

Legislación de tránsito en Argentina

Breve análisis normativo

Ley Nacional de Transito 24.449

Dto. Reglamentario 779/95

Programa de prevención de
accidentes y educación vial

**PLAN DE REDUCCION
DE SINIESTROS**

En nuestro país por mandato Constitucional, cada provincia “puede” dictar su propia Ley de Tránsito. Como esto traería perjuicios a la sociedad (habiendo tantas leyes de tránsito como provincias), se decidió dictar en el año 1995, la Ley Nacional de Tránsito 24.449, a las que las provincias hicieron suya a través de un proceso llamado de “adhesión” (Ej. Misiones, se adhirió a la Ley Nacional de Tránsito, a través de la Ley Provincial N° 3211/95). Ver mapa de leyes provinciales. Solamente tres provincias (Buenos Aires, Mendoza y Córdoba), no adhirieron a la Ley Nacional de Tránsito, por haber dictado con anterioridad al año 1995 sus propias leyes Provinciales de Tránsito, en las cuales pueden observarse enormes semejanzas con la Ley Nacional. La Ley Nacional de Tránsito, faculta a las autoridades nacionales a ejercer el control en materia de tránsito, exclusivamente sobre las “rutas nacionales” y solamente respecto a las cuestiones vinculadas con la estructura física, mantenimiento, control de concesiones y pesos transmitidos a la calzada. Por otra parte, la autoridad local (provincia o municipio) ejerce directamente el control sobre todos los otros aspectos relacionados con el tránsito y la circulación vial.

4909/97	CHACO
5037/95	CORRIENTES
4150/95	SALTA
4165/95	JUJUY
8963/95	SAN JUAN
1150/95	6168/96
1713/96 11.430/93	6082/94
24.449/94(*)	2178/96
CIUDAD DE	2942/95
BUENOS AIRES	6913/96
BUENOS AIRES	6684/96
LA PAMPA	2417/95
NEUQUEN	6283/96
RIO NEGRO	8560/96
CHUBUT	TIERRA DEL FUEGO
SANTA CRUZ	376/97
MENDOZA	ENTRE RIOS
SAN LUIS	5068/96
CORDOBA	3211/95
SANTA FE	MISIONES
LA RIOJA	FORMOSA
CATAMARCA	TUCUMAN
SANTIAGO	6836/97
DEL	4870/95
ESTERO	11.583/98

Legislación de tránsito en Argentina

Las modificaciones a la Ley Nacional de Tránsito 24.449, no modifican en forma automática lo dispuesto por las normas de Adhesión de las provincias, sólo comienzan a Regir en el momento en que la legislatura Provincial decide "adherirse" a dicha Modificación. (Ej. *Obligatoriedad de circular Con las luces bajas encendidas*) (*)

La Capital Federal, en el año 1994, se adhirió automáticamente a la Ley Nacional por ser, en ese entonces, territorio federal. A partir del año 1996., al pasar a ser Ciudad Autónoma, todo cambio llevado a cabo en la Ley Nacional, (al igual que para el resto de las provincias) solamente rige, si la legislatura de la ciudad, considera adherirse a la modificación.

Si un camión viene circulando por una ruta nacional, excedido en el peso máximo permitido por Ley de Tránsito, será la autoridad nacional (inspector de vialidad, etc.), la encargada de infraccionarlo. Ahora, si este mismo vehículo circula excediendo la velocidad máxima establecida para ese tramo del camino, la autoridad competente para infraccionarlo será la del lugar en donde se constate la infracción (agentes de tránsito, gendarmería, etc.) Independientemente de que la infracción se lleve a cabo sobre ruta nacional

REFERENCIA: **Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial**

TIPO DE NORMA: LEY

NUMERO: 24.449

AÑO: 1994

OBSERVACIONES: Contiene Dto. Reglamentario 779/1995

BOLETÍN OFICIAL

FECHA PUBLICACIÓN: 10/02/95

MODIFICACIONES A LEY 24.449

DTO. 179 1995 10-02-95

LEY 24.788 1997 03-04-97

LEY 25.456 2001 10-09-01

LEY 25.857 2004 30.313 08-01-04

LEY 25.965 2004 30.552 21-12-04

DTO. 1886 2004 30.557 28-12-04

Para una mejor comprensión de la norma, se presenta en color negro la Ley 24.449, en color **AZUL** el Decreto 779/95 (Reglamentario de la Ley 24.449) y en color **ROJO** las modificaciones sufridas.

TITULO I

PRINCIPIOS BASICOS

CAPITULO UNICO

Art. 1º. - AMBITO DE APLICACIÓN. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueran con causa del tránsito.

Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los Gobiernos provinciales y municipales.

Art. 1º. - Sin Reglamentar.

Art. 2º. - COMPETENCIA. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales provinciales y municipales que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El Poder Ejecutivo nacional concretará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asimismo, podrá asignar las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional y otros organismos existentes, sin que el ejercicio de tales funciones desconozca o alteren las jurisdicciones locales.

La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente, específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.

Art. 2º. - COMPETENCIA. A los efectos de poner en ejecución la prescripción establecida en el segundo párrafo del presente, facultase 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 Nº24.449.

Art. 3º. - GARANTÍA DE LIBERTAD DE TRÁNSITO. Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por Juez competente.

Art. 3º. - Sin reglamentar.

Art. 4º. - CONVENIOS INTERNACIONALES. Las convenciones internacionales sobre tránsito vigentes en la República, son aplicables a los vehículos matriculados en el extranjero en circulación por el territorio nacional, y a las demás circunstancias que contemplen, sin perjuicio de la aplicación de la presente en los temas no considerados por tales convenciones.

Art. 4º. - Sin reglamentar.

Art. 5º. - DEFINICIONES. A los efectos de esta ley se entiende por:

- a) Automóvil: El automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso;
- b) Autopista: Una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes;
- c) Autoridad jurisdiccional: La del Estado nacional, provincial o municipal;
- d) Autoridad local: La autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad;
- e) Baliza: La señal fija o móvil con luz propia o retro reflectora de luz, que se pone como marca de advertencia;
- f) Banquina: La zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada;
- g) Bicicleta: Vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas;
- h) Calzada: La zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos;
- y) Camino: Una vía rural de circulación;
- j) Camión: Vehículo automotor para transporte de carga de más de 3500 kg de peso total;

- k) Camioneta: El automotor para transporte de carga de hasta 3500 kg de peso total;
- l) Carretón: El vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;
- ll) Ciclomotor: Una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros de velocidad;
- Ciclovia: Carriles diferenciados para el desplazamiento de bicicletas o vehículo similar no motorizado, físicamente separados de los otros carriles de circulación, mediante construcciones permanentes.
- m) Concesionario vial: El que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación;
- n) Maquinaria especial: Todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;
- ñ) Motocicleta: Todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. De cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h;
- o) Omnibus: Vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor;
- p) Parada: El lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;
- q) Paso nivel: El cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;
- r) Peso: El total del vehículo más su carga y ocupantes;
- s) Semiautopista: Un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril;
- t) Senda peatonal: El sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta;
- u) Servicio de transporte: El traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte;
- v) Vehículo detenido: El que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto;
- w) Vehículo estacionado: El que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso o descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto;
- x) Vehículo automotor: Todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia;
- y) Vías multicarriles: Son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos;
- z) Zona de camino: Todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;
- z') Zona de seguridad: Area comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.
- *Modificado por Ley 25.965 (BO 30.552 – 21 de diciembre de 2004)**
- Art. 5º. - Sin reglamentar.

TITULO II

COORDINACION FEDERAL

CAPITULO UNICO

Art. 6º. - CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial que estará integrado por todas las provincias, el Gobierno Federal y la Capital Federal.

Su misión es propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de esta ley.

Se invitará a participar en calidad de asesores a las entidades federadas de mayor grado, que representen a los sectores de la actividad privada más directamente vinculados a la materia.

Art. 6º. - 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. 7º. - FUNCIONES. El Consejo tendrá por funciones:

- Proponer políticas de prevención de accidentes;
- Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley;
- Alentar y desarrollar la educación vial;
- Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios;
- Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas cuando los estudios realizados así lo aconsejen.
- Propender a la unicidad y actualización de las normas y criterios de aplicación;

- g) Armonizar las acciones interjurisdiccionales;
- h) Impulsar la ejecución de sus decisiones;
- i) Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las provincias y las municipalidades.
- j) Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada;
- k) Fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones;
- l) Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

Art. 7º. - Las funciones y facultades del Consejo fijadas por la Ley 24.449, están desarrolladas en el ANEXO T.

Art. 8º. - REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRÁNSITO. Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito del Poder Ejecutivo nacional, debiendo coordinar su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho a su uso.

Los datos de las licencias para conducir de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, las sanciones y demás información útil a los fines de la presente ley, deben comunicarse de inmediato a este Registro, el que debe ser consultado previo a cada nuevo trámite o para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia.

Llevará además estadística accidentológica, de seguros y datos del parque vehicular.

Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interprovincial que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado. Elaborar anualmente su presupuesto de gastos y de recursos.

Art. 8º. - EL REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, funcionará en el ámbito del MINISTERIO DE JUSTICIA, SECRETARIA DE ASUNTOS REGISTRALES, DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO, creada por Decreto Nº2.358 del 15/11/93, manteniendo las funciones asignadas en el mismo y adoptando las medidas, resoluciones, normas, procedimientos y circuitos administrativos necesarios que le permitan cumplir con su función.

TITULO III

EL USUARIO DE LA VIA PÚBLICA

CAPITULO 1

Capacitación

Art. 9º. - EDUCACIÓN VIAL. Amplíense los alcances de la ley 23348. Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria y secundaria;
- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley;
- c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes;
- d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción;
- e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta ley.

f) Las autoridades de tránsito deberán realizar periódicamente amplias campañas informando sobre las reglas de circulación en la vía pública, y los derechos y las obligaciones de los conductores de rodados de todo tipo y de los peatones.

***Modificado por Ley 25.965 (BO 30.552 – 21 de diciembre de 2004)**

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 la 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 permanente, 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 de 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 CAPACITACIÓN. A los fines de esta Ley, los funcionarios a cargo de su aplicación y de la comprobación de faltas deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza de esta materia y de formación para saber aplicar la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

Art. 10º. - 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 Profesionales 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) hora. 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 MÍNIMAS PARA CONDUCIR. Para conducir vehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

a) Veintiún años para las clases de licencia C, D Y E.

b) Diecisiete años para las restantes clases;

c) Dieciséis años para ciclomotores, en tanto no lleven pasajero;

d) Doce años para circular por la calzada con rodados propulsados por su conductor **(Inciso vetado**

por art. 1º del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

Las autoridades jurisdiccionales pueden establecer en razón de fundadas características locales, excepciones a las edades mínimas para conducir, las que sólo serán válidas con relación al tipo de vehículo y las zonas o vías que determinen en el ámbito de su jurisdicción.

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

Art. 12. - ESCUELA DE CONDUCTORES. Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos, deben cumplir los siguientes requisitos:

a) Poseer habilitación de la autoridad local;

b) Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por dos años revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad;

c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar, en las clases para las que fue habilitado;

d) Cubrir con un seguro eventuales daños emergentes de la enseñanza;

e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de seis meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener;

f) No tener personal, socios o directivos vinculados de manera alguna con la oficina expedidora de licencias de conductor de la jurisdicción.

Art. 12º. - 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 pto.2y4), pudiendo revocar fundamentadamente 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 2

Licencia de Conductor

Art. 13. - CARACTERÍSTICAS. Todo conductor será titular de una licencia para conducir ajustada a lo siguiente:

- a) Las licencias otorgadas por municipalidades u organismos provinciales, en base a los requisitos establecidos en el art. 14, habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República;
- b) Las licencias podrán otorgarse por una validez de hasta 5 años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico y, de registrar antecedentes por infracciones, prescriptas o no, revalidar los exámenes teórico-prácticos;
- c) A partir de la edad de 65 años se reducirá la validez. La autoridad expedidora determinará según los casos los períodos de vigencia de las mismas; **(Inciso vetado por art. 2° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)**
- d) Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante;
- e) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;
- f) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias.

El otorgamiento de licencias de conductor en infracción a las normas de esta ley y su reglamentación, hará pasible al o a los funcionarios que las extiendan, de las responsabilidades contempladas en el art. 1112 del Código Civil, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

Art. 13º. - CARACTERÍSTICAS. La habilitación para conducir la otorga únicamente la autoridad jurisdiccional del domicilio real del solicitante, que deberá acreditarlo dejando copia de su documento nacional de identidad;

- a) Se podrá ser titular de sólo una habilitación por clase. Cuando exista más de una clase de licencia, expedidas por diferentes organismos, las mismas podrán estar en distintos documentos. Los mismos serán de formato uniforme, tamaño estándar de tarjeta bancaria, con el contenido mínimo que exige la Ley y con elementos de resguardo de seguridad documental, a fin de asegurar su autenticidad e inviolabilidad;
- b) b.1. Los menores de edad serán habilitados por un año la primera vez y por TRES (3) las siguientes renovaciones, hasta cumplir los VEINTIUN (21) años de edad;
- b.2. La vigencia máxima de la habilitación para conductores mayores de CUARENTA Y SEIS (46) años, será de CUATRO (4) años; para mayores de SESENTA (60), de TRES (3) años y para los que tengan más de SETENTA (70) la renovación será anual;
- b.3. Los conductores que deban renovar su licencia habilitante, que registren antecedentes superiores a tres faltas graves, de promedio anual en el período de vigencia vencido, deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inc. a.4 y a.5 del Art. 14 de la Ley.
- b.4. El vencimiento de la habilitación coincidirá con el día y el mes de nacimiento del titular. A efectos y excepcionalmente, la primera habilitación o renovación en que deba aplicarse esta disposición, podrá extender el plazo de vigencia más allá de los máximos establecidos legalmente.
- c) Observado por Decreto Nº179/95;

d) Los conductores principiantes estarán obligados a llevar durante el período establecido por la Ley, colocado en la parte inferior del parabrisas y luneta del vehículo, un distintivo de DIEZ (10) por QUINCE centímetros (15 cm), con la letra "P" en color blanco sobre fondo verde. Tendrán las mismas restricciones para conducir que tienen los menores que conducen ciclomotores: no podrán hacerlo en "zonas céntricas", autopistas ni semiautopistas.

Art. 14. - REQUISITOS.

a) La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir del solicitante:

1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.
3. Un examen médico psicofísico que comprenderá:

Una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica, otorgada por profesional médico habilitado. (Expresión "otorgada por profesional médico habilitado" vetada por art. 3° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

4. Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas sobre accidentes y modo de prevenirlos.

5. Un examen teórico práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo. Funciones del equipamiento e instrumental.

6. Un examen práctico de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases:

6.1. Simulador de manejo conductivo.

6.2. Conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo.

6.3. Conducción en área urbana de tránsito (punto vetado por art. 4° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

6.4. Conducción nocturna. (Punto vetado por art. 4° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95) Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás discapacitados que puedan conducir con las daptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica; asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de dos años.

b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte interjurisdiccional además de lo establecido en el inc. a) del presente artículo, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.

Antes de otorgar una licencia se debe requerir al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, los informes correspondientes al solicitante.

Art. 14º. - REQUISITOS. Serán válidas en el territorio nacional las Licencias Habilitantes de Conductores, para cuya expedición se haya requerido información del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, a partir de la fecha que el mismo establezca. El REGISTRO queda facultado para establecer los aranceles por los informes que suministre. Cada examen establecido en este Artículo es eliminatorio y se realizarán en el orden del mismo. Los reprobados en el teórico o en el práctico, no pueden volver a rendir antes de los TREINTA (30) días.

a.1. La lectura y escritura se refiere al idioma nacional.

a.2. La declaración jurada comprenderá las afecciones físicas (traumatismos), cardiológicas, neurológicas, psicopatológicas y sensoriales que padezca o haya padecido el interesado;

a.3. Los exámenes de aptitud psico-física serán realizados exclusivamente por el propio organismo expedidor o por prestadores de servicios médicos concesionados o habilitados especialmente para ello por la autoridad jurisdiccional, ajustándose en todos los casos al procedimiento y criterios médicos de aptitud psicológica, neurológica, sensorial y física.

a.4. El examen teórico se hará preferentemente en formularios impresos. Podrá ser suplido por la aprobación del Curso de Formación de Conductor que dicte la autoridad expedidora o las escuelas habilitadas y expresamente autorizadas para este fin;

a.5. Incluirá conocimientos elementales sobre el funcionamiento y prestaciones del vehículo y reparaciones de emergencia. Los profesionales deben demostrar idoneidad en la realización de las funciones propias del tipo de servicio que cumplirán;

a.6.1. Los simuladores de manejo se irán incorporando en los plazos que determine la autoridad jurisdiccional;

a.6.2. El examen de aptitud conductiva requerirá idoneidad en la conducción, reacciones y defensas ante imprevistos, detención y arranque en pendientes y estacionamiento. Debe realizarse en un vehículo correspondiente a la clase de licencia solicitada, que además cumpla con todas las prescripciones legales de seguridad y documentación;

a.6.3. Observado por Decreto Nº179/95;

a.6.4. Observado por Decreto Nº179/95;

Art. 15. - CONTENIDO. La licencia habilitante debe contener los siguientes datos:

a) Número en coincidencia con el de la matrícula de identidad del titular,

b) Apellido, nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular.

c) Clase de licencia, especificando tipos de vehículos que lo habilita a conducir;

- d) Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para conducir. A su pedido se incluirá la advertencia sobre alergia a medicamentos u otras similares;
- e) Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor;
- f) Grupo y factor sanguíneo del titular acreditado por profesional competente; (Expresión “acreditado por profesional competente”, vetada por art. 5° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)
- g) A pedido del titular de la licencia se hará constar su voluntad de ser donante de órganos en caso de muerte. Estos datos deben ser comunicados de inmediato por la autoridad expedidora de la licencia al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

Art. 15º. - CONTENIDO.

- a) Sin reglamentar;
- b) El domicilio debe ser el mismo del documento nacional de identidad;
- 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 Nº22.990, será válida la declaración del solicitante ante la autoridad que expide la licencia;
- g) Será de aplicación lo dispuesto en la Ley Nº24.193 y su Decreto Reglamentario Nº512 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. Las clases de licencias para conducir automotores son:

Clase A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 50 centímetros cúbicos de cilindrada se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años;

Clase B) Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante;

Clase C) Para camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B;

Clase D) Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso;

Clase E) Para camiones articulados o con acoplado maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C;

Clase F) Para automotores especialmente adaptados para discapacitados;

Clase G) Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

La edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento de remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencia.

Art. 16º. - CLASES DE LICENCIAS.

Subclasificación, de conformidad al último párrafo del Artículo 16 de la Ley:

Clase A.1: Ciclomotores para menores de DIECISEIS (16) a DIECIOCHO (18) años;

Clase A.2: A los fines de este inciso, se entiende por moto de menor potencia la comprendida entre CINCUENTA y CIENTO CINCUENTA centímetros cúbicos de cilindrada (50 y 150 cc).

A.2.1: Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de hasta CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (150 cc) de cilindrada. Se debe acreditar habilitación previa de DOS años para ciclomotor;

A.2.2: Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (150 cc) y hasta TRESCIENTOS CENTIMETROS CUBICOS (300 cc) de cilindrada. Previamente se debe haber tenido habilitación por DOS (2) años para una motocicleta de menor potencia, que no sea ciclomotor.

Clase A.3: Motocicletas de más de TRESCIENTOS CENTIMETROS CUBICOS (300 cc) de cilindrada;

Clase B.1: Automóviles, camionetas y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 Kg.) de peso total;

Clase B.2: Automóviles y camionetas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 Kg.) de peso con un acoplado de hasta SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 Kg.) o casa rodante no motorizada;

Clase C: Camiones sin acoplado ni semiacoplado y casas rodantes motorizadas de más de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 Kg.) de peso y los automotores comprendidos en la clase B1;

Clase D.1: Automotores del servicio de transporte de pasajeros de hasta OCHO (8) plazas y los comprendidos en la clase B.1;

Clase D.2: Vehículos del servicio de transporte de más de OCHO (8) pasajeros y los de las clases B,C y D.1;

Clase E.1: Camiones Articulados y/o con acoplado y los vehículos comprendidos en las clases B y C;

Clase E.2: Maquinaria especial no agrícola;

Clase F: Automotores incluidos en las clases B y profesionales, según el caso, con la descripción de la adaptación que corresponda a la discapacidad de su titular. Los conductores que aspiren a obtener esta licencia, deberán concurrir con el vehículo que posea las adaptaciones y/o equipamiento especial necesario y compatible con su discapacidad.

Clase G.1: Tractores agrícolas

Clase G.2: maquinaria especial agrícola.

b) Otras habilitaciones: constarán en la Licencia junto con la categoría que habilitan y otorgan, bajo los siguientes requisitos, a:

b.1. Extranjeros: por el plazo de su estadía en el país, previa acreditación de su residencia temporaria en la jurisdicción, debiendo cumplir:

b.1.1. Diplomáticos: se procederá de acuerdo con los convenios internacionales, previa certificación de la Cancillería Argentina de su carácter de funcionario del servicio exterior de otro país u organismo internacional reconocido;

b.1.2. Temporarios: acreditar su condición mediante pasaporte y visa o certificación consular, debiendo rendir todos los exámenes del Artículo 14, salvo que acredite haber estado habilitado para la misma categoría en otro país adherido a la Convención sobre Circulación por Carretera (Ginebra, 1949 o Viena 1968), en cuyo caso se considerará renovación;

b.1.3. Turistas: Presentar pasaporte, visa, y licencia habilitante de otro país en las mismas condiciones del párrafo anterior. No deben rendir exámenes. No necesitan esta habilitación especial los que tengan la licencia internacional o una expedida en los países signatarios del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur (Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay) u otorgada por cualquier país bajo las mismas clases y condiciones que las establecidas en este Artículo (Convención de Ginebra o Viena, mencionadas).

b.2. Servicios de urgencia, emergencia y similares: tendrán la habilitación profesional correspondiente a las características del vehículo y servicio, debiéndose controlar especialmente su equilibrio emocional y óptimo estado psico-físico.

Art. 17. - MENORES. Los menores de edad para solicitar licencia conformes al art. 11, deben ser autorizados por su representante legal, cuya retractación implica, para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anular la licencia y disponer su secuestro si no hubiere sido devuelta.

Art. 17º. - 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 conductor debe denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella. Si lo ha sido de jurisdicción, debe solicitar otra licencia ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgársela previo informe del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito contra entrega de la anterior y por el período que le resta de vigencia.

La licencia caduca a los 90 días de producido el cambio no denunciado.

Art. 19º. - MODIFICACION DE DATOS. La Licencia habilitante cuyos datos presenten diferencia en comparación con otros documentos de identidad, caduca a los NOVENTA (90) días de producido el cambio, debiendo ser secuestrada por la autoridad de aplicación y remitida a la autoridad expedidora. Los titulares de la Licencia Nacional Habilitante deberán informar a la COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR, SECRETARIA DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS cualquier modificación en los datos consignados en la misma.

Art. 19. - SUSPENSIÓN POR INEPTITUD. La autoridad jurisdiccional expedidora debe suspender la licencia de conductor cuando ha comprobado la inadecuación de la condición psicofísica actual del titular con la que debería tener reglamentariamente.

El ex titular puede solicitar la renovación de la licencia, debiendo aprobar los nuevos exámenes requeridos.

Art. 19º. - Sin reglamentar.

Art. 20. - CONDUCTOR PROFESIONAL. Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B. al menos un año antes. Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente.

Durante el lapso establecido en la reglamentación, el conductor profesional tendrá la condición limitativa de aprendiz con los alcances que ella fije.

Para otorgar la licencia clase D, se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Estadísticas Criminal y Carcelaria, los antecedentes del solicitante, denegándosele la habilitación en los casos que la reglamentación determina.

A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos específicos correspondientes.

No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas con más de sesenta y cinco años. En el caso de renovación de la misma, la autoridad jurisdiccional que la expida debe analizar, previo examen psico-físico, cada caso en particular.

En todos los casos, la actividad profesional, debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre higiene y seguridad en el trabajo.

Art. 20º. -

1. El conductor profesional también tendrá el carácter de aprendiz, cuando obtenga por primera vez una habilitación de esta categoría, en las mismas condiciones y plazo del inc. d) del Art. 13;
2. A partir de la fecha en que la autoridad respectiva lo disponga, será requisito para obtener o renovar la habilitación de conductor profesional, el tener aprobado el curso establecido en el punto 2 del artículo 10;
3. En el caso de la conducción de vehículos de seguridad y emergencias, el aprendiz deberá ser acompañado por un conductor profesional idóneo y experimentado;
4. Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) deben contar con la Licencia Nacional Habilitante, de acuerdo a lo normado en la Ley Nº24.051 y las normas complementarias que establezca la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos al respecto;
5. Debe denegarse la habilitación de clase D para servicio de transporte de escolares o niños cuando el solicitante tenga antecedentes penales relacionados con delitos con automotores, en circulación contra la honestidad, la libertad o integridad de las personas, o que a criterio de la autoridad concedente pudiera resultar peligroso para la integridad física y moral de los menores.
6. Para las restantes subclases de la clase D, la autoridad jurisdiccional establecerá los antecedentes que imposibiliten la obtención de la habilitación, excepto cuando el servicio de rehabilitación oficial garantice la recuperación y readaptación del solicitante;
7. Las personas con discapacidad habilitadas con licencia clase C o D, deberán utilizar sólo los vehículos adaptados a su condición de las categorías N o M según corresponda;
8. La habilitación profesional para personas con discapacidad se otorgará bajo las mismas condiciones, exigencias y exámenes que se le exigen a cualquier aspirante. El vehículo debe tener la identificación y adaptaciones que correspondan;
9. La renovación de la licencia "profesional" obtenida con anterioridad a la vigencia de esta Ley, será otorgada sólo para las clases C y E.

TITULO IV

LA VIA PÚBLICA

CAPITULO UNICO

Art. 21. - ESTRUCTURA VIAL. Toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas u otra asistencia ortopédica.

Cuando la infraestructura no pueda adaptarse a las necesidades de la circulación, ésta deberá desenvolverse en las condiciones de seguridad preventiva que imponen las circunstancias actuales.

En autopistas, semiautopistas y demás caminos que establezca la reglamentación, se instalarán en las condiciones que la misma determina, sistemas de comunicación para que el usuario requiera los auxilios que necesite y para otros usos de emergencia.

En los cruces ferro-viales a nivel de jurisdicción federal, se aplican las normas reglamentarias de la Nación, cuya autoridad de aplicación determina las condiciones del cruce hasta los 50 metros de cada lado de las respectivas líneas de detención.

El organismo o entidad que autorice o introduzca modificaciones en las condiciones de seguridad de un cruce ferro-vial, debe implementar simultáneamente las medidas de prevención exigidas por la reglamentación para las nuevas condiciones.

Art. 21º. - El diseño de las vías pavimentadas 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, como así también el lugar, día y hora en que se produjo la misma. Los equipos y sistemas que se utilicen con la finalidad señalada deberán contar con aprobación conforme lo dispuesto en el Apartado 9.5 del Anexo T (Sistema Nacional de Seguridad Vial) del presente Reglamento.

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

Art. 21 bis. – ESTRUCTURA VIAL COMPLEMENTARIA. En el estudio previo a la construcción de ciclovías en las obras viales existentes o a construirse, deberá analizarse la demanda del tránsito en la zona de influencia, a fin de determinar la necesidad, razonabilidad de su ejecución, la capacidad y la densidad de la vía.

***Incorporado por Ley 25.965 (BO 30.552 – 21 de diciembre de 2004)**

Art. 22. - SISTEMA UNIFORME DE SEÑALAMIENTO. La vía pública será señalizada y demarcada conforme el sistema uniforme que se reglamente de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes.

Sólo son exigibles al usuario las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial.

La colocación de señales no realizada por la autoridad competente, debe ser autorizada por ella.

A todos los efectos de señalización, velocidad y uso de la vía pública, en relación a los cruces con el ferrocarril, será de aplicación la presente ley en zonas comprendidas hasta los 50 metros a cada lado de las respectivas líneas de detención.

Art. 22º. - Apruébese el “Sistema de Señalización Vial Uniforme” que como ANEXO L forma parte de la presente reglamentación.

Art. 23. - OBSTÁCULOS. Cuando la seguridad y/o fluidez de la circulación estén comprometidas por situaciones u obstáculos anormales, los organismos con facultades sobre la vía deben actuar de inmediato según su función, advirtiendo del riesgo a los usuarios y coordinando su accionar a efectos de dar solución de continuidad al tránsito.

Toda obra en la vía pública destinada a reconstruir o mejorar la misma, o a la instalación o reparación de servicios, ya sea en zona rural o urbana y en la calzada o acera, debe contar con la autorización previa del ente competente, debiendo colocarse antes del comienzo de las obras los dispositivos de advertencia establecidos en el Sistema Uniforme de Señalamiento.

Cuando por razones de urgencia en la reparación del servicio no pueda efectuarse el pedido de autorización correspondiente, la empresa que realiza las obras, también deberá instalar los dispositivos indicados en el Sistema Uniforme de Señalamiento Vial, conforme a la obra que se lleve a cabo.

Durante la ejecución de obras en la vía pública debe preverse paso supletorio que garantice el tránsito de vehículos y personas y no presente perjuicio o riesgo. Igualmente se deberá asegurar el acceso a los lugares sólo accesibles por la zona en obra.

El señalamiento necesario, los desvíos y las reparaciones no efectuadas en los plazos convenidos por los responsables, serán llevados a cabo por el organismo con competencia sobre la vía pública o la empresa que éste designe, con cargo a aquéllos, sin perjuicio de las sanciones que se establezcan en la reglamentación por los incumplimientos.

Art. 23º. - 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.

Art. 24. - PLANIFICACIÓN URBANA. La autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación, puede fijar en zona urbana, dando preferencia al transporte colectivo y procurando su desarrollo:

- a) Vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículos del transporte público de pasajeros o de carga.
- b) Sentidos de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada, en diferentes horarios o fechas y producir los desvíos pertinentes;
- c) Estacionamiento alternado u otra modalidad según lugar, forma o fiscalización.

Debe propenderse a la creación de entes multijurisdiccionales de coordinación, planificación, regulación y control del sistema de transporte en ámbitos geográficos, comunes con distintas competencias.

Art. 24º. - 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).

Art. 25. - RESTRICCIONES AL DOMINIO. Es obligatorio para propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública:

- a) Permitir la colocación de placas, señales o indicadores necesarios al tránsito;
- b) No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo;
- c) Mantener en condiciones de seguridad, toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía;
- d) No evacuar a la vía aguas servidas, ni dejar las cosas o desperdicios en lugares no autorizados;
- e) Colocar en las salidas a la vía, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente, para anunciar sus egresos;
- f) Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor, debiendo:
 1. Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento ni dar ilusión del mismo;

2. Estar a una distancia de la vía y entre sí relacionada con la velocidad máxima admitida;
 3. No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos;
- h) Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

Art. 25º. - 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.

Art. 26. - PUBLICIDAD EN LA VÍA PÚBLICA. Salvo las señales del tránsito y obras de la estructura vial, todos los demás carteles, luces, obras y leyendas, sin excepciones, sólo podrán tener la siguiente ubicación respecto de la vía pública:

- a) En zona rural, autopistas y semiautopistas deben estar fuera de la zona de seguridad, excepto los anuncios de trabajos en ella y la colocación del emblema del ente realizador del señalamiento;
- b) En zona urbana, pueden estar sobre la acera y calzada. En este último caso, sólo por arriba de las señales del tránsito, obras viales y de iluminación. El permiso lo otorga previamente la autoridad local teniendo especialmente en cuenta la seguridad del usuario;
- c) En ningún caso se podrán utilizar como soporte los árboles, ni los elementos ya existentes de señalización, alumbrado, transmisión de energía y demás obras de arte de la vía. Por las infracciones a este artículo y al anterior y gastos consecuentes, responden solidariamente, propietarios, publicistas y anunciantes.

Art. 26º. -

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 de 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 que da a cargo del organismo vial competente, según lo definido por el inc. z) del ARTICULO 5º de la Ley Nº 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.

Art. 27. - CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO. Toda construcción a erigirse dentro de la zona de camino debe contar con la autorización previa del ente vial competente.

Siempre que no constituyan obstáculo o peligro para la normal fluidez del tránsito, se autorizarán construcciones permanentes en la zona de camino con las medidas de seguridad para el usuario, a los siguientes fines:

a) Estaciones de cobro de peajes y de control de cargas y dimensiones de vehículos;

b) Obras básicas para la infraestructura vial;

c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios esenciales.

La autoridad vial competente podrá autorizar construcciones permanentes utilizando el espacio aéreo de la zona de camino, montadas sobre estructuras seguras y que no representen un peligro para el tránsito. A efectos de no entorpecer la circulación, el ente vial competente deberá fijar las alturas libres entre la rasante del camino y las construcciones a ejecutar. Para este tipo de edificaciones se podrán autorizar desvíos y playas de estacionamiento fuera de las zonas de caminos.

La edificación de oficinas o locales para puestos de primeros auxilios, comunicaciones o abastecimientos, deberá ser prevista al formularse el proyecto de las rutas. Para aquellos caminos con construcciones existentes, el ente vial competente deberá estudiar y aplicar las medidas pertinentes persiguiendo la obtención de las máximas garantías de seguridad al usuario.

No será permitida la instalación de puestos de control de tránsito permanentes en las zonas de caminos, debiendo transformarse los existentes en puestos de primeros auxilios o de comunicaciones, siempre que no se los considere un obstáculo para el tránsito y la seguridad del usuario.

Art. 27º. - No están comprendidos en la prohibición dispuesta en el último párrafo de este artículo los puestos de control de seguridad.

TITULO V

EL VEHICULO

CAPITULO 1

Modelos nuevos

Art. 28. - RESPONSABILIDAD SOBRE SU SEGURIDAD. Todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser librado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de este capítulo, conforme las prestaciones y especificaciones contenidas en los anexos técnicos de la reglamentación, cada uno de los cuales contiene un tema del presente título.

Cuando se trata de automotores o acoplados, su fabricante o importador debe certificar bajo su responsabilidad, que cada modelo se ajusta a ellas.

Cuando tales vehículos sean fabricados o armados en etapas con direcciones o responsables distintos, el último que intervenga, debe acreditar tales extremos, a los mismos fines bajo su responsabilidad, aunque la complementación final la haga el usuario. Con excepción de aquellos que cuenten con autorización, en cuyo caso quedaran comprendidos en lo dispuesto en el párrafo precedente.

En el caso de componentes o piezas destinadas a repuestos, se seguirá el criterio del párrafo anterior, en tanto no pertenezca a un modelo homologado o certificado. Se comercializarán con un sistema de inviolabilidad que permita la fácil y rápida detección de su falsificación o la violación del envase.

Las autopartes de seguridad no se deben reutilizar ni reparar, salvo para las que se normalice un proceso de acondicionamiento y se garanticen prestaciones similares al original.

A esos efectos, son competentes las autoridades nacionales en materia industrial o de transporte, quienes fiscalizan el cumplimiento de los fines de esta ley en la fabricación e importación de vehículos y partes, aplicando las medidas necesarias para ello.

Pueden dar validez a las homologaciones aprobadas por otros países.

Todos los fabricantes e importadores de autopartes o vehículos mencionados en este artículo y habilitados, deben estar inscriptos en el registro oficial correspondiente para poder comercializar sus productos.

Las entidades privadas vinculadas con la materia tendrán participación y colaborarán en la implementación de los distintos aspectos contemplados en esta ley.

Art. 28º. - 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 competentes, 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 competente 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 podrán 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 L 1: 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 L 2: 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 L 3: 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 L 4: 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). (motocicletas con sidecar).

1.5 – Categoría L 5: 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) (motocicleta con sidecar).

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 KILOMETROS (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 M 1: 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 M 2: 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 QUINIENTOS KILOGRAMOS (5.000 kg.).

2.3. - Categoría M 3: 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 N 1: Vehículos utilizados para transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.).

3.2. – Categoría N 2: 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 N 3: Vehículos 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 O 1: 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 O 2: 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 O 1.

4.3. – Categoría O 3: 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 O 4: 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. Bicicletas;
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 ruedas
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 M 3).

Urbano (Vehículos Categoría M1, M2 y M3).

2. Servicio Interjurisdiccional y Jurisdiccional.

- Líneas Regulares: (Vehículos Categoría M 1, M 2 y M 3).

- Servicio de Turismo: (Vehículos Categoría M 1, M 2 y M 3)

F. – De Transporte Escolar (Vehículos Categoría M 1, M 2 y M 3).

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

Art. 29. - CONDICIONES DE SEGURIDAD. Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de:

a) En general:

1. Sistema de frenado, permanente, seguro y eficaz.
2. Sistema de dirección de iguales características;
3. Sistema de suspensión, que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a su adherencia y estabilidad;
4. Sistema de rodamiento con cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con las inscripciones reglamentarias;
5. Las cubiertas reconstruidas deben identificarse como tal y se usarán sólo en las posiciones reglamentarias. Las plantas industriales para reconstrucción de neumáticos deben homologarse en la forma que establece el art. 28 párrafo 4;
6. Estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos;
7. Tener su peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta ley y su reglamentación establecen;

b) Los vehículos para el servicio de carga y pasajeros, poseer los dispositivos especiales, que la reglamentación exige de acuerdo a los fines de esta ley;

c) Los vehículos que se destinen al servicio de transporte de pasajeros estarán diseñados específicamente para esa función con las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario. debiendo contar con:

1. Salidas de emergencia en relación a la cantidad de plazas;
2. El motor en cualquier ubicación, siempre que tenga un adecuado aislamiento termoacústico respecto al habitáculo. En los del servicio urbano el de las unidades nuevas que se habiliten, deberá estar dispuesto en la parte trasera del vehículo;
3. Suspensión neumática en los del servicio urbano o equivalente para el resto de los servicios;
4. Dirección asistida;
5. Los del servicio urbano: caja automática para cambios de marcha;
6. Aislación termo-acústica ignífuga o que retarde la propagación de llama;
7. El puesto de conductor diseñado ergonómicamente, con asiento de amortiguación propia;
8. Las unidades de transpone urbano de pasajeros que se utilicen en ciudades con alta densidad de tránsito, un equipo especial para el cobro de pasajes, o bien dicha tarea debe estar a cargo de una persona distinta de la que conduce;

d) Las casas rodantes motorizadas cumplirán en lo pertinente con el inciso anterior;

e) Los destinados a cargas peligrosas, emergencias o seguridad, deben habilitarse especialmente;

f) Los acoplados deben tener un sistema de acople para idéntico itinerario y otro de emergencia con dispositivo que lo detenga si se separa;

g) Las casas rodantes remolcadas deben tener. El tractor, las dimensiones, pesos, estabilidad y condiciones de seguridad reglamentarias;

h) La maquinaria especial tendrá desmontable o plegable sus elementos sobresalientes;

i) Las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación;

j) Los de los restantes tipos se fabricarán según este título en lo pertinente.

k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retroreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche.

Artículo 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 otros, 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 motociclos.

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 Categoría M 1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

B.3. - Anclajes de asientos. Aplicable a los vehículos Categoría M 1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

B.4. - Tanques de combustible, tubo de llenado y conexiones del tanque de combustible. Aplicable a los vehículos Categoría M 1 y N 1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

Como también, lo establecido en la Resolución S.T. Nº72/93 – “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 Nº115 “Reglamentaciones. – Definiciones y Terminología. – Especificaciones y Procedimientos. – Documentación Técnica a Complementar”, la Norma GE Nº116 “Normas y Especificaciones Mínimas, Técnicas y de Seguridad para el Montaje de Equipos

Completo 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 Nº117 “Norma Técnicas para Componentes Diseñados para operar con GNC en Sistemas de Carburación para Automotores y Requisitos de Funcionamiento” y la Norma – GE Nº144 “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, enunciadas 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 de los 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 de los matafuegos garantizará su permanencia, aún en caso de colisión o vuelco, permitiendo además su fácil liberación cuando tenga que ser empleado, debiendo ser metálico. Sé 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 Nº395/89, Nº401/92 y Nº72/93, sus modificatorias o ampliatorias.

Conforme el 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 110.0003 (Brazos de remolque y Enganche a rótula para casas rodantes (Método de ensayo resitstencial). 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 Nº72/93

-, 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 (1.40 mm) de largo, por CIENTO CINCUENTA MILIMETROS (15 mm) de altura, con franjas a SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIANT (0.78 rad) (o sea CUARENTA Y CINCO GRADOS (45º) 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 +ó- 5 mm) y una altura de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS (150 mm +ó- 5 mm). Las franjas a SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIANT (0.78 rad) (o sea CUARENTA Y CINCO GRADOS (45º)) tendrán un ancho de CIEN MILIMETROS MAS o MENOS DOS MILIMETROS (100 mm +ó- 2mm).

- 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.

Art. 30. - REQUISITOS PARA AUTOMOTORES. Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:

a) Correaes y cabezales normalizados o dispositivos que los reemplacen, en las plazas y vehículos que determina la reglamentación. En el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros de media y larga distancia, tendrán cinturones de seguridad en los asientos de la primera fila;

b) Paragolpes y guardabarras o carrocería que cumpla tales funciones. La reglamentación establece la uniformidad de las dimensiones y alturas de los paragolpes;

c) Sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas;

d) Sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo;

e) Bocina de sonoridad reglamentada,

f) Vidrios de seguridad o elementos transparentes similares, normalizados y con el grado de tonalidad adecuados;

g) Protección contra encandilamiento solar;

h) Dispositivo para corte rápido de energía;

i) Sistema motriz de retroceso;

j) Retrorreflectantes ubicados con criterio similar a las luces de posición. En el caso de vehículos para el servicio de transporte, deberán disponerse en bandas que delimiten los perímetros laterales y traseros;

k) Sistema de renovación de aire interior, sin posibilidad de ingreso de emanaciones del propio vehículo;

l) Sendos sistemas que impidan la apertura inesperada de sus puertas, baúl y capó;

m) Traba de seguridad para niños en puertas traseras;

n) Sistema de mandos e instrumental dispuesto del lado izquierdo de modo que el conductor no deba desplazarse ni desatender el manejo para accionarlos. Contendrá:

1. Tablero de fácil visualización con ideogramas normalizados;

2. Velocímetro y cuentakilómetros;

3. Indicadores de luz de giro;

4. Testigos de luces alta y de posición;

ñ) Fusibles interruptores automáticos, ubicados en forma accesible y en cantidad suficiente como para que cada uno cubra distintos circuitos, de modo tal que su interrupción no anule todo un sistema;

o) Estar diseñados, contruidos y equipados de modo que se dificulte o retarde la iniciación y propagación de incendios, la emanación de compuestos tóxicos y se asegure una rápida y efectiva evacuación de personas.

Art. 30º. - 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) Correaes 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 se 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 guardabarras en correspondencia con sus ruedas, aún cuando las construcciones sean incompletas y aquellos se agreguen en etapas posteriores, siendo necesario el uso de guardabarras 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, M, 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 Areas 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 comportamiento 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 instalado 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 enceguecimiento 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 t 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 1.500 mm) del suelo; siendo sólo de material retrorreflección de color rojo la correspondiente a la parte trasera. El nivel de retrorreflección se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAN 3952/84, según sus métodos de ensayo.

La altura de la placa o banda no será menor a CIENT MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (100 mm + - 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.

Autorízase la utilización de las placas o bandas retrorreflectantes perimetrales extendidas en forma continua, longitudinalmente en los laterales y horizontalmente en las partes delantera y trasera, previstas en el Artículo 30, Inciso j) del Decreto Nº 779/95, reglamentario de la Ley de Tránsito Nº 24.449, para todos los vehículos de pasajeros o carga de jurisdicción nacional, con una altura no inferior a los CINCUENTA MILIMETROS MAS MENOS DOS Y MEDIO MILIMETROS (50 MM +/- 2,5 MM), cuando su nivel de brillo supere en por lo menos el doble de todos y cada uno de los valores de retrorreflexión de las tablas II y III de la Norma IRAM 3952/84.

En el caso de que dichas placas o bandas posean un nivel inferior de retrorreflexión al referido en el precedente párrafo, deberán poseer una altura mínima de CIENTO MILIMETROS MAS MENOS CINCO MILIMETROS (100 mm +/- 5 mm).

Apruébanse las normas complementarias que deben cumplimentar los materiales aprobados, sus colores y disposición según lo establecido en el Anexo I. (Podrá ser solicitado al ISEV el Anexo I)

***Modificado por Resolución 449/98 (BO 29.050 – 24 de diciembre de 1998)**

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 compartimentos externos. En el caso del compartimento 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 previsto de un sistema de traba de dos etapas o de una segunda traba. Todos los modelos de los vehículos Categoría 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 M, 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 L 1 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 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.

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 13J 7;

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 L 1).

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 operativo). 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 CIENTO 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 cortacircuito, 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 cortacircuito fusibles.

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

- Gama de intensidades nominales y dimensiones.
- 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. Nº72/93 "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.

Art. 31. SISTEMA DE ILUMINACIÓN. Los automotores para personas y carga deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación:

- a) Faros delanteros: De luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica;
- b) Luces de posición: Que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:
 1. Delanteras de color blanco o amarillo;
 2. Traseras de color rojo;
 3. Laterales de color amarillo a cada costado en los cuales por su largo las exija la reglamentación;
 4. Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación;
- c) Luces de giro: Intermitentes de color amarillo, delante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados;
- d) Luces de freno traseras: De color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste;
- e) Luz para la patente trasera;
- f) Luz de retroceso blanca;
- g) Luces intermitentes de emergencia, que incluye a todos los indicadores de giro;
- h) Sistema de destello de luces frontales;
- i) Los vehículos de otro tipo se ajustarán a lo precedente, en lo que corresponda y:
 1. Los de tracción animal llevarán un artefacto luminoso en cada costado, que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás;
 2. Los velocípedos llevarán una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás.
 3. Las motocicletas cumplirán en lo pertinente con los incs. a) al e) y g);
 4. Los acoplados cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incs. b), c), d), e), f) y g);
 5. La maquinaria especial de conformidad a lo que establece el Art. 62 y la reglamentación correspondiente.

Queda prohibido a cualquier vehículo colocar o usar otros faros o luces que no sean los taxativamente establecidos en esta ley, salvo el agregado de hasta dos luces rompeniebla y, sólo en vías de tierra, el uso de faros buscahuellas.

Art. 31. – SISTEMA DE ILUMINACION. – Todos los modelos de vehículos de las categorías L, M, N, y O, deben contar con los sistemas de iluminación y señalización definidos, clasificados y especificados en los siguientes incisos y en el Anexo I "Sistemas de Iluminación y Señalización para los Vehículos Automotores", que forma parte integrante de esta reglamentación, en sus Secciones A y B, y deben cumplir, además, con los requerimientos técnicos establecidos en la Sección C del mismo Anexo.

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.

- a) Faros delanteros principales, instalados de a pares, con luz alta y luz baja, de proyección asimétrica, conforme a lo prescrito en el Anexo I que integra la presente.
- b) Faros de posición, faros diferenciales y retrorreflectores que indiquen las características y prescripciones descriptas en el Anexo I.

1. - Faros de posición y diferenciales delanteros de haz de luz blanco;
2. - Faros de posición y diferenciales traseros de haz de luz rojo;
3. - Faros diferenciales y / o retrorreflectores laterales delanteros, traseros e intermediarios; sólo pueden utilizarse para indicar longitud los faros diferenciales y / o retrorreflectores laterales intermediarios cuando la reglamentación específica lo requiera y se utilicen en las categorías de vehículos: M2, M3, y N2, y N3.

4. - Luces indicadores diferenciales de color blanco, para los vehículos que por su ancho se los requiera identificar y que cumplan con las especificaciones técnicas del Anexo I.

Los sistemas de luces establecidos en los incisos c), d), e), f) y h) del Artículo 31, de la Ley de Tránsito, como así también, las DOS (2) luces rompenieblas (faros antinieblas), faros buscahuellas (faros de largo alcance) y adicionales, se encuentran especificados y establecidos en el Anexo I y en las normas IRAM respectivas.

Art. 32. - LUCES ADICIONALES. Los vehículos que se especifican deben tener las siguientes luces adicionales:

- a) Los camiones articulados o con acoplado: Tres luces en la parte central superior, verdes adelante y rojas atrás;
- b) Las grúas para remolque: Luces complementarias de las de freno y posición, que no queden ocultas por el vehículo remolcado;
- c) Los vehículos de transporte de pasajeros: Cuatro luces de color excluyendo el rojo, en la parte superior delantera y una roja en la parte superior trasera;
- d) Los vehículos para transporte de menores de catorce (14) años: Cuatro luces amarillas en la parte superior delantera y dos rojas y una amarilla central en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces normales intermitentes de emergencia.;
- e) Los vehículos policiales y de seguridad Balizas azules intermitentes;
- f) Los vehículos de bomberos y servicios de apuntalamiento, explosivos u otros de urgencia: Balizas rojas intermitentes;
- g) Las ambulancias y similares: Balizas verdes intermitentes;
- h) La maquinaria especial y los vehículos que por su finalidad de auxilio, reparación o recolección sobre la vía pública, no deban ajustarse a ciertas normas de circulación: balizas amarillas intermitentes.

Art. 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.

Art. 33. - OTROS REQUERIMIENTOS. Respecto a los vehículos se debe, además:

- a) Los automotores ajustarse a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas. Tales límites y el procedimiento para detectar las emisiones son los que establece la reglamentación, según la legislación en la materia;
- b) Dotarlos de por lo menos un dispositivo o cierre de seguridad antirrobo;
- c) Implementar acciones o propaganda tendiente a disminuir el consumo excesivo de combustible;
- d) Otorgar la cédula de Identificación del Automotor a todo vehículo destinado a circular por la vía pública, con excepción de los de tracción a sangre. Dicho documento detallará, sin perjuicio de su régimen propio, las características del vehículo necesarias a los fines de su control;
- e) Dichos vehículos además deben tener grabados indeleblemente los caracteres identificatorios que determina la reglamentación en los lugares que la misma establece. El motor y otros elementos podrán tener numeración propia; Los automotores homologados por la autoridad competente serán diseñados en sus elementos motrices y de transmisión, de tal manera que las velocidades máximas a desarrollar no superen en más del 50 % los valores máximos establecidos en esta ley. **(Inciso vetado por art. 6° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)**
- f)

Art. 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 vehículos 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 los valores siguientes:

CONTAMINANTE VALOR LIMITE

MONOXIDO DE CARBONO

HIDROCARBUROS

OXIDO DE NITROGENO

MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA *

HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA *

24,0 g /Km

2, 1g / Km

2,0 g /Km

3 %

600 ppm

* Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

* A partir da configuración de vehículo automotor liviano de fabricación nacional en producción ante del 1º 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

HIDROCARBUROS

OXIDO DE NITROGENO

MATERIAL PARTICULADO **

MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA *

HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA *

12, 0 g / Km

1,2 g / Km

1, 4 g / Km

0, 373 g / Km

2,5 %

400 ppm

* Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

** Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel a partir del 1º de Enero de 1996. A partir del 1º de Enero de 1997, 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

HIDROCARBUROS

OXIDO DE NITROGENO

MATERIAL PARTICULADO **

MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA *

HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA *

2,0 g / Km

0,3 g / Km

0,6 g / Km

0, 124 g / Km

0,5 %

250 ppm

* Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

** Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel.

A partir del 1º de Enero de 1998, 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

HIDROCARBUROS

OXIDO DE NITROGENO

MATERIAL PARTICULADO **

MATERIAL PARTICULADO ***

MONOXIDO DE CARBON EN MARCHA LENTA *

6,2 g / Km

0,5 g / Km

1,43 g / Km

0,16 g / Km

0,31 g / Km

0,5 %

HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA * 250 ppm

* 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 1.700 Kg.

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

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

CONTAMINANTE VALOR LIMITE

MONOXIDO DE CARBONO

HIDROCARBUROS

OXIDO DE NITROGENO

MATERIAL PARTICULADO **

MONOXIDO DE CARBON EN MARCHA LENTA *

HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA *

2,0 g / Km

0,3 g / Km

0,6 g / Km

0,124 g / Km

0,5 %

250 ppm

• 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 carácter.

La emisión de gases de cárter de todos los vehículos automotores livianos 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 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 SEIS GRAMOS (6,0 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 automotores 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 prueba deportivas y lanzamientos especiales).

El total general máximo admitido por fabricantes 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

HIDROCARBUROS

OXIDO DE NITROGENO

11,2 g / kWh

2,4 g / kWh

14,4 g / kWh

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación para todo ómnibus urbano, y a partir del 1º 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

HIDROCARBUROS

OXIDO DE NITROGENO

4,9 g / kWh

1,23 g / kWh

9,0 g / kWh

A partir del 1º de enero de 1998 para todo ómnibus urbano, y a partir del 1º de Enero del año 2000 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

HIDROCARBUROS

OXIDO DE NITROGENO

4,0 g / kWh

1,1 g / kWh

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) modificada por la Directiva 91/542/CEE (1º 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
 Coeficiente de absorción (Km-1)
 Flujo nominal G
 litros/segundo
 Coeficiente 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 visbles por el tubo de escape (humo) 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 visbles (humo), así como la conformidad de la producción, deberán estar de acuerdo con el Reglamento N°24 de las Naciones Unidas revisión 2 incluidas 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 1º 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 CONSIETE DECIMAS (1,7).

A partir del 1º 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 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 (1º 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 los 3.500 kg. 84

c) Vehículos para el transporte de carga 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 (200 CV) y un peso máximo mayor a los 12.000 Kg

91

A partir del 1º de Enero de 1997, el nivel sonoro de ruido emitido por toda nueva configuración de vehículo 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 2.000 Kg

Con un peso máximo mayor a los 2.000 Kg pero no exceda los 3.500 Kg

78

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 (204 CV)

Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 150 KW (204 CV)

80

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 (102 CV)

Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 75 KW pero menor a 150 KW (> 102 CV y < 204 CV)

Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 150 KW (204 CV)

81

83

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, registrará el valor máximo declarado por el fabricante o importador en la respectiva categoría. Procedimiento de ensayo y 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, usados:

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 1º de Enero de 1983 hasta el 31 de Diciembre de 1991:

CONTAMINANTE VALOR LIMITE

MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA

LENTA

HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA

4,5 %

900 ppm

4.1. 2. Vehículos en circulación fabricados entre el 1º de Enero de 1992 hasta el 31 de Diciembre de 1994:

CONTAMINANTE VALOR LIMITE

MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA

LENTA

HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA

3,0 %

600 ppm

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

CONTAMINANTE VALOR LIMITE

MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA

LENTA

HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA

2,5%

400 ppm

Procedimiento de ensayo y medición: Los métodos de ensayo y medición de emisiones de gases en marcha lenta están establecidos 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 1º de Julio de 1994:

Medición por filtrado: INDICE BACHARACH 6

Medición con opacímetro: COEFICIENTE DE ABSORCION 2, 62 m -1

A partir del 1º de Julio de 1997 los vehículos que se encuentren en circulación desde el 1º 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.

Procedimientos 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 (º);

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 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 esta Reglamentación, los fabricantes de vehículos automotores equipados 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 (1º 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 específico 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 moto, 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 fueran 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 DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS, del MINISTERIO DE JUSTICIA, previo al patentamiento de un vehículo, exigirá al fabricante o importador la correspondiente Licencia de Configuración de Modelo, cuyo número deberá estar incorporado en el certificado de fabricación o documento equivalente.

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 1º 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 destructible 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 compartimentos 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 comportamiento 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 ómnibus), 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 remolque y semirremolque, 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 SETENTA 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

Art. 34. - REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA. Las características de seguridad de los vehículos librados al tránsito no pueden ser modificadas, salvo las excepciones reglamentadas. La exigencia de incorporar a los automotores en uso elementos o requisitos de seguridad contemplados en el capítulo anterior y que no los hayan traído originalmente, será excepcional y siempre que no implique una modificación importante de otro componente o parte del vehículo, dando previamente amplia difusión a la nueva exigencia.

Todos los vehículos automotores, acopiados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.

Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúe, son establecidos por la reglamentación y cumplimentados por la autoridad competente. Esta podrá delegar la verificación a las concesionarias oficiales de los fabricantes o importadores o a talleres habilitados a estos efectos manteniendo un estricto control.

La misma autoridad cumplimentará también una revisión técnica rápida y aleatoria (a la vera de la vía) sobre emisión de contaminantes y principales requisitos de seguridad del vehículo, ajustándose a lo dispuesto en el art. 72, inc. c), punto 1.

Art. 34º. - 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 **1º de julio de 1997**, 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).

***Modificado por Decreto 316/97 (BO 28.627 – 16 de abril de 1997)**

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 ítems 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 ó 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.

En 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 Nº139 / 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 código 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 consigna 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 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 evaluado 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 constatar 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 constatar 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 3º 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 ha 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.Nº 471/92-, odrán efectuar la Revisión Técnica Obligatoria de todos los vehículos que integran las Categorías L, M, N y O. Asimismo, hasta el 1º de mayo de 1996, las inspecciones técnicas no serán restrictivas de la circulación de vehículos.

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

Art. 35. - TALLERES DE REPARACIÓN.

Los talleres mecánicos privados u oficiales de reparación de vehículos, en aspectos que hacen a la seguridad y emisión de contaminantes, serán habilitados por la autoridad local, que llevará un registro de ellos y sus características.

Cada taller debe tener: La idoneidad y demás características reglamentarias, un director técnico responsable civil y penalmente de las reparaciones, un libro rubricado con los datos de los vehículos y arreglos realizados, en el que se dejará constancia de los que sean retirados sin su terminación.

Art.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 se parte de la presente reglamentación.

2. La autoridad Jurisdiccional otorgará 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 del requisito 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 lo 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. Obligación del 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 Reponenciación. Se entenderá por “Modificación” a todo trabajo que signifique un cambio o transformación de las especificaciones del fabricante para el modelo de vehículo.

b. Obligación conforme a lo prescripto en el ítem 6, precedente, exceptuándose 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 prescriptas en el ítem 11., para el caso de los talleres de reparación o cambio de elementos, de:

- Motores.

- Chasis.

- Dirección.

- Suspensión.

- Frenos.

- Carburación y Encendido.

- Inyección.

- Control de Humos y Contaminantes.

- Alineación y Balanceo.

- Sistema de Transmisión.

- Sistema Eléctrico e Iluminación.

- Sistema de Combustible (Salvo GNC).

- 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.

c. Obligación del Director Técnico autorizado conforme a las normas y resoluciones emanadas por el ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENERGAS), en la instalación y/o reparación de vehículos automotores propulsados a Gas Natural Comprimido (GNC).

d. Sólo requerirá de la 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) Dominio.

f) Titular.

g) Reparaciones efectuadas (con el listado de los elementos cambiados).

h) Final de obra o motivo de retiro de la unidad sin final de obra, indicando reparaciones faltantes.

i) Observaciones.

j) Firma del Director Técnico.

k) 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.

14. Los talleres deberán conservar las facturas de compras de autopiezas y material normalizado y las copias de los comprobantes de las reparaciones efectuadas, durante un período de CINCO (5) años.

TITULO VI

LA CIRCULACION

CAPITULO 1

Reglas Generales

Art. 36. - PRIORIDAD NORMATIVA. En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

Art.36.- PRIORIDAD NORMATIVA – Sin reglamentar.

Art. 37. - EXHIBICIÓN DE DOCUMENTOS.

Al solo requerimiento de la autoridad competente se debe presentar la licencia de conductor y demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que la ley contemple.

Art.37.- Sólo procederá la retención de documentación en los supuestos contemplados en el inc.b) del Art.72 de la Ley Nº24.449 objeto de reglamentación.

Los documentos exigibles son, además de los contemplados en el Art.40 de la Ley Nº24.449. los siguientes:

- Documento de identidad;

- Comprobante de pago del impuesto a la radicación del vehículo;

- Constancia de Revisión Técnica Obligatoria en vigencia.

Art. 38. - PEATONES Y DISCAPACITADOS. Los peatones transitarán:

a) En zona urbana:

1. Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin;
2. En las intersecciones, por la senda peatonal;
3. Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, o para el ascenso-descenso del mismo. Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, rodados propulsados por menores de 10 años y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación; (Expresión "rodados propulsados por menores de 10 años", vetada por art. 7° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

b) En zona rural:

Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retroreflectivos para facilitar su detección. El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

c) En zonas urbanas y rurales si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

Art.38.- 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. LOS CONDUCTORES DEBEN:

a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad.

No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inc. a) del art. 53.

b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito.

Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

Art.39.- Los automotores serán conducidos con ambas manos sobre el volante de dirección, excepto cuando sea necesario accionar otros comandos. El conductor no debe llevar a su izquierda o entre sus brazos a ninguna persona, bulto o animal, ni permitirá que otro tome el control de la dirección.

Art. 40. - REQUISITOS PARA CIRCULAR. Para poder circular con automotor es indispensable:

a) Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente;

b) Que porte la cédula, vencida o no, o documento de identificación del mismo; (Expresión "vencida o no, o documento" vetada por art. 8° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el art. 68;

d) Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos;

e) Que tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo en la presente ley;

f) Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas;

g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero;

h) Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino;

i) Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, so riesgo de aplicación dei Art. 72 inc. c) punto 1;

j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos;

l) Que sus ocupantes usen los correajes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

Art.40.- El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones previstas en el ANEXO 2 del presente.

a) Las actuales licencias habilitantes mantendrán su vigencia hasta su vencimiento, oportunidad en que se otorgarán conforme a las nuevas exigencias. En caso de pérdida, robo o cambio de jurisdicción, se entregará en reemplazo otra, por lo que le resta de vigencia.

b) Sin portar la Cédula de Identificación del Automotor.

La legítima tenencia de la misma, acredita el uso legal del vehículo, sin que se pueda serle impedida la circulación, salvo que haya sido obtenida mediante robo, hurto, engaño o abuso de confianza (Decreto-Ley N°6582/58, Ley N°14.467).

Constituye infracción el uso de la Cédula de Identificación del Automotor vencida.

c) Sin reglamentar.

d) La placa identificatoria de dominio debe ajustarse a las características indicadas en el inc.e.5 del Art.33 del presente. Todo automotor (incluido acoplados y semirremolques), destinado a circular por la vía pública, debe llevarla colocada, 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 los dispuesto en el inc.q) del Art.48 del presente Anexo.

e) Sin reglamentar.

f.1. El matafuego que se utilice en los vehículos debe estar construido según las normas IRAM correspondientes, debiendo ubicarse al alcance del conductor dentro del habitáculo, con excepción de los mayores a UN KILOGRAMO (1 Kg) de capacidad.

El soporte debe impedir su desprendimiento aun en caso de colisión o vuelco, pero debe poder ser fácilmente liberado para su empleo y ubicarse en lugar que no cree riesgos, no pudiendo estar en los parantes del techo, ni utilizarse abrazadera elástica.

Tendrán las siguientes características:

f.1.1. Para los automotores de la categoría M1 y N1, un matafuego de las características dispuestas en el artículo (29 inciso a) apartado 6.2.b de la presente reglamentación.

f.1.2. Los demás vehículos de la categoría M y N llevarán extintores con indicador de presión de carga, de las siguientes características:

f.1.2.1. Los de la categoría N1 no comprendidos en el punto anterior y los M2, llevarán un matafuego de potencial extintor de 5 B:

f.1.2.2. Los categorías M3, N2 y N3 llevarán un matafuego con potencial extintor de 10 B:

f.1.2.3. Los de transporte de mercancías y residuos peligrosos, el extintor estará de acuerdo a la categoría del mismo y al tipo de potencial extintor que determine el dador de carga. Asimismo, debe adoptar las indicaciones prescriptas en el Reglamento de Transporte de Mercancías y Residuos Peligrosos que se aprueba como ANEXO S de la presente reglamentación y en la Ley N°24.051, de acuerdo al siguiente criterio: el matafuego tendrá la capacidad suficiente para combatir un incendio de motor o de cualquier otra parte de la unidad y de tal naturaleza que si se emplea contra el incendio de la carga no lo agrave y, si es posible, lo combata.

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

El sistema de sujeción debe garantizar la permanencia del matafuego en el mismo, aun en caso de colisión o vuelco, sin impedir su fácil extracción en caso de necesidad.

f.2. Las balizas portátiles, en cantidad de dos por lo menos, se portarán en lugar accesible y deben ajustarse a las siguientes características:

f.2.1. Las retroreflectivas deben tener forma de triángulo equilátero con una superficie no menor a CINCO DECIMAS DE METRO CUADRADO (0,5 m²), una longitud entre CUATRO Y CINCO DECIMAS DE METRO (0,4 a 0,5 m), y un ancho comprendido entre CINCO y OCHO CENTESIMAS DE METRO (0,05 a 0,08 m). Tal superficie debe contener material retrorreflectante rojo en un mínimo de DOSCIENTAS CINCUENTA CENTESIMAS DE METRO CUADRADO (0,25 m²). El resto puede ser material fluorescente anaranjado, distribuido en su borde interno. En la base tendrán un soporte que asegure su estabilidad con vientos de hasta SETENTA KILOMETROS POR HORA (70 Km/h). En las restantes características cumplirá con las especificaciones de norma IRAM 10.031/83 "Balizas Triangulares Retrorreflectoras".

f.2.2. Las balizas portátiles de luz propia amarilla deben tener una visibilidad horizontal en los TRESCIENTOS SESENTA GRADOS (360°), desde una distancia, de noche y con buen tiempo, de QUINIENTOS METROS (500 m) y una capacidad de funcionamiento ininterrumpida no inferior a DOCE (12) horas. Deben ser destellantes de CINCUENTA a SESENTA (50 a 60) ciclos por minuto, con fuente de alimentación autónoma y sistema eléctrico o electrónico, que deberán estar totalmente protegidas contra la humedad.

g.1. Los menores de 10 años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correa correspondiente.

g.2.1. Los ciclomotores no pueden llevar carga ni pasajeros superior a CUARENTA KILOGRAMOS (40 Kg);

g.2.2. Las motocicletas de dos ruedas no deben transportar más de un acompañante ni carga superior a los CIEN KILOGRAMOS (100 kg);

g.2.3. Se aplica en lo pertinente lo dispuesto en los arts. 53 a 58 y consecuentemente el 72.c) del presente;

h) Las infracciones a los pesos y dimensiones máximas de los vehículos se sancionan conforme lo establecido en los Anexos R y 2;

i) Las normas técnicas relativas a elementos de seguridad activa o pasiva, se adaptarán automáticamente a los convenios que sobre la materia se establezcan en el ámbito del Mercosur.

j.1. Casco de seguridad para motocicletas: Elemento que cubre la cabeza, integralmente o en su parte superior, para protegerla de eventuales golpes. Debe componerse de los siguientes elementos:

j.1.1. Cáscara exterior dura, lisa, con el perfil de la cabeza y con un relleno amortiguador integral de alta densidad, que la cubre interiormente, de un espesor no inferior a VEINTICINCO MILESIMAS DE METRO (0,025 mm);

j.1.2. Acolchado flexible, adherido al relleno, que ajuste el casco perfectamente a la cabeza, puede estar cubierto por una tela absorbente;

j.1.3. Debe cubrir como mínimo la parte superior del cráneo partiendo de una circunferencia que pasa DOS CENTESIMAS DE METRO (0,02 m) por arriba de la cuenca de los ojos y de los orificios auditivos. No son aptos para la circulación los cascos de uso industrial u otros no específicos para motocicletas.

j.1.4. Sistema de retención, de cintas de DOS CENTESIMAS DE METRO (0,02 m) de ancho mínimo y hebilla de registro, que pasando por debajo del mentón sujeta correctamente el casco de la cabeza;

j.1.5. Puede tener adicionalmente: Visera, protector facial inferior integrado o desmontable y pantalla visora transparente;

j.1.6. Exteriormente debe tener marcas retrorreflectivas ubicadas de manera tal que desde cualquier ángulo de visión expongan una superficie mínima de VEINTICINCO CENTESIMAS DE METRO CUADRADO (0,25 m²);

j.1.7. Interiormente debe llevar una etiqueta claramente legible que diga "Para una adecuada protección este casco debe calzar ajustadamente y permanecer abrochado durante la circulación. Está diseñado para absorber un impacto (según Norma IRAM 3621/62) a través de su destrucción o daño. Por ello cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (aun cuando el daño no resulte visible)";

j.1.8. El fabricante debe efectuar los ensayos de la Norma IRAM 3621/62 e inscribir en el casco en forma legible e indeleble; Su marca, nombre y domicilio, número de inscripción en el Registro Oficial correspondiente, país de origen, mes y año de fabricación y tamaño. También es responsable (civil y penalmente) el comerciante que venda cascos que no se ajusten a la normativa vigente;

j.2. Anteojos de seguridad;

j.2.1. Se entiende por tal el armazón sujeto a la cabeza que cubre el hueco de los ojos con elementos transparentes, que los proteja de la penetración de partículas o insectos;

j.2.2. La transparencia no debe perturbar la visión ni distorsionarla, ni causar cansancio, de conformidad con la norma IRAM 3621-2 "Protectores Oculares".

j) La instalación de apoyacabeza en los vehículos pertenecientes al parque usado, sólo puede ser exigido si el diseño original del asiento del mismo lo permite conforme a las especificaciones de la norma técnica respectiva.

Art. 40 bis. – REQUISITOS PARA CIRCULAR CON BICICLETAS. Para poder circular con bicicletas es indispensable que el vehículo tenga a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;

b) Espejos retrovisores en ambos lados;

c) Timbre, bocina o simila;

d) Que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales;

e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo;

f) Guardabarros sobre ambas ruedas;

g) Luces y señalización reflectiva

***Incorporado por Ley 25.965 (BO 30.552 – 21 de diciembre de 2004)**

Art. 41. - PRIORIDADES. Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante:

a) La señalización específica en contrario;

b) Los vehículos ferroviarios;

c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de sumisión;

d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha;

e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón;

f) Las reglas especiales para rotondas;

g) Cualquier circunstancia cuando:

1. Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada;

2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel;

3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía;

4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.

Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.

Art.41.- 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 sean necesarios, deberá detener por completo su vehículo para ceder el paso a los peatones;

f) y g) Sin reglamentar;

Art. 42. - ADELANTAMIENTO. El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas:

a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando;

b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso;

c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral;

d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado, esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento;

e) El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad;

f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso;

g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente;

h) Excepcionalmente se puede adelantar derecha cuando:

1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;

2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

Art.42.-

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. Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas:

a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada;

b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.

c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada;

d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista;

e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.

Art.43.-

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. - Vías semaforizadas. En las vías reguladas por semáforos:

a) Los vehículos deben:

1. Con luz verde a su frente, avanzar;
2. Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento;
3. Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja;
4. Con luz intermitente amarilla, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuar el mismo con precaución;
5. Con luz intermitente roja, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y sólo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno;
6. En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo;

b) Los peatones deberán cruzar la calzada cuando:

1. Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante;
2. Sólo exista semáforo vehicular y el mismo dé paso a los vehículos que circulan en su misma dirección;
3. No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido. No deben cruzar con luz roja o amarilla a su frente;

c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada;

d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía;

e) Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.

f) En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.

Art.44.-

a.1. Aun 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. - VÍA MULTICARRILES. En las vías con más de dos carriles por mano, sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

a) Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible;

b) Se debe circular permaneciendo en un mismo carril y por el centro de éste.

c) Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril;

d) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril;

e) Los vehículos de pasajeros y de carga, salvo automóviles y camionetas, deben circular únicamente por el carril derecho, utilizando el carril inmediato de su izquierda para sobrepasos;

f) Los vehículos de tracción a sangre cuando les está permitido circular y no tuvieren carril exclusivo deben hacerlo por el derecho únicamente;

g) Todo vehículo al que le haya advertido el que lo sigue su intención de sobrepaso se debe desplazar hacia el carril inmediato a la derecha.

Art.45- Vía 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 las autopistas además de lo establecido para las vías multicarril rigen las siguientes reglas:

a) El carril extremo izquierdo se utilizara para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y a maniobras de adelantamiento;

b) No pueden circular peatones vehículos propulsados por el conductor vehículos de tracción a sangre ciclomotores y maquinaria especial;

c) No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros ni efectuar carga y descarga de mercaderías salvo en las dársenas construidas al efecto si las hubiere;

d) Los vehículos remolcados por causa de accidente desperfecto mecánico etc. deben abandonar la vía en la primera salida.

En semiautopistas son de aplicación los incs. b) c) y d).

Art.46.- En el ingreso a una autopista debe cederse el paso a quienes circulan por ella.

a) al d) Sin reglamentar;

Art. 46 bis. – CICLOVIAS: Las autoridades competentes promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas.

***Incorporado por Ley 25.965 (BO 30.552 – 21 de diciembre de 2004)**

Art. 47. - USO DE LAS LUCES. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los arts. 31 y 32 y encender sus luces observando las siguientes reglas:

- a) Luces bajas: mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios;
- b) Luz alta: su uso obligatorio sólo en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclame;
- c) Luces de posición y de chapa patente: deben permanecer siempre encendidas;
- d) Destello: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos;
- e) Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas;
- f) Luces rompenieblas, de retroceso, de freno, de giro y adicionales: deben usarse sólo para sus fines propios.
- g) Las luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente;
- h) A partir de la vigencia de la presente, en la forma y plazos que establezca la reglamentación, los fabricantes e importadores deberán incorporar a los vehículos un dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas en el instante en que el motor del mismo sea puesto en marcha;
- i) En todos los vehículos que se encuentren en uso, se deberá, en la forma y plazo que establezca la reglamentación, incorporar el dispositivo referido en el inciso anterior.'

***Modificado por Ley 25.456 (BO 29.728 – 10 de septiembre de 2001)**

Art.47.- 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) Sin reglamentar;
- b) El cambio de luz alta por baja realizarse a una distancia suficiente a fin de evitar el efecto de encandilamiento.
- c) a) g) Sin reglamentar;

Art. 48. - PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:

a) Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. Conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre. Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga, queda prohibido hacerlo cualquiera sea la concentración por litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo sanitario;

***Modificado por Ley 24.788/97 (BO 28.618 – 3 de abril de 1997)**

- b) Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello;
- c) A los vehículos circular a contramano sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada salvo sobre la banquina en caso de emergencia;
- d) Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas;
- e) A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas de gran concentración de vehículos o vías rápidas;
- f) Obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle avanzando sobre ella aun; con derecho a hacerlo si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje;
- g) Conducir a una distancia del vehículo que lo precede menor de la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha;
- h) Circular marcha atrás excepto para estacionar egresar de un garaje o de una calle sin salida;
- i) La detención irregular sobre la calzada el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia;
- j) En curvas encrucijadas y otras zonas peligrosas cambiar de carril o fila adelantarse no respetar la velocidad precautoria y detenerse;
- k) Cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario o si desde el cruce se estuvieran haciendo señales de advertencia o si las barreras estuviesen bajas o en movimiento o la salida no estuviere expedita También está prohibido detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras o quedarse en posición que pudiere obstaculizar el libre movimiento de las barreras;

- l) Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento;
- m) A los conductores de velocípedos de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores;
- n) A los ómnibus y camiones transitar en los caminos manteniendo entre sí una distancia menor a cien metros, salvo cuando tengan más de dos carriles por mano o para realizar una maniobra de adelantamiento;
- ñ) Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución;
- o) Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acopiado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola;
- p) Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difunda olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubre en vehículos o continentes no destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas deben ser lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural;
- q) Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos;
- r) Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo;
- s) Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada;
- t) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino;
- u) Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada, salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microbús, ómnibus, camiones o maquinaria especial, mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure ansitabilidad de la vía;
- v) Usar la bocina o señales acústicas salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas;
- w) Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios;
- x) Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua;
- y) Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública.

Art.48.-

- 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 ser permanentes, una nueva habilitación, adaptando la clase de licencia, de corresponder;
 - a.1.2. En caso de ser transitoria, la imposibilidad de conducir mientras dure la variación;
 - a.1.2.1. En el caso de ingesta de alcohol, no se podrá conducir con más de MEDIO GRAMO (0,5 g) por litro de sangre;
 - a.1.2.2. El conductor que exceda el gramo de alcohol por litro de sangre, incurre en falta grave y, si además comete otra infracción, será pasible de la sanción del art.85;
 - a.1.2.3. La ingesta de drogas (legales o no) impide conducir cuando altera los parámetros normales para la conducción segura. En el de medicamentos, el prospecto explicativo debe advertir en forma resaltada el efecto que produce en la conducción de vehículos. También el médico debe hacer la advertencia;
 - 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 art.72.a.1.;
- b.1. La prohibición 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 todo tipo, que circulan por un mismo carril, es la que resulta de una separación en tiempo de DOS SEGUNDOS (2”);
- h) Cualquier maniobra de retroceso debe efectuarse a velocidad reducida;

- i) En zona rural el servicio de transporte de pasajeros para recoger o dejar a los mismos debe ingresar en la dársena correspondiente, de no existir ésta se detendrá sobre la banquina, utilizando sus luces intermitentes de emergencia;
- i) 1. Se entiende por “cubiertas con fallas” las que presentan deterioros visibles, como cortaduras que lleguen al casco, desprendimiento o separaciones del caucho o desgaste de la banda de rodamiento que deje expuesta las telas;
- i).2. La profundidad mínima de los canales de banda de rodamiento es de 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);
- i.3. Los neumáticos de un mismo eje o conjunto (tándem), deben ser de igual tamaño, tipo, construcción, peso bruto y 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; i.4. Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto para los cascos previstos en la Norma IRAM 113.337/93.
- 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;
- j) Sin reglamentar;
- k) 1. Cuando el paso a nivel se encuentre cerrado, el vehículo quedará detenido sobre el extremo derecho de su mano;
- k) 2. En el supuesto que las barreras se encuentren fuera de funcionamiento, solamente podrán trasponerse, si alguna persona, desde las vías, comprueba que no se acerca ningún tren;
- m) y n) Sin reglamentar;
- ñ) Los vehículos destinados para remolque de otros, deben contar con la habilitación técnica específica para su propósito;
- o) Solamente estarán permitidas las configuraciones de trenes de vehículos que conforme la clasificación definida EN CUANTO A LAS CARACTERISTICAS TECNICAS del Artículo 28 del presente Anexo, conformen un conjunto compatible con la infraestructura y la seguridad vial y resulten aprobados por la Autoridad de Aplicación;
- 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, 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. La autoridad competente, el ente vial o la empresa responsable del mantenimiento del camino quedan facultados para proceder a su retiro de la vía pública. 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 a razones de comprobada fuerza mayor, los propietarios de animales, quienes debieran sacar los mismos durante la emergencia, deberán acompañarlos por una persona guía que se responsabilice de su conducción;
- t) Sin reglamentar;
- u) 1. Cuando fenómenos climatológicos, tales como nieve, escarchilla, hielo y otras circunstancias modifiquen las condiciones normales de circulación, el conductor deberá colocar en los neumáticos de su vehículo, cadenas apropiadas a tales fines.
- u.2. Los vehículos de tracción a sangre no pueden circular con un peso superior a CINCO TONELADAS (5 Tn) para los de dos ejes, ni de TRES Y MEDIA TONELADAS (3,5 Tn) para los de un solo eje;
- v) Sin reglamentar;
- w) Es de aplicación lo previsto en el inc.a) del Art.33 de la Ley 24.449 y su reglamentación;
- x) e y) Sin reglamentar;
- *Modificado por Decreto 1886/04 (BO 30.557 – 28 de diciembre de 2004)**

Art. 49. - ESTACIONAMIENTO.- En zona urbana deben observarse las reglas siguientes:

- a) El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm. , pudiendo la autoridad local establecer por reglamentación otras formas;
- b) No se debe estacionar ni autorizarse el mismo:
1. En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización;
 2. En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso;
 3. Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros.

Tampoco se admite la detención voluntaria. No obstante, se puede autorizar señal mediante estacionar en la parte externa de la vereda, **cuando su ancho sea mayor a 2,00 metros y la intensidad de tráfico peatonal así lo permita;**

4. Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento;

5. Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento;

6. En los accesos de garajes en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición o restricción;

7. Por un periodo mayor de cinco días o del lapso que fije la autoridad local;

8. Ningún ómnibus, microbús, casa rodante, camión acoplado semiacoplado o maquinaria especial excepto en los lugares que habilite a tal fin mediante la señalización pertinente;

c) No habrá en la vía espacios reservados para vehículos determinados salvo disposición fundada de la autoridad y previa delimitación y señalamiento en que conste el permiso otorgado.

En zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquina en las zonas adyacentes y siempre que no se afecte la visibilidad.

d) La autoridad de tránsito en sus disposiciones de ordenamiento urbano deberá incluir normas que tornen obligatoria la delimitación de espacios para el estacionamiento o guarda de bicicletas y similares en todos los establecimientos con gran concurrencia de público.

Igualmente se deberán tomar las previsiones antes indicadas en los garajes, parques y playas destinados al estacionamiento de vehículos automotores

***Modificado por Ley 25.965 (BO 30.552 – 21 de diciembre de 2004)**

Art.49.-

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.

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 del 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 sea 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 al señal R24 del Sistema Uniforme de Señalamiento, para permitir: ó R25 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. El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que teniendo en cuenta su salud el estado del vehículo y su carga la visibilidad existente las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

El desarrollo de velocidades superiores o inferiores a las establecidas significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas y en caso de accidentes la máxima responsabilidad recaerá sobre él. (Último párrafo vetado por art. 9° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

[Art.50.- Sin reglamentar.](#)

Art. 51. - VELOCIDAD MÁXIMA. Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

1. En calles: 40 km/h;
2. En avenidas: 60 km/h;
3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: La velocidad de coordinación de los semáforos;

b) En zona rural:

1. Para motocicletas automóviles y camionetas: 110 km/h;
 2. Para microbús ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;
 3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
 4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;
- c) En semiautopistas: Los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;
- d) En autopistas: Los mismos del inc. b) salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;

e) Límites máximos especiales:

1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria nunca superior a 30 Km/h
2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: La velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: Velocidad precautoria no mayor a 20 km/h durante su funcionamiento;
4. En rutas que atraviesen zonas urbanas 60 km/h salvo señalización en contrario.

[Art.51. Sin reglamentar-](#)

Art. 52. - LIMITES ESPECIALES. Se respetarán además los siguientes límites:

a) Mínimos:

1. En zona urbana y autopistas: La mitad del máximo fijado para cada tipo de vía;
 2. En caminos y semiautopistas: 40 km/h salvo los vehículos que deban portar permisos y las maquinarias especiales;
- b) Señalizados: Los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación;
- c) Promocionales: Para promover el ahorro de combustible y una mayor ocupación de automóviles se podrá aumentar el límite máximo del carril izquierdo de una autopista para tales fines.

[Art. 52. - Sin reglamentar](#)

CAPITULO III

Reglas para vehículos de transporte

Art. 53. - EXIGENCIAS COMUNES. Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga deben tener organizado el mismo de modo que:

a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad siendo responsables de su cumplimiento no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte;

b) No deban utilizar unidades con mayor antigüedad que la siguiente salvo que se ajusten a las limitaciones de uso tipo y cantidad de carga velocidad y otras que se les fije en el reglamento y en la revisión técnica periódica:

1. De diez años para los de sustancias peligrosas y pasajeros;
2. De veinte años para los de carga.

La autoridad competente del transporte puede establecer términos menores en función de la cantidad de servicio que requiera;

c) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta ley excepto aquellos a que se refiere el artículo 56 en su inc. e), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

1. Ancho: dos metros con sesenta centímetros.
2. Alto: cuatro metros con diez centímetros.
3. Largo:
 - 3.1. Camión simple: 13 mts. con 20 cmts.;
 - 3.2. Camión con acoplado: 20 mts.;
 - 3.3. Camión y ómnibus articulado: 18 mts.;
 - 3.4. Unidad tractora con semiremolque (articulado) y acoplado: 20 mts. con 50 cmts.;
 - 3.5. Omnibus: 14 mts. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normal y características de la zona a la que están afectados;

d) Los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:

1. Por eje simple:
 - 1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas;
 - 1.2. Con rodado doble: 10 5 toneladas;
2. Por conjunto (tándem) doble de ejes:
 - 2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas;
 - 2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas;
3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25 5 toneladas;
4. En total para una formación normal de vehículos: 45 toneladas;
5. Para camión acoplado o acopiado considerados individualmente: 30 toneladas.

La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas las dimensiones del tandem las tolerancias el uso de ruedas superanchas las excepciones y restricciones para los vehículos especiales de transporte de otros vehículos sobre sí;

e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea desde la vigencia de esta ley igual o superior a 3 25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso. En el lapso de tiempo no superior a cinco años la relación potencia-peso deberá ser igual o superior al valor 4 25 CV DiN (caballo vapor DiN) por tonelada de peso;

f) Obtengan la habilitación técnica de cada unidad cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo;

g) Los vehículos excepto los de transporte urbano de carga y pasajeros estén equipados a efectos del control para prevención e investigación de accidentes y de otros fines con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad distancia tiempo y otras variables sobre su comportamiento permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle al vehículo;

h) Los vehículos lleven en la parte trasera sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar;

i) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan;

j) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro;

k) Cuenten con el permiso concesión, habitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo.

Queda expresamente prohibido en todo el territorio nacional la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes relativos al transporte automotor.

Cuando se verificase la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en los párrafos anteriores se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte.

Prosigua la substanciación de las actuaciones pertinentes en orden a la aplicación de las sanciones que correspondan.

El Poder Ejecutivo nacional dispondrá las medidas que resulten pertinentes a fin de coordinar el accionar de los organismos de seguridad de las distintas jurisdicciones a los efectos de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido.

NOTA ISEV: El presente artículo contiene las modificaciones y agregados realizados por las normas que figuran al pie del presente. Para una mejor lectura del artículo, el ISEV ha realizado una composición de todas las normas sin distinción de cada una en particular.

Art.53.-

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 modelos cuya antigüedad supere la consignada en el Artículo 53 inciso b) de la Ley Nº24.449, de acuerdo al cronograma que se establece a continuación:

1. Modelos 1980, 1981 y anteriores, a partir del 1º de enero de 1996.

2. Modelos 1982 y 1983, a partir del 1º de julio de 1996.

3. Modelos 1984, 1985 y 1986, a partir del 1º de enero de 1997.

La autoridad de Aplicación podrá autorizar que los modelos indicados en el párrafo precedente puedan continuar prestando servicios por el lapso de SEIS (6) meses a contar desde las fechas fijadas, siempre y cuando sus titulares hayan acreditado, conforme lo establezca la mencionada autoridad, la adquisición de las unidades destinadas a reponer los vehículos que cumplen la edad máxima legal.

b.2.) Los propietarios de vehículos para transporte de sustancias peligrosas, deberán prescindir de la utilización de utilización de modelos cuya antigüedad supere la consignada en el Artículo 53 inciso b) de la Ley Nº24.449, de acuerdo al cronograma que se establece a continuación:

1. Modelos 1981 y anteriores, a partir del 1º de enero de 1996.

2. Modelos 1982 y 1983, a partir del 1º de julio de 1996.

3. Modelos 1984, 1985 y 1986, a partir del 1º de enero de 1997.

Los vehículos de transporte de pasajeros y las unidades tractores de los que realicen transporte de sustancias peligrosas que hayan superado los plazos que les fijan los cronogramas de los puntos b.1.) y b.2.), dejarán de prestar servicios en los plazos allí establecidos, excepto si tuvieran en vigencia la última Revisión Técnica Obligatoria (RTO) realizada con anterioridad al vencimiento de los referidos cronogramas, como así también las efectuadas durante el lapso fijado en el último párrafo del punto b.1.) , de acuerdo a lo establecido por la Resolución S.T. Nº 171 del 7 de diciembre de 1995, en cuyo caso su baja de la prestación del servicio operará al vencimiento de la Inspección Técnica.

Las unidades susceptibles de ser remolcadas que realicen transporte de sustancias peligrosas que hayan superado el plazo que les fija el cronograma del punto b.2.), para poder continuar en servicio, deberán tener la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) vigente, y ésta no le podrá ser otorgada por períodos mayores a los SEIS (6) meses, hasta el cumplimiento del plazo previsto en el último párrafo del punto b.5.).

Los vehículos de transporte de cargas, que hayan superado el plazo que les fija el cronograma del punto b.3), para poder continuar en servicio, deberán tener la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) vigente, y esta no le podrá ser otorgada por períodos mayores a los SEIS (6) meses, hasta el cumplimiento del plazo previsto en el último párrafo del punto b.5) Los vehículos de transporte de carga, pertenecientes a la Categoría N1 que hayan superado los plazos previstos en el Artículo 53, inciso b, apartado 2, de la Ley 24.449 y en el cronograma del punto b.3.) del Artículo 53 del Anexo I del Decreto Nº 779/95, podrán continuar prestando servicios más allá de los plazos previstos, observando las limitaciones establecidas en el próximo párrafo Las unidades comprendidas que hayan superado los plazos referidos en el párrafo precedente, deberán realizar la Revisión Técnica Periódica (RTO) en períodos de SEIS (6) meses.

Los vehículos de transporte de carga, pertenecientes a la Categoría N, N2 y N3, que hayan superado los plazos previstos en el Artículo 53, inciso b, apartado 2, de la Ley 24.449 y en el cronograma del punto b.3.) del Artículo 53 del Anexo I del Decreto Nº 779/95, modificado por los Decretos Nros. 714/96 y 632/98, podrán continuar prestando servicios más allá de los plazos previstos, observando las limitaciones establecidas en el párrafo siguiente.

Las unidades comprendidas que hayan superado los plazos referidos en el párrafo precedente, deberán realizar la Revisión Técnica Periódica (RTO) en períodos de SEIS (6) meses.

La continuidad en la prestación del servicio de los vehículos de transporte de carga, pertenecientes a la Categoría N1, dispuesta mediante Resolución S.T. Nº 154/99 y de las Categorías N, N2 Y N3, que hayan superado los plazos previstos en el Artículo 53, inciso b), apartado 2, de la Ley de Tránsito Nº 24.449 y en el cronograma del punto b.3.) del Artículo 53 del Aneó I del Decreto Nº 779/95, modificado por los Decretos Nº 714/96 y 632/98, se extenderá por el plazo de DOS (2) años a partir de la publicación de la presente en el Boletín Oficial.

Exclúyese de la continuidad en la prestación del servicio dispuesta en el primer párrafo de la presente a los vehículos que realicen transporte de mercancías peligrosas de carácter nacional e internacional.⁹ Los vehículos de transporte de pasajeros de larga distancia modelo 1987 podrán continuar prestando servicios como medida excepcional hasta el 1º de junio del año 2000, observando las limitaciones establecidas en el párrafo siguiente.

Las unidades comprendidas que hayan superado los plazos que les fijan el cronograma del punto b.1) del Decreto Nº 632/98, deberán realizar la Inspección Técnica Periódica en períodos de TRES (3) meses y estarán excluidos de realizar transporte internacional de pasajeros.

Los vehículos de transporte de pasajeros de larga distancia modelo 1988 y 1989 que se encontraran habilitados al 1º de junio del año 2000, observando las limitaciones establecidas en el párrafo siguiente.

Las unidades comprendidas en el párrafo precedente, deberán realizar la Inspección Técnica Periódica en períodos de TRES (3) meses y estarán excluidos de realizar transporte internacional de pasajeros.

Los vehículos afectados al servicio de transporte automotor de pasajeros de larga distancia Modelo 1990, podrán continuar prestando servicios, hasta el vencimiento de la vigencia de la última inspección técnica vehicular efectuada con anterioridad al límite de antigüedad legal

b.3.) Los propietarios de vehículos para transporte de carga, deberán prescindir de la utilización de modelos cuya antigüedad supere la consignada en el Artículo 53 inciso b) de la Ley Nº24.449, de acuerdo al cronograma que se establece a continuación:

1. Modelos 1969 y anteriores, a partir del 1º de julio de 1996.

2. Modelos 1970, 1971 y 1972, a partir del 1º de enero de 1997.

3. Modelos 1973, 1974 y 1975, a partir del 1º de enero de 1998.

4. Modelos 1976, 1977 y 1978, a partir del 1º de enero de 1999.

Los vehículos de transporte de cargas, que hayan superado el plazo que les fija el cronograma del punto b.3.), para poder continuar en servicio, deberán tener la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) vigente, y ésta no le podrá ser otorgada por períodos mayores a los SEIS (6) meses, hasta el cumplimiento del plazo previsto en el último párrafo del punto b.5.).

b.4.) La inspección técnica vehicular aprobada con anterioridad a las fechas establecidas en los cronogramas precedentes, así como las cumplimentadas durante el lapso previsto en el último párrafo del punto b.1.), habilitarán la continuidad de las unidades en servicio, hasta el vencimiento de la vigencia de las revisiones efectuadas.

b.5.) Las unidades susceptibles de ser remolcadas podrán continuar en servicio una vez, vencidos los plazos legales establecidos, cumpliendo con la Revisión Técnica Vehicular (RTO), con una frecuencia de SEIS (6) meses. Además de los requisitos de seguridad exigibles en el Art. 53 del Anexo I del Decreto Nº 779 del 20 de noviembre 1995, modificado por el Art. 1º del Dto. Nº 714 del 28 de junio de 1996, reglamentario de la Ley de Tránsito Nº 24.449, la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, podrá establecer las 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.

b.6.) A los efectos de poner en vigencia la disposición del primer párrafo del inc. b) del Artículo 53 de la Ley Nº 24.449, facúltase a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS para establecer las condiciones a las que deberán sujetarse, para poder continuar en servicio, las unidades de transporte de jurisdicción nacional de las categorías indicadas en los puntos b.1.), b.2.) y b.3.) 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 mencionadas, podrá continuar circulando una vez cumplidos los TRES (3) años de vencido el plazo que le fija su respectivo cronograma.

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) y f) Sin reglamentar.

g) Todos los vehículos de las categorías M3, N2 y N3 que cumplan servicios de transporte de pasajeros de media y larga distancia y de transporte para el turismo, y para las N2 y N3 servicios de transporte de materiales y residuos peligrosos, deben contar con un sistema o elementos de control aplicable al registro de las operaciones. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS establecerá las prestaciones mínimas obligatorias (comunes y/o especiales) y el sistema de lectura uniforme con el que deberán cumplir los dispositivos de control, observando además de los aspectos de fiscalización, aquellos de carácter preventivo.

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.

***Anexo R "PESOS Y DIMENSIONES" Modificado por Decreto 79/98 (BO 28.824 – 28 de enero de 1998)**

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+- 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 +- 5 mm), y el ancho del trazo será de VEINTE MILIMETROS MAS o MENOS DOS MILIMETROS (20 mm +- 2 mm);

i) al k) Sin reglamentar;

La SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, en su carácter de Autoridad de Aplicación del presente artículo, 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;

***Modificado por Decreto 714/96 (BO 28.431 – 8 de julio de 1996) Sustituye Art. 53 Dto. 779/95**

***Modificado por Resolución SoySP 31/96 (BO 28.444 – 26 de julio de 1996)**

***Modificado por Resolución SOPyT 25/96 (BO 28.523 – 15 de noviembre de 1996) Sustituye Art. 1 Res. 31/96**

***Modificado por Decreto 632/98 (BO 28.914 – 10 de junio de 1998) Sustituye Art. 53 Dto. 779/95**

***Modificado por Resolución ST 154/99 (BO 29140 – 5 de mayo de 1999)**

***Modificado por Resolución ST 167/99 (BO - 17 de mayo de 1999)**

***Modificado por Resolución ST 8/99 (BO 29.308 – 5 de enero de 2000)**

***Modificado por Resolución ST 1/00 (BO 29.311 – 10 de enero de 2000)**

***Modificado por Resolución ST 53/00 (BO 29.413 – 6 de junio de 2000) Modifica Res. 1/00**

Art. 54. - TRANSPORTE PÚBLICO URBANO. En el servicio de transporte urbano regirán además de las normas del artículo anterior las siguientes reglas:

a) El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas;

b) Cuando no haya parada señalada el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada antes de la encrucijada;

c) Entre las 22 y 6 horas del día siguiente y durante tormenta o lluvia el ascenso y descenso debe hacerse antes de la encrucijada que el pasajero requiera aunque no coincida con parada establecida. De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida (embarazadas, discapacitadas etc.) que además tendrán preferencia para el uso de asientos;

d) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y junto a ella de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha;

e) Queda prohibido en los vehículos en circulación fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos o llevar sus puertas abiertas.

Art.54.-

1. La parada se identificará mediante la señal correspondiente, de acuerdo al Sistema Uniforme de Señalamiento;

Art. 55. - TRANSPORTES DE ESCOLARES. En el transporte de escolares o menores de 14 años debe extremarse la prudencia en la circulación y cuando su cantidad lo requiera serán acompañados por una persona mayor para su control. No llevarán más pasajeros que plazas y los mismos serán tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos.

Los vehículos tendrán en las condiciones que fije el reglamento sólo asientos fijos, elementos de seguridad y estructurales necesarios, distintivos y una adecuada salubridad e higiene.

Tendrán cinturones de seguridad en los asientos de primera fila. (Párrafo sustituido por art. 1° de la Ley 25.857 BO 8/1/04).

Tendrán cinturón de seguridad combinado e inerciales, de uso obligatorio en todos los asientos del vehículo. (Párrafo incorporado por art. 2° de la Ley 25.857 BO 8/1/04).

Art.55.- El transporte de NIÑOS 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 1º 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.

Art. 56. - TRANSPORTES DE CARGA. Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte sean particulares o empresas conductores o no, deben:

- a) Estar inscritos en el Registro de Transportes de Carga correspondiente;
- b) Inscribir en sus vehículos la identificación y domicilio, la tara, el peso máximo de arrastre (P.M.A.) y el tipo de los mismos. con las excepciones reglamentarias;
- c) Proporcionar a sus choferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación;
- d) Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades en los casos y forma reglamentada;
- e) Transportar la carga excepcional e indivisible en vehículos especiales y con la portación del permiso otorgado por el ente vial competente previsto en el art. 57;
- f) Transportar el ganado mayor los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria;
- g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de sujeción que cumplan las condiciones de seguridad reglamentarias y la debida señalización perimetral con elementos retroreflectivos;
- h) Cuando transporten sustancias peligrosas: Estar provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios ser conducidos y tripulados por personal con capacitación especializada en el tipo de carga que llevan y ajustarse en lo pertinente a las disposiciones de la ley 24051.

Art.56.-

- 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, internacionales, 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 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 sobrepasar 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 Nº24.051, su reglamentación y con el reglamentación y con el Reglamentación 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. Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública y bajo su exclusiva responsabilidad de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitido. Cuando una carga excepcional no pueda ser transportada en otra forma o por otro medio, la autoridad jurisdiccional competente, con intervención de la responsable de la estructura vial, si juzga aceptable el tránsito del modo solicitado, otorgará un permiso especial para exceder los pesos y dimensiones máximos permitidos, lo cual no exime de responsabilidad por los daños que se causen ni del pago compensatorio por disminución de la vida útil de la vía. Podrá delegarse a una entidad federal o nacional el otorgamiento de permisos. El transportista responde por el daño que ocasione a la vía pública como consecuencia de la extralimitación en el peso o dimensiones de su vehículo. También el cargador y todo el que intervenga en la contratación o prestación del servicio responden solidariamente por multas y daños. El receptor de cargas debe facilitar a la autoridad competente los medios y constancias que disponga caso contrario incurre en infracción.

Art.57.-

1. - La Dirección Nacional de Vialidad es la autoridad de aplicación, y ejercerá la fiscalización de las normas de pesos y dimensiones vigentes, efectuará el control de dichas normas, excepto en las rutas nacionales concesionadas, en las cuales los concesionarios viales serán los encargados de controlar los corredores viales a su cargo.

Los vehículos y su carga que circulen con pesos y dimensiones que superen los máximos admitidos, independientemente de la multa a que hubiere lugar, serán obligados por la autoridad vial competente o los entes o empresas responsables del mantenimiento del camino, a descargar el exceso de carga suspendiendo hasta que lo haga su tránsito por la vía pública.

Los excesos de carga serán transferidos a otros vehículos, o descargados en los lugares que indique la autoridad vial o los entes o empresas responsables del mantenimiento del camino que efectúan el control. 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 dicha mercadería; perecedera, imperecedera, contaminante o peligrosa, vencido dicho plazo se procederá de oficio a su retiro.

En los casos en que se detecte un exceso de peso, la autoridad vial y los concesionarios quedan facultados a percibir en compensación por el deterioro ocasionado por dicho exceso, la suma equivalente que resulta de la aplicación de la siguiente tabla:

EXCESO DE PESO POR EJE Y CANON POR DETERIORO DEL PAVIMENTO EXPRESADO

EN LITROS DE NAFTA ESPECIAL

CUADRO 141

EJE SIMPLE EJE TANDEM DOBLE EJE TANDEM TRIPLE

EXCESO DE PESO POR EJE RUEDAS

SIMPLES

RUEDAS

DOBLES

RUEDAS

SIMPLES

RUEDAS

DOBLES

RUEDAS

SIMPLES

RUEDAS

DOBLES

DE 1 kg A 500 kg 137 120 145 123 159 125
DE 501 kg A 1000 kg 184 143 206 151 313 155
DE 1001 kg A 1500 kg 242 169 283 184 355 190
DE 1501 kg A 2000 kg 314 199 381 221 502 231
DE 2001 kg A 2500 kg 400 233 502 265 692 278
DE 2501 kg A 3000 kg 502 271 651 314 931 333
DE 3001 kg A 3500 kg 624 314 829 369 1227 394
DE 3501 kg A 4000 kg 766 361 1042 432 1588 464
DE 4001 kg A 4500 kg 931 413 1294 502 2024 543
DE 4501 kg A 5000 kg 1121 471 1588 581 2544 632
DE 5001 kg A 5500 kg 1340 535 1930 669 3158 730
DE 5501 kg A 6000 kg 1588 605 2325 766 3877 841
DE 6001 kg A 6500 kg 1870 682 2778 873 4713 963
DE 6501 kg A 7000 kg 2187 766 3293 991 5677 1098
DE 7001 kg A 7500 kg 2544 857 3877 1121 6781 1246
DE 7501 kg A 8000 kg 2941 957 4536 1264 8040 1409
DE 8001 kg A 8500 kg 3386 1854 5275 1419 9466 1588
DE 8500 kg A 9000 kg 3876 1181 6101 1588 11074 1763
DE 9001 kg A 9500 kg 4421 1307 7020 1772 12878 1996
DE 9501 kg A 10000 kg 5019 1442 8040 1972 14895 2227

El canon por los daños a obras de arte, señalización o cualquier otro elemento componente de las rutas o su equipamiento que se vean dañadas por la circulación de vehículos fuera de norma, será establecido y actualizado con criterio uniforme para todo el país a través de la autoridad competente.

El pago del canon por daños no exime al transgresor de la aplicación de la multa que correspondiere. En las rutas nacionales concesionadas, el paso por la estación de peaje sin el pago de la tarifa correspondiente autoriza al concesionario a exigir del infractor el abono del triple del peaje adecuado, suspendiendo hasta tanto su tránsito por la vía pública. Contra los actos del concesionario, el usuario podrá interponer en sede administrativa recurso jerárquico en los términos del artículo 89 y concordantes del Reglamento de Procedimientos Administrativos, Decreto Nº1759/72 t.o.1991, sin perjuicio de las acciones judiciales que correspondan.

2. - Las fuerzas de seguridad y policiales deberán prestar auxilio al concesionario al efecto del cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.

3. - PERMISOS

3.1. Se encomienda al Consejo Vial Federal que elabore y proponga, juntamente con los responsables de la infraestructura vial, un sistema uniforme de otorgamiento de permisos para el transporte de cargas excepcionales o especiales en todo el país.

3.2. En aquellos casos en que el vehículo para su transporte exceda los límites máximos establecidos, el ente vial competente podrá otorgar la autorización previo pago del resarcimiento por la reducción de la vida útil de la vía o los posibles daños a la infraestructura. En el caso de la red vial concesionada dicho canon será percibido por el ente o empresa responsable del mantenimiento del camino.

Art. 58. - REVISORES DE CARGA. Los revisores designados por la autoridad jurisdiccional podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si se cumple, respecto de ésta, con las exigencias de la presente y su reglamentación.

La autoridad policial y de seguridad debe prestar auxilio, tanto para parar el vehículo como para hacer cumplir las indicaciones de ello.

No pueden ser detenidos ni demorados los transportes de valores bancarios o postales debidamente acreditados.

Art.58.- 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. - OBSTÁCULOS. La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objetos sobre la calzada o banquina debido a caso fortuito o fuerza mayor deben ser advertidas a los usuarios de la vía pública al menos con la inmediata colocación de balizas reglamentarias.

La autoridad presente debe remover el obstáculo sin dilación, por si sola o con la colaboración del responsable si lo hubiera y estuviere en posibilidad de hacerlo.

Asimismo, 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.

La autoridad de aplicación puede disponer la suspensión temporal de la circulación. Cuando situaciones climáticas o de emergencia a lo hagan aconsejable.

Art.59.- 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 VÍA. El uso de la vía publica para fines extraños al tránsito, tales como: Manifestaciones, mítines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclisticas, ecuestres, automovilísticas, deben ser previamente autorizados por la autoridad correspondiente, solamente si:

- a) El tránsito normal puede mantenerse con similar fluidez por vías alternativas de reemplazo;
- b) Los organizadores acrediten que se adoptarán en el lugar las necesarias medidas de seguridad para personas o cosas;
- c) Se responsabilizan los organizadores por si o contratando un seguro por los eventuales daños a terceros o a la estructura vial, que pudieran surgir de la realización de un acto que implique riesgos.

Art.60.- 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. - VEHÍCULOS DE EMERGENCIA. Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver.

Estos vehículos tendrán habilitación técnica especial y no excederán los 15 años de antigüedad. Sólo en tal circunstancia deben circular para advertir su presencia, con sus balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido requiriera extraordinaria urgencia.

Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance para facilitar el avance de esos vehículos en tales circunstancias, y no pueden seguirlos.

La sirena debe usarse simultáneamente con las balizas distintivas, con la máxima moderación posible.

Art.61.-

1. Las balizas de 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 maquinaria especial que transite por la vía pública, debe ajustarse a las normas del capítulo precedente en lo pertinente y hacerlo de día. Sin niebla, prudentemente, a no más de 30 km/h, a una distancia de por lo menos cien metros del vehículo que la preceda y sin adelantarse a otro en movimiento.

Si el camino es pavimentado o mejorado, no debe usar la calzada siempre que sea posible utilizar otro sector.

La posibilidad de ingresar a una zona céntrica urbana debe surgir de una autorización al efecto o de la especial del art. 57. Si excede las dimensiones máximas permitidas en no más de un 15 % se otorgará una autorización general para circular, con las restricciones que correspondan.

Si exceso en las dimensiones es mayor del 15% o lo es en el peso, debe contar con la autorización especial del artículo 57, pero no puede transmitir a la calzada una presión por superficie de contacto de cada rueda superior a la que autoriza el reglamento.

A la maquinaria especial agrícola podrá agregársele además de una casa rodante hasta dos acoplados con sus accesorios y elementos desmontables, siempre que no supere la longitud máxima permitida en cada caso.

Art.62.- La circulación de maquinarias especial agrícola se halla reglamentada en el ANEXO LL "Normas para circulación de maquinarias agrícola" que forma parte de la presente reglamentación.

Art. 63. – Los siguientes beneficiarios gozarán de las franquicias que la reglamentación les otorga a cada uno, en virtud de sus necesidades, en cuyo caso deben llevar adelante y atrás del vehículo que utilicen, en forma visible, el distintivo reglamentario, sin perjuicio de la placa patente correspondiente:

- a) Los lisiados, conductores o no;
- b) Los diplomáticos extranjeros acreditados en el país;
- c) Los profesionales en prestación de un servicio (público o privado) de carácter urgente y bien común;
- d) Los automotores antiguos de colección y prototipos experimentales que no reúnan las condiciones de seguridad requeridas para vehículos pueden solicitar de la autoridad local las franquicias que los exceptúe de ciertos requisitos para circular en los lugares, ocasiones y lapsos determinados;
- e) Los chasis o vehículos incompletos en traslado para su complementación gozan de autorización general con el itinerario que les fije la autoridad;
- f) Los acoplados especiales para traslado de material deportivo no comercial;
- g) Los vehículos para transporte postal y de valores bancarios.

Queda prohibida toda otra forma de franquicia en esta materia y el libre tránsito o estacionamiento.

Art.63.- 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 Nº22.431. 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. 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
 - 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;
- c.4. FUNCIONARIOS SUPERIORES DEL GOBIERNO, nacionales, provinciales o municipales, para el ejercicio exclusivo de su función;

d.1. Automotores antiguos de colección.

d.1.1. Comprende a los vehículos inscriptos en el Registro de Automotores Clásicos, cuya instrumentación quedará a cargo de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, la que queda facultada, a sus 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 Automotor Clásicos, sin perjuicio de otras funciones que se le asigne, deberá:

d.1.2.1. Clasificar a los automotores como clásicos, 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.

d.1.2.3. Entregar un distintivo que identifique al vehículo como incorporado al Registro de Automotores Clásicos.

d.1.2.4. Realizar una Revisión Técnica Obligatoria Especial mediante la cual deberá certificarse que el vehículo mantiene las características y condiciones originales de fabricación y se encuentra en funcionamiento. Esta revisión tendrá una vigencia de TRES (3) años.

d.1.3. Bajo las condiciones precedentes se podrá solicitar de la autoridad local el otorgamiento de las franquicias que los exceptúen del cumplimiento de ciertos requisitos para circular en lugares, ocasiones y lapsos determinados. Otorgada la franquicia, deberán circular con la documentación prevista en los incisos a), b) y d) del artículo 40 de la Ley N°24.449, el distintivo otorgado por el Registro de Automotores Clásicos a la vista, y a una velocidad precautoria no superior a los CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (50 Km/h).

d.2. PROTOTIPOS EXPERIMENTALES: son vehículos de experimentación tecnológica, que deben cumplir con las condiciones y requisitos de seguridad fundamentales y, cuando creen riesgo, solamente circularán por las zonas especialmente delimitadas;

e) CHASIS O VEHICULOS INCOMPLETOS: 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);

f) ACOPLADOS PARA TRASLADO DE MATERIALES DEPORTIVOS: (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 a 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. Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente no lo hicieron.

El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

Art.64.- 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) Detenerse inmediatamente;

b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes debe adjuntar tales datos adjiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;

c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación;

d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

Art.65.-

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 vehículo 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.

Art. 66. - INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA. Los accidentes dei tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención. Los datos son de carácter reservado. Para su obtención se emplean los siguientes mecanismos:

a) En todos los accidentes no comprendidos en los incisos siguientes la autoridad de aplicación labrará un acta de choque con los datos que compruebe y denuncia de las partes, entregando a éstas original y copia a los fines del art. 68 .párr. 4º

b) Los accidentes en que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación en base a los datos de su conocimiento, confeccionará la ficha accidentológica, que remitirá al organismo encargado de la estadística;

c) En los siniestros que por su importancia, habitualidad u originalidad se justifique, se ordenará una investigación técnico-administrativa profunda a través del ente especializado reconocido, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas, pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informes de organismos oficiales.

Art.66.- Cada jurisdicción provincial centralizará la información de su territorio, remitiéndola al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO.

Apruébanse los modelos de formularios de siniestro, a los fines previstos en los incisos a y b de este Artículo, que como ANEXO U, forma parte de la presente, copia de los cuales deben ser remitidos de inmediato por la autoridad de aplicación al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, quien podrá adecuar dichos modelos, previa consulta con los organismos de los arts. 6º y 96 de la presente Ley, conforme a sus requerimientos operativos.

a) Es autoridad de aplicación la Policía Federal y provincial, la Gendarmería y la Prefectura, correos públicos y privados autorizados y registrados a tal fin.

b) El formulario siniestral correspondiente formará parte del sumario penal, debiendo constar en éste la remisión de la copia pertinente al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO.

Art. 67. - SISTEMA DE EVACUACIÓN Y AUXILIO. Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales organizarán un sistema de auxilio para emergencias, prestando, requiriendo y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales.

Centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.

Art.67.- Debe ser coordinado por el ente jurisdiccional competente, con intervención de las áreas correspondientes.

Art. 68. - SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor acopiado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora que cubra eventuales daños causados a terceros transportados o no. Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores.

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inc. c) del art. 40.

Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquélla no se ha realizado en el año previo.

Las denuncias de siniestro se recibirán en base al acta de choque del art. 66.inc. a), debiendo remitir copia al organismo encargado de la estadística.

Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes.

Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior hecha con motivo de este pago.

La reglamentación regulará una vez en funcionamiento el área pertinente dei Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá, según haya el asegurado denunciado o no el accidente, en el año previo de vigencia del seguro.

Art.68.- Sin reglamentar.

TITULO VII

BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

CAPITULO 1

Principios Procesales

Art. 69. - PRINCIPIOS BÁSICOS. El procedimiento para aplicar esta ley es el que establece en cada jurisdicción la autoridad competente. El mismo debe:

- a) Asegurar el pertinente proceso adjetivo y el derecho de defensa del presunto infractor;
- b) Autorizar a los jueces locales con competencia penal y contravencional del lugar donde se cometió la transgresión, a aplicar las sanciones que surgen de esta ley, en los juicios en que intervengan de los cuales resulta la comisión de infracciones y no haya recaído otra pena;
- c) Reconocer validez plena a los actos de las jurisdicciones con las que exista reciprocidad;
- d) Tener por válidas las notificaciones efectuadas con constancia de ella en el domicilio fijado en la licencia habilitante del presunto infractor;
- e) Conferir a la constancia de recepción de copia del acta de comprobación fuerza de citación suficiente para comparecer ante el juez en el lugar y plazo que indique, el que no será inferior a cinco días, sin perjuicio del comparendo voluntario;
- f) Adoptar en la documentación de uso general un sistema práctico y uniforme que permita la fácil detección de su falsificación o violación;
- g) Prohibir el otorgamiento de gratificaciones del Estado a quienes constaten infracciones sea por la cantidad que se comprueben o por las recaudaciones que se realicen;
- h) Permitir la remisión de los antecedentes a la jurisdicción del domicilio del presunto infractor cuando éste se encuentre a más de 60 kilómetros del asiento del juzgado que corresponda a la jurisdicción en la que cometió la infracción a efectos de que en ella pueda ser juzgado o cumplir la condena.

[Art.69.- Sin reglamentar.](#)

Art. 70. - DEBER DE LAS AUTORIDADES. Las autoridades pertinentes deben observar las siguientes reglas:

a) En materia de comprobación de faltas:

1. Actuar de oficio o por denuncia;
2. Investigar la posible comisión de faltas en todo accidente de tránsito;
3. Identificarse ante el presunto infractor, indicándole la dependencia inmediata a la que pertenece;
4. Utilizar el formulario de acta reglamentario entregando copia al presunto infractor, salvo que no se identificare o se diere a la fuga, circunstancia que se hará constar en ella;

b) En materia de juzgamiento:

1. Aplicar esta ley con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia;
2. Evaluar el acta de comprobación de infracción con sujeción a las reglas de la sana crítica razonada;
3. Hacer traer por la fuerza pública a los incomparecientes debidamente citados rebeldes o prófugos salvo los casos previstos en los arts. 69 inc. h) y 71;
4. Atender todos los días durante ocho horas por lo menos.

[Art.70.- Sin reglamentar.](#)

Art. 71. - INTERJURISDICCIONALIDAD. Todo imputado que se domicilie a más de sesenta kilómetros del asiento del juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ser juzgado o cumplir la condena ante el juez competente de la jurisdicción de su domicilio.

Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor esta obligado a comparecer o ser traído por la fuerza pública ante el juez mencionado en primer lugar.

Asimismo cuando el presunto infractor acredite necesidad de ausentarse se aplazará el juzgamiento hasta su regreso. Este plazo no podrá ser mayor de sesenta días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor.

[Art.71.- Sin reglamentar. CAPITULO II](#)

CAPITULO II

Medidas Cautelares

Art. 72. - RETENCIÓN PREVENTIVA. La autoridad de comprobación o aplicación debe retener dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

a) A los conductores cuando:

1. Sean sorprendidos infraganti en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales o en su defecto ante la presunción de alguno de los estados anteriormente enumerados, se requiere al tiempo de la retención, comprobante médico o de dispositivo aprobado que acredite tal estado, por el tiempo necesario para recuperar el estado normal. Esta retención no deberá exceder de doce horas;
2. Fuguen habiendo participado en un accidente o habiendo cometido alguna de las infracciones descriptas en el art. 86, por el tiempo necesario para labrar las actuaciones policiales correspondientes; el que no podrá exceder el tiempo establecido en el apartado anterior.

b) A las licencias habilitantes cuando:

1. Estuvieren vencidas;
2. Hubieren caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente;
3. No se ajusten a los límites de edad correspondientes;
4. Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta ley;
5. Sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, excepto a los discapacitados debidamente habilitados, debiéndose proceder conforme el art. 19;
6. El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir;

c) A los vehículos:

1. Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, labrando un acta provisional, la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros o carga, presentada dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva.

La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito o implique inobservancia de las condiciones de ejecución que para los servicios de transporte por automotor de pasajeros o de carga establece la autoridad competente.

En tales casos la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado.

2. Si son conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, inhabilitadas, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo.

En tal caso luego de labrada el acta. El vehículo podrá ser liberado bajo la conducción de otra persona habilitada caso contrario el vehículo será removido y remitido a los depósitos que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

3. Cuando se comprobare que estuviere o circulare excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta.

4. Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos, sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, siendo responsable el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

5. Que estando mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad, los que ocupen lugares destinados a vehículos de emergencias o de servicio público de pasajeros; los abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido deterioros no pueden circular y no fueren reparados o retirados de inmediato, serán remitidos a depósitos que indique la autoridad de comprobación, donde serán entregados a quienes acrediten la propiedad o tenencia, fijando la reglamentación el plazo máximo de permanencia y el destino a darles una vez vencido el mismo. Los gastos que demande el procedimiento serán con cargo a los propietarios y abonados previo a su retiro.

6. Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así correspondiera debiendo subsanar las deficiencias detectadas en el lugar de destino y por el tiempo necesario para labrar el acta de comprobación y aclarar las anomalías constatadas.

d) Las cosas que creen riesgos en la vía pública o se encuentren abandonadas. Si se trata de vehículos u otros elementos que pudieran tener valor, serán remitidos a los depósitos que indique la autoridad de comprobación, dándose inmediato conocimiento al propietario si fuere habido;

e) La documentación de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado o de carga, cuando:

1. No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.
2. Esté adulterada o no haya verosimilitud entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas.
3. Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o su habilitación.
4. Cuando estén prestando un servicio de transporte por automotor de pasajeros careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en la normativa vigente sin perjuicio de la sanción pertinente.

Art.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.

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 minutos (30').

Deberá dejarse constancia del acto.

En los casos en que el estado de intoxicación se presume, debe efectuarse la verificación correspondiente. La comprobación de alcoholemia en el caso del inc.a.1. debe llevarla a cabo personal sanitario debidamente capacitado y matriculado para tal fin, con sujeción a las reglas de su arte y profesión. La verificación también puede efectuarse mediante análisis de sangre u orina, de acuerdo a la técnica que fije la autoridad sanitaria competente.

Se entenderá que una persona se encuentra en estado de intoxicación alcohólica cuando la medición alcoholimétrica supere las CINCO DECIMAS DE GRAMO POR LITRO (0,5 gr/l) de sangre.

Cuando la medición alcoholimétrica sea superior a CINCO DECIMAS DE GRAMO POR LITRO (0,5 gr/l) de sangre e inferior a UN GRAMO POR LITRO (1 gr/l) de sangre, se considera alcoholemia riesgosa.

Cuando la medición alcoholimétrica sea superior a UN GRAMO POR LITRO (1 gr/l) de sangre, se considera alcoholemia peligrosa.

El resultado de la medición se formaliza en un anexo oficializado, glosado al acta de comprobación de faltas en general, conteniendo la siguiente información:

- Medición e identificación en ambos documentos, de la existencia del protocolo de medición en un caso y en el otro del acto de comprobación de la falta;

- Otras circunstancias del conductor, además de las consignadas en el acta;

- Otros datos que precisen la comprobación de la falta;

- Resultados del examen de aptitud psicofísica, mediante test de atención, sensopercepción, ideación, pensamiento, razonamiento, juicio crítico, coordinación, taxia, examen físico clínico;

- Firmas del personal sanitario, de la autoridad de aplicación interviniente y del conductor si se aviniere a ello, si no lo hiciere se dejará constancia, pudiendo firmar testigos;

b) Sin reglamentar;

c) Sólo 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 Art.40;

d) Sin reglamentar;

e) Sin reglamentar;

Art. 73. - CONTROL PREVENTIVO. Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir. La negativa a realizar la prueba constituye falta, además de la presunta infracción al inc. a) del art. 48.

En caso de accidente o a pedido del interesado la autoridad debe tomar las pruebas lo antes posible y asegurar su acreditación.

Los médicos que detecten en sus pacientes una enfermedad, intoxicación o pérdida de función o miembro que tenga incidencia negativa en la idoneidad para conducir vehículos, deben advertirles que no pueden hacerlo o las precauciones que deberán adoptar en su caso. Igualmente, cuando prescriban drogas que produzcan tal efecto.

Art.73.- En los controles preventivos masivos para determinación de alcoholemia o intoxicación por drogas, debe participar, por lo menos un médico matriculado, como requisito de validez.

Los dispositivos que se utilicen para la comprobación deben adecuarse a la técnica más avanzada y estar aprobados por la autoridad sanitaria competente.

Pueden efectuarse mediante determinaciones en sangre y/u orina de acuerdo a la técnica que fije la autoridad sanitaria competente.

CAPITULO III

Recursos Judiciales

Art. 74. - CLASES. Sin perjuicio de las instancias que se dispongan para el procedimiento contravencional de faltas en cada jurisdicción, pueden interponerse los siguientes recursos ante los tribunales del Poder Judicial competente, contra las sentencias condenatorias. El recurso interpuesto tendrá efecto suspensivo sobre las mismas:

a) De apelación, que se planteará y fundamentará dentro de los 5 (cinco) días de notificada la sentencia ante la autoridad de juzgamiento. Las actuaciones serán elevadas en 3 (tres) días. Son inapelables las sanciones por falta leve, impuestas por jueces letrados. Podrán deducirse junto con los recursos de nulidad;

b) De queja, cuando se encuentran vencidos los plazos para dictar sentencia, o para elevar los recursos interpuestos o cuando ellos sean denegados.

Art.74.- Sin reglamentar;

TITULO VIII

REGIMEN DE SANCIONES

CAPITULO 1

Principios Generales

Art. 75. - RESPONSABILIDAD. Son responsables para esta ley:

- a) Las personas que incurran en las conductas antijurídicas previstas, aun sin intencionalidad;
- b) Los mayores de 14 años. Los comprendidos entre 14 y 18 años, no pueden ser sancionados con arresto. Sus representantes legales serán solidariamente responsables por las multas que se les apliquen;
- c) Cuando no se identifica al conductor infractor, recaerá una presunción de comisión de la infracción en el propietario del vehículo, a no ser que compruebe que lo había enajenado o no estaba bajo su tenencia o custodia, denunciando al comprador, tenedor o custodio.

[Art.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 al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO la matrícula y/o datos identificatorios del automotor con el objeto de que el citado organismo obtenga los datos faltantes.](#)

Art. 76. - ENTES. También son punibles las personas jurídicas por sus propias faltas, pero no por las de sus dependientes respecto de las reglas de circulación. No obstante deben individualizar a éstos a pedido de la autoridad.

[Art.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 el 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.](#)

Art. 77. - CLASIFICACIÓN. Constituyen faltas graves las siguientes:

- a) Las que violando las disposiciones vigentes en la presente ley y su reglamentación resulten atentatorias a la seguridad del tránsito;
- b) Las que:
 - 1. Obstruyan la circulación.
 - 2. Dificulten o impidan el estacionamiento y/o la detención de los vehículos del servicio público de pasajeros y de emergencia en los lugares reservados.
 - 3. Ocupen espacios reservados por razones de visibilidad y/o seguridad.
- c) Las que afecten por contaminación al medio ambiente;
- d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo;
- e) La falta de documentación exigible;
- f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias o sin el seguro obligatorio vigente;
- g) Fugar o negarse a suministrar documentación o información quienes estén obligados a hacerlo;
- h) No cumplir con lo exigido en caso de accidente;
- i) No cumplir, los talleres mecánicos, comercios de venta de repuestos y escuelas de conducción, con lo exigido en la presente ley y su reglamentación;
- j) Librar al tránsito vehículos fabricados o armados en el país o importados que no cumplan con lo exigido en el titulo V;
- k) Circular con vehículos de transporte de pasajeros o carga, sin contar con la habilitación extendida por autoridad competente o que teniéndola no cumpliera con lo allí exigido;
- l) Las que, por excederse en el peso, provoquen una reducción en la vida útil de la estructura vial.

[Art.77.- Sin reglamentar.](#)

Art. 78. - EXIMENTES. La autoridad de Juzgamiento podrá eximir de sanción cuando se den las siguientes situaciones:

- a) Una necesidad debidamente acreditada;
- b) Cuando el presunto infractor no pudo evitar cometer la falta.

[Art.78.- Sin reglamentar.](#)

Art. 79. - ATENUANTE. La sanción podrá disminuirse en un tercio cuando atendiendo a la falta de gravedad de la infracción ésta resulta Intranscendente.

[Art.79.- Sin reglamentar.](#)

Art. 80. - AGRAVANTES. La sanción podrá aumentarse hasta el triple cuando:

- a) La falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas;
- b) El infractor ha cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia de emergencia u oficial o utilizando una franquicia indebidamente o que no le correspondía;
- c) La haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia o del cumplimiento de un servicio público u oficial;
- d) Se entorpezca la prestación de un servicio público;
- e) El infractor sea funcionario y cometa la falta abusando de tal carácter.

[Art.80.- Sin reglamentar.](#)

Art. 81. - CONCURSO DE FALTAS. En caso de concurso real o ideal de faltas, las sanciones se acumularán aún cuando sean de distinta especie.

[Art.81.- Sin reglamentar.](#)

Art. 82. - REINCIDENCIA. Hay reincidencia cuando el infractor cometa una nueva falta habiendo sido sancionado anteriormente en cualquier Jurisdicción, dentro de un plazo no superior a un año en faltas leves y de dos años en faltas graves.

En estos plazos no se cuentan los lapsos de inhabilitación impuesta en una condena.

La reincidencia se computa separadamente para faltas leves y graves y sólo en estas se aplica la inhabilitación.

En los casos de reincidencia se observarán las siguientes reglas:

a) La sanción de multa se aumenta:

1. Para la primera, en un cuarto;
2. Para la segunda, en un medio;
3. Para la tercera, en tres cuartos;
4. Para las siguientes, se multiplica el valor de la multa originaria por la cantidad de reincidencia menos dos;

b) La sanción de inhabilitación debe aplicarse accesoriamente, sólo en caso de faltas graves:

1. Para la primera, hasta nueve meses, a criterio del Juez;
2. Para la segunda, hasta doce meses, a criterio del Juez;
3. Para la tercera, hasta dieciocho meses, obligatoriamente;
4. Para las siguientes, se irá duplicando sucesivamente el plazo establecido en el punto anterior.

[Art.82.- Sin reglamentar.](#)

CAPITULO II

Sanciones

Art. 83. - CLASES. Las sanciones por infracciones a esta ley son de cumplimiento efectivo, no pueden ser aplicadas con carácter condicional ni en suspenso y consisten en:

- a) Arresto;
- b) Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante;
- c) Multa;
- d) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública. Esta sanción puede ser aplicada como alternativa de la multa.

En tal caso la aprobación del curso redime de ella, en cambio su incumplimiento triplicará la sanción de multa;

e) Decomiso de los elementos cuya comercialización, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido.

La reglamentación establecerá las sanciones para cada infracción dentro de los límites impuestos por los artículos siguientes.

[Art.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.

Art. 84. - MULTA. El valor de la multa se determina en unidades fijas denominadas UF, cada una de las cuales equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta especial.

Es la sentencia el monto de la multa se determinará en cantidades UF, y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago.

Las multas por las infracciones contempladas en los incisos a), b), c), d), e), f), g), y h) del artículo 77 serán aplicadas con los montos que para cada caso establece la reglamentación sin exceder cuando se trate de faltas de comportamiento conductivo de 100 UF por las faltas leves y de 1000 UF para las faltas graves. En los casos en que la responsabilidad recaiga sobre los propietarios, los mencionados valores no excederán de 500 UF y 5000 UF respectivamente.

Para las correspondientes a los incs. i) j) y k) del art. 77, la reglamentación establece montos máximos y mínimos de UF para cada infracción. Los valores máximos no excederán de 500 UF para faltas leves ni de 5000 para las graves.

Para las comprendidas en el inc. 1 del art. 77, la reglamentación establecerá una escala que se incrementará de manera exponencial, en funciones de los mayores excesos en que los infractores incurran, con un monto máximo de 20000 UF.

Art.84.- A los fines de la determinación del monto de la U.F., el mismo será equivalente al menor precio de venta al público de nafta especial que fija al Automóvil Club Argentino, en la jurisdicción donde tenga su asiento la Autoridad de Juzgamiento.

Art. 85. - PAGO DE LA MULTA. La sanción de multa puede:

a) Abonarse con una reducción del 25 % cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. Si se trata de faltas graves este pago voluntario tendrá los efectos de condena firme y sólo podrá usarse hasta dos veces al año;

b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva cuando no se haya abonado en término para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento;

c) Abonarse en cuotas en caso de infractores de escasos recursos.

La recaudación por el pago de multas se aplicará para costear programas y acciones destinados a cumplir con los fines de esta ley. De este monto cada jurisdicción miembro del Consejo Federal de Seguridad Vial destinará un porcentaje para su funcionamiento.

Art.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.

Art. 86. - ARRESTO. El arresto procede sólo en los siguientes casos:

a) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes;

b) Por conducir un automotor sin habilitación;

c) Por hacerlo estando inhabilitado o con la habilitación suspendida;

d) Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores;

e) Por ingresar a una encrucijada con semáforo en luz roja, a partir de la tercera reincidencia; f) Por cruzar las vías del tren sin tener el paso expedito;

g) Por pretender fugar habiendo participado de un accidente.

Art.86.- Sin reglamentar.

Art. 87. - APLICACIÓN DEL ARRESTO. La sanción de arresto se ajustará a las siguientes reglas:

a) No debe exceder de treinta días por falta ni de sesenta días en los casos de concurso o reincidencia;

b) Puede ser cumplida en sus respectivos domicilios por:

1. Mayores de sesenta y cinco años.

2. Las personas enfermas o lisiadas, que a criterio del juez corresponda.

3. Las mujeres embarazadas o en periodo de lactancia.

El quebrantamiento obliga a cumplir el doble del tiempo restante de arresto;

c) Será cumplida en lugares especiales, separado de encausados o condenados penales: y a no más de sesenta kilómetros del domicilio del infractor;

d) Su cumplimiento podrá ser diferido por el juez cuando el contraventor acredite una necesidad que lo justifique o reemplazado por la realización de trabajo comunitario en tareas relacionadas con esta ley. Su incumplimiento tornará efectivo el arresto quedando revocada la opción.

Art.87.- Sin reglamentar.

CAPITULO III

Extinción de acciones y sanciones

Norma supletoria

Art. 88. - CAUSAS. La extinción de acciones y sanciones se opera:

- a) Por muerte del imputado o sancionado;
- b) Por indulto o conmutación de sanciones;
- c) Por prescripción.

[Art.88.- Sin reglamentar.](#)

Art. 89. - PRESCRIPCIÓN. La prescripción se opera:

- a) Al año para la acción por falta leve;
- b) A los dos años para la acción por falta grave y para sanciones. Sobre éstas opera aunque no haya sido notificada la sentencia.

En todos los casos, se interrumpe por la comisión de una falta grave o por la secuela del juicio contravencional, ejecutivo o judicial.

[Art.89.- Sin reglamentar.](#)

Art. 90. - LEGISLACIÓN SUPLETORIA. En el presente régimen es de aplicación supletoria, en lo pertinente, la parte general del Código Penal.

[Art.90.- Sin reglamentar.](#)

TITULO IX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

Art. 91. - ADHESIÓN. Se invita a las provincias a:

1. Adherir íntegramente a esta ley (títulos I a VIII) y sus reglamentaciones, con lo cual quedará establecida automáticamente la reciprocidad;
2. Establecer el procedimiento para su aplicación, determinando el órgano que ejercerá la autoridad del tránsito en la Provincia, precisando claramente la competencia de los restantes que tienen intervención en la materia, dotándolos de un cuerpo especializado de control técnico y prevención de accidentes;
3. Instituir un organismo oficial multidisciplinario que fiscalice la aplicación de la ley y sus resultados, coordine la acción de las autoridades en la materia, promueva la capacitación de funcionarios, fomente y desarrolle la investigación accidentológica y asegure la participación de la actividad privada;
4. Regular el reconocimiento a funcionarios de reparticiones nacionales como autoridad de comprobación de ciertas faltas para que actúen colaborando con las locales;
5. Dar amplia difusión a las normas antes de entrar en vigencia;
6. Integrar el Consejo Federal de Seguridad Vial que refiere el título II de la ley;
7. Desarrollar programas de prevención de accidentes, de seguridad en el servicio de transportes y demás previstos en el art. 9º de la ley;
8. Instituir en su código procesal penal la figura de inhabilitación cautelar.

[Art.91.- Sin reglamentar.](#)

Art. 92. - ASIGNACIÓN DE COMETIDO. Se encomienda al Poder Ejecutivo:

1. Elaborar la reglamentación de la ley en consulta con las provincias y organismos federales relacionados a la materia, dando participación a la actividad privada;
2. Sancionar la reglamentación dentro de los ciento ochenta días de publicada la presente, propiciando la adopción por las provincias en forma íntegra bajo idéntico principio de uniformidad normativa y descentralización ejecutiva que animan esta ley y sus antecedentes;
3. Concurrir a la integración del Consejo Federal de Seguridad Vial;
4. Dar amplia difusión a las normas de seguridad vial antes de entrar en vigencia y mantener una difusión permanente.

[Art.92.- Sin reglamentar.](#)

Art. 93. - AGREGADO AL CÓDIGO PROCESAL PENAL. Agréguese el siguiente artículo al Código Procesal Penal de la Nación:

Art. 311 bis. - En las causas por infracción a los Arts. 84 y 94 del Código Penal, cuando las lesiones o muerte sean consecuencia del uso de automotores, el juez podrá en el auto de procesamiento inhabilitar provisoriamente al procesado para conducir, reteniéndole a tal efecto la licencia habilitante y comunicando la resolución al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

Esta medida cautelar durará como mínimo tres meses y puede ser prorrogada por periodos no inferiores al mes, hasta el dictado de la sentencia. La medida y sus prórrogas pueden ser revocadas o apeladas.

El período efectivo de inhabilitación provisoria puede ser computado para el cumplimiento de la sanción de inhabilitación sólo si el imputado aprobare un curso de los contemplados en el art. 83, inc. d) de la ley de tránsito y seguridad vial.

[Art.93.- 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.](#)

Art. 94. - VIGENCIA. Esta ley entrará en vigencia a partir de que lo haga su reglamentación, la que determinará las fechas en que, escalonadamente, las autoridades irán exigiendo el cumplimiento de las disposiciones nuevas, que con respecto a la legislación reemplazada crea esta ley. **(Expresión “nuevas, que con respecto a la legislación reemplazada crea esta Ley”, vetada por art. 10° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)**

La reglamentación existente antes de la entrada en vigencia de la presente continuará aplicándose hasta su reemplazo, siempre y cuando no se oponga a esta ley.

[Art.94.- La presente reglamentación y 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.](#)

Art. 95. - DEROGACIONES. Deróganse las leyes 13893 y 14224 y del Decreto 692/92 t. o. por Decreto 2254/ 92 los Arts. 3º a 7º, 10 y 12 y el anexo 1 y así como cualquier otra norma que se oponga a la presente a partir de su entrada en vigencia.

[Art.95.- Quedan derogados los Decretos números 1446/90, 209/92, 875/94 t 646 del 4 de mayo de 1995 y todas sus normas complementarias que se opongan a la presente reglamentación.](#)

Art. 96. - COMISIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL. La Comisión Nacional de Tránsito y la Seguridad Vial creada por los Decretos 1842/73 y 2658/ 79 mantendrá en jurisdicción nacional las funciones asignadas por dichos decretos y además fiscalizará la aplicación de esta ley y sus resultados.

[Art.96.- El presente artículo se reglamenta en el apartado 9 del ANEXO T “SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL”.](#)

Art. 97. - Comuníquese etc.

[Art.97.- Sin reglamentar.](#)