

# Leyes y Decretos de la Seguridad Vial en Argentina 2008



Agencia Nacional de Seguridad Vial

---

MINISTERIO DEL INTERIOR



# **Leyes y Decretos de la Seguridad Vial en Argentina 2008**



**Agencia Nacional de Seguridad Vial**

---

MINISTERIO DEL INTERIOR



## Autoridades

**Cristina Fernández de Kirchner**

Presidenta de la Nación

**Florencio Randazzo**

Ministro del Interior

**Felipe Rodríguez Laguens**

Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial



## INDICE

Ley 26.363 .....	9
Créase la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Funciones. Modificaciones a la Ley N° 24.449. Disposiciones Transitorias.....	9
Decreto 1716/2008 .....	25
Apruébase la reglamentación de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Nacional N° 26.363. Vigencia.. .....	25
ANEXOS Decreto N° 1716/08.....	26
Anexo I - Artículo 4o Inciso M: Sistema Nacional de Administración de Infracciones Si.N.A.I.....	26
Anexo II - Artículo 4o Inciso Ñ: Sistema Mecánico de Constatación de Infracciones .....	28
Anexo III - Artículo 4o Inciso O Sistema de Control de Tránsito en Rutas Concesionadas (Si.Co.T.Ru.C.) .....	31
Anexo IV - Artículo 4o Inciso W: Programa de Capacitación en Tránsito y Seguridad Vial .....	33
Anexo V - Artículo 16: Sistema Nacional de Licencias de Conducir Si.Na.Li.C. ..	37
Anexo VI - Artículo 17 Sistema Nacional de Estadísticas de Seguridad Vial (Si.N.E.Se.V.) .....	38
Anexo VII - Artículo 18: Conformación y Operatividad del Observatorio de Seguridad Vial.....	40
Anexo VI - Artículo 21: Sistema Nacional de Seguridad Vial.....	41
Anexo IX - Artículo 23: Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito: Si.N.A.T..	44
Anexo X -Protocolo de Especificaciones para el Sistema de Registro de Operaciones.....	46
Anexo 1 - Reglamentario de la ley 26.363 arts. 1 a 59 .....	65
Texto actualizado de la Ley 24449 .....	100
Texto actualizado del Decreto 779 de 1995.....	153



## TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

**Ley 26.363**

**Créase la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Funciones. Modificaciones a la Ley N° 24.449. Disposiciones Transitorias.**

**Sancionada: Abril 9 de 2008**

**Promulgada: Abril 29 de 2008**

**CAPITULO I****DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSITO Y DE LA SEGURIDAD VIAL**

**ARTICULO 1º** — Créase la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado, la que tendrá como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.

*La Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene como misión la reducción de la tasa de siniestralidad mediante la coordinación y seguimiento de políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.*

**ARTICULO 2º** — La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá su domicilio en la Capital de la República y podrá constituir delegaciones en el interior del país que dependerán en forma directa de la misma.

**ARTICULO 3º** — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales previstas en la normativa vigente en la materia.

**ARTICULO 4º** — Serán funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

- a) Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional;
- b) Propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial;
- c) Proponer modificaciones tendientes a la armonización de la normativa vigente en las distintas jurisdicciones del país;
- d) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales;
- e) Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional;

*Corresponde a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional.*



f) Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de las mismas;

g) Colaborará con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial;

h) Diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir, conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento establecidos en la presente ley y su reglamentación;

*Corresponde a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir.*

i) Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y representar, con la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, al Estado nacional en el Consejo Federal de Seguridad Vial;

j) Entender en el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir;

k) Entender en el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito;

l) Entender en el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial;

m) Crear un modelo único de acta de infracción, disponiendo los procedimientos de emisión, entrega, carga y digitalización así como el seguimiento de las mismas hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario

*Corresponde a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, crear un modelo único de acta de infracción.*

n) Coordinar con las autoridades competentes de todas las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos;

ñ) Autorizar la colocación en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y el uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación; siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia y de conformidad con las Leyes 19.511 y 25.650;

*Corresponde a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, autorizar la colocación, en caminos de jurisdicción nacional, de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones.*

- o) Coordinar el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas conforme lo determine la reglamentación, para lo cual las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para su efectivización;
- p) Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial;
- q) Coordinar la emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir, la transferencia de vehículos, con los organismos que otorguen la referida documentación;
- r) Coordinar con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y los organismos nacionales con competencia en la materia, la formulación de un sistema de control de jornada y descanso laboral, su implementación y fiscalización. Tendrá por objeto registrar por medios comprobables el cumplimiento de la jornada laboral, de las horas de efectiva conducción y del descanso mínimo previsto por la reglamentación por parte de los conductores de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional;
- s) Elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar un programa anual de control efectivo del tránsito para el eficaz cumplimiento de la presente ley, encontrándose facultada a consultar, requerir la asistencia, colaboración y opinión de organismos relacionados con la materia. El mismo deberá ser informado anualmente al Honorable Congreso de la Nación, tanto de su contenido como de los resultados obtenidos en su ejecución;
- t) Diseñar e implementar un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial;
- u) Realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial, a crearse conforme el artículo 18 de la presente ley;
- v) Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de los vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que establezca la reglamentación;
- w) Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial;
- x) Elaborar campañas de concientización en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, en la elaboración de campañas de educación vial destinadas a la prevención de siniestros viales;
- y) Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad, nacional y/o internacional, a los efectos de realizar programas de investigación y capacitación de personal en materia de seguridad vial; y fomentar la creación de carreras vinculadas a la materia de la presente ley.

**ARTICULO 5º** — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será presidida por el Ministro del Interior, quien se encuentra facultado para:



- a) Presidir las sesiones de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo, con voz y voto;
- b) Solicitar sesiones extraordinarias de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo;
- c) Designar y convocar al Comité Consultivo.

**ARTICULO 6º** — La Agencia Nacional de Seguridad Vial estará a cargo de un Director Ejecutivo con rango y jerarquía de Subsecretario, designado por el Poder Ejecutivo nacional.

**ARTICULO 7º** — El Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá los siguientes deberes y funciones:

- a) Ejercer la representación y dirección general de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, actuar en juicio como actora y demandada en temas de su exclusiva competencia, quedando facultado para absolver posiciones en juicio pudiendo hacerlo por escrito;
  - b) Ejercer la administración de la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribiendo a tal fin los actos administrativos pertinentes;
  - c) Elaborar el plan operativo anual;
  - d) Convocar las sesiones de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo, y participar en ellas con voz y voto;
  - e) Convocar al Comité Consultivo por lo menos UNA (1) vez cada TRES (3) meses y someter a su consulta las políticas planificadas y las que se encuentran en ejecución;
  - f) Convocar al Comité de Políticas y al Comité Ejecutivo y someter a su consideración las políticas planificadas y las que se encuentren en ejecución;
  - g) Promover y gestionar la obtención de recursos y fondos públicos y privados, locales y extranjeros, para el cumplimiento de los objetivos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
  - h) Promover las relaciones institucionales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en su caso, suscribir convenios con organizaciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, para el logro de sus objetivos en coordinación con los organismos con competencia en la materia;
  - i) Poner a consideración del Comité de Políticas el plan estratégico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
  - j) Dictar las normas reglamentarias necesarias para el funcionamiento Operativo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
  - k) Aceptar herencias, legados, donaciones y subvenciones que le asignen organismos públicos o privados, nacionales o extranjeros;
  - l) Requerir a los distintos organismos de la administración pública nacional la comisión transitoria de personal idóneo en la materia que fuere necesario para el funcionamiento de la Autoridad.
- ARTICULO 8º** — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será el organismo responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, ratificado por el Poder Ejecutivo nacional a través del decreto 1232 del 11 de septiembre de 2007 y la Ley 26.353.

*La Agencia es el organismo responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial*

**ARTICULO 9º** — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité de Políticas, que tendrá como función proponer lineamientos de armonización federal en materia de Seguridad Vial, respetando las autonomías provinciales, y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de las siguientes jurisdicciones ministeriales, con rango no inferior a Secretario: Ministerio de Salud, Ministerio de Educación, Ministerio de Ciencia y Tecnología, Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Ministerio de Economía y Producción y el representante de mayor jerarquía del Consejo Federal de Seguridad Vial.

**ARTICULO 10.** — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité Ejecutivo, que tendrá como función coordinar la implementación de las políticas nacionales en materia de Seguridad Vial y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de la Secretaría de Transporte, de la Policía Federal Argentina, de la Gendarmería Nacional, de la Prefectura Naval Argentina, del Órgano de Control de Concesiones Viales, de la Dirección Nacional de Vialidad y el Consejo Federal de Seguridad Vial.

**ARTICULO 11.** — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité Consultivo, que tendrá como función colaborar y asesorar en todo lo concerniente a la temática de la Seguridad Vial y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de organizaciones no gubernamentales de reconocida trayectoria e idoneidad del mundo de la empresa, la academia, la ciencia, el trabajo y de todo otro ámbito comprometido con la seguridad vial, que serán invitadas a integrarlo por el Presidente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

*La Agencia Nacional de Seguridad Vial, será asistida por un Comité Consultivo.*

**ARTICULO 12.** — Los recursos operativos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial serán los siguientes:

- a) Las partidas presupuestarias asignadas por la Ley de Presupuesto o leyes especiales;
- b) Los fondos provenientes de los servicios prestados a terceros y de los porcentajes sobre las tasas administrativas que se establezcan en acuerdo con las autoridades locales en materia del sistema único de infracciones, licencias de conducir y otros servicios administrativos;
- c) Las donaciones, aportes no reembolsables y legados que reciba y acepte;
- d) Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos;
- e) Todo otro ingreso no previsto en los incisos anteriores, provenientes de la gestión del organismo.
- f) La contribución obligatoria del UNO POR CIENTO (1%) sobre las primas de seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros. Dicha contribución será liquidada por los aseguradores a la Superintendencia de Seguros de la Nación conforme lo establezca la reglamentación. La afectación específica de estos recursos será por el término de DIEZ (10) años.



**ARTICULO 13.** — Los ingresos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, así como sus bienes y operaciones, tendrán el mismo tratamiento impositivo que corresponde y se aplica a la Administración Pública Nacional. Los referidos ingresos tampoco estarán gravados con el impuesto al valor agregado.

**ARTICULO 14.** — Derógase el inciso 37 del artículo 22 del Título V de la Ley de Ministerios (t.o. por decreto 438/92) y sus modificatorias.

**ARTICULO 15.** — Incorpórase al artículo 17 del Título V de la Ley de Ministerios (t.o. decreto 438/92) y sus modificatorias, como inciso 26 el siguiente:

26. Entender en la elaboración y aplicación de políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional, la registración y sistematización de datos relativos al Sistema Nacional de la Seguridad Vial; concertar con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento de las funciones de prevención y control del tránsito, sin que el ejercicio de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales.

**ARTICULO 16.** — REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR. Créase el Registro Nacional de Licencias de Conducir en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el cual deberán inscribirse la totalidad de los datos de las licencias nacionales de conducir emitidas, los de sus renovaciones o cancelaciones, así como cualquier otro detalle que determine la reglamentación.

*Créase el Registro Nacional de Licencias de Conducir en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el cual deberán inscribirse la totalidad de los datos de las licencias nacionales de conducir emitidas, los de sus renovaciones o cancelaciones, así como cualquier otro detalle que determine la reglamentación.*

**ARTICULO 17.** — REGISTRO NACIONAL de ESTADISTICAS EN SEGURIDAD VIAL. Créase el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual tendrá como misión recabar la información relativa a infracciones y siniestros de tránsito que se produzcan en el territorio nacional, de conformidad a lo que prevea la reglamentación.

**ARTICULO 18.** — OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Observatorio de Seguridad vial, en el ámbito, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual tendrá por función la investigación de las infracciones y los siniestros de tránsito, de modo tal de formular evaluaciones de las causas, efectos, posibles medidas preventivas, sugerir las políticas estratégicas que se aconsejen adoptar en la materia y realizará anualmente una estimación del daño económico producido por los accidentes viales en el período.

**ARTICULO 19.** — Transfiérese el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito de la órbita del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos al ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

*Transfiérase el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito – RENAT- al ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.*

## CAPITULO II

### DE LAS MODIFICACIONES A LA LEY 24.449

**ARTICULO 20.** — Modifícase el artículo 2º de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 2º: COMPETENCIA. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asignase a las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional. La Nación, a través de Gendarmería Nacional y las provincias, suscribirán con los alcances determinados por el artículo 2º del decreto 516/07 y por el artículo 2º del decreto 779/95, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios.

*Asignase a Gendarmería Nacional, las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional.*

La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundamentalmente, 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.

Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la Ley Nacional de Tránsito 24.449, su reglamentación y lo establecido en la presente ley.

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.

**ARTICULO 21.** — Modifícase el artículo 6º de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 6º: CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina. Estará integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo nacional.

Los representantes deberán ser los funcionarios de más alto rango en la materia de sus respectivas jurisdicciones con jerarquía no inferior al tercer nivel jerárquico institucional del



Poder Ejecutivo de su jurisdicción. También participarán con voz y voto, DOS (2) representantes por cada una de las comisiones pertinentes de las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores de la Nación; uno por la mayoría y otro por la primera minoría.

El Consejo Federal de Seguridad Vial tendrá su sede en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y recibirá apoyo para su funcionamiento administrativo y técnico.

**ARTICULO 22.** — Deróganse los incisos e) y f) del artículo 7º de la Ley 24.449.

**ARTICULO 23.** — Modifícase el artículo 8º de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 8º: REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO. Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito (Re.N.A.T.), el que dependerá y funcionará en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en los términos que establezca la reglamentación de la presente ley, el cual registrará los datos de los presuntos infractores, de los prófugos o rebeldes, de los inhabilitados, de las sanciones firmes impuestas y demás información útil a los fines de la presente ley que determine la reglamentación.

A tal fin, las autoridades competentes deberán comunicar de inmediato los referidos datos a este organismo.

Este registro deberá ser consultado previo a cada trámite de otorgamiento o renovación de Licencia Nacional de Conducir, para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia y/o para todo otro trámite que exija la reglamentación.

*El Renat, deberá ser consultado previo a cada trámite de otorgamiento o renovación de Licencia Nacional de Conducir.*

Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interjurisdiccional 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.

**ARTICULO 24.** — Modifícase la denominación del Capítulo II del Título III de la Ley 24.449, por la siguiente:

“Licencia Nacional de Conducir”

**ARTICULO 25.** — Modifícase el artículo 13 de la Ley 24.449 el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 13: CARACTERISTICAS. Todo conductor será titular de una Licencia Nacional de Conducir ajustada a lo siguiente:

a) La Licencia Nacional de Conducir otorgada por municipalidades u organismos provinciales autorizadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República, como así también en territorios extranjeros, en los casos en que se hubiera suscripto el correspondiente convenio, previa intervención de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, conforme lo establezca la reglamentación;

*La Licencia Nacional de Conducir otorgada por municipalidades u organismos provinciales autorizadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial habilita a conducir en todas las calles y caminos de la República, como así también en territorios extranjeros*

b) La licencia nacional deberá extenderse conforme a un modelo unificado que responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño que establezca la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se individualizará por la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad local emisora y el número de documento nacional de identidad del requirente;

c) Las licencias podrán otorgarse con una validez de hasta CINCO (5) años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico. De registrar el titular antecedentes por infracciones graves o en cantidad superior a la que se determine por vía de la reglamentación, se deberán revalidar los exámenes teórico-prácticos;

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) A partir de la edad de SESENTA Y CINCO (65) años se reducirá la vigencia de la Licencia Nacional de Conducir. La autoridad expedidora determinará, según los casos, los períodos de vigencia de las mismas, dentro de los parámetros que establezca la reglamentación;

f) La emisión de la Licencia Nacional de Conducir y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos, a través de un sistema cuyas condiciones y características se determinarán en la reglamentación;

*La emisión de la Licencia Nacional de Conducir y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos*

g) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;

h) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El otorgamiento de licencias de conductor en infracción a las normas de esta ley y su reglamentación, permitirá a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por intermedio de la Autoridad de Aplicación y Comprobación correspondiente, restringir la circulación en jurisdicción nacional del titular de la licencia otorgada en infracción, y a la vez, hará posible al o a los funcionarios que las extiendan, de las responsabilidades contempladas en el artículo 1112 del Código Civil, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

**ARTICULO 26.** — Modifícase el artículo 14 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:



#### Artículo 14: REQUISITOS:

##### *Requisitos para la Licencia Nacional:*

*Entre otros:*

- *Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial,*
- *Un examen médico psicofísico,*
- *Un examen práctico de idoneidad conductiva*

a) La autoridad emisora 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. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
4. Un examen médico psicofísico que comprenderá: una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica.
5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.
6. Un examen teórico práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.
7. Un examen práctico de idoneidad conductiva. Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas que puedan conducir con las adaptaciones 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 (2) años.

8. La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará, homologará y auditará los contenidos de los distintos exámenes señalados en los incisos 4, 5, 6 y 7.

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

Antes de otorgar una licencia se deberá requerir al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito informes de infracciones y de sanciones penales en ocasión del tránsito, más los informes específicos para la categoría solicitada.

**ARTICULO 27.** — Incorpórase como último párrafo del artículo 26 de la Ley 24.449, el siguiente:

Queda prohibida toda clase de publicidad de bebidas alcohólicas en zonas linderas

a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar localizadas en las áreas indicadas puedan ser visualizadas desde las mismas, con excepción de aquellas que contengan leyendas relativas a la prevención de seguridad vial. Las violaciones a esta prohibición serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la ley 24.788 - De Lucha contra el Alcoholismo.

**ARTICULO 28.** — Incorpórase como artículo 26 bis de la Ley 24.449, el siguiente:

Artículo 26 bis: VENTA DE ALCOHOL EN LA VIA PUBLICA. Limítase el expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, para su consumo, en establecimientos comerciales que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas conforme lo establezca la reglamentación. Las violaciones a esta limitación serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la Ley 24.788 – De Lucha contra el Alcoholismo.

**ARTICULO 29.** — Incorpórase como último párrafo del artículo 29 de la Ley 24.449 – Condiciones de Seguridad, el siguiente:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, un sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación.

**ARTICULO 30.** — Modifícase el artículo 71 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 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 ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal de fechaciente constatación.

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

Asimismo cuando el presunto infractor acrede necesidad de ausentarse, se aplazará el juicio hasta su regreso. Este plazo no podrá ser mayor de SESENTA (60) días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor.

Para el caso de las infracciones realizadas en la jurisdicción nacional, será optativo para el infractor prorrogar el juicio al juez competente en razón de su domicilio, siempre y cuando el mismo pertenezca a una jurisdicción adherida al sistema. El domicilio será el que conste en la Licencia Nacional de Conducir o el último que figure en el documento nacional de identidad si el cambio de este último fuere posterior al que obra en la Licencia de Conducir y anterior a la fecha de la infracción. Cuando el conductor no hubiese sido identificado en el momento de la infracción el domicilio que se tendrá en cuenta será el del infractor presunto de acuerdo a la información suministrada por el Registro de la Propiedad Automotor.

Cuando el juicio requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción el juez actuante podrá solicitar los informes pertinentes al juez o a las autoridades de constatación locales.



La reglamentación establecerá los supuestos y las condiciones para ejercer esta opción.

El Estado nacional propiciará un sistema de colaboración interprovincial para las notificaciones, juzgamiento y toda otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del efectivo cumplimiento de lo establecido en la presente ley y su reglamentación.

**ARTICULO 31.** — Incorpóranse como apartados 7 y 8 del inciso c) del artículo 72 de la Ley 24.449, los siguientes:

7. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso p) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá circular, siempre y cuando desciendan del mismo las personas que sean necesarias para adecuar el número de ocupantes a la capacidad para la cual fue construido.

8. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso r) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo será removido y remitido al depósito que indique la Autoridad de Comprobación donde será entregado a quien acrede su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

**ARTICULO 32.** — Incorpórase como artículo 72 bis de la Ley 24.449, el siguiente:

Artículo 72 bis: RETENCION PREVENTIVA - BOLETA DE CITACION DEL INICULPADO – AUTORIZACION PROVISIONAL. En los supuestos de comisión de alguna de las faltas graves enunciadas en los incisos m), n), o), s), w), x) o y) del artículo 77 de la presente ley, la Autoridad de Comprobación o Aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la remplazará con la entrega, en ese mismo acto, de la Boleta de Citación del Inculpado. Dicho documento habilitará al inculpado para conducir sólo por un plazo máximo de TREINTA (30) días corridos, contados a partir de la fecha de su confección.

*En los supuestos de comisión de alguna de las faltas graves... la Autoridad retendrá la licencia para conducir a los infractores y la remplazará con la entrega, en ese mismo acto, de la Boleta de Citación del Inculpado. Dicho documento habilitará al inculpado para conducir sólo por un plazo máximo de TREINTA (30) días corridos*

De inmediato, la Autoridad de Comprobación o de Aplicación remitirá la licencia para conducir y la denuncia o acta de infracción respectiva al juez o funcionario que corresponda.

Dentro del referido plazo de TREINTA (30) días corridos, el infractor deberá presentarse personalmente ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa.

En caso de optar por ejercer su derecho de defensa, el juez o funcionario designado podrá otorgar, por única vez, una prórroga de no más de SESENTA (60) días corridos desde la vigencia de la Boleta de Citación del Inculpado para conducir. La prórroga sólo podrá otorgarse en caso de existir dificultades de gravedad tal que imposibilite emitir la resolución, en cuanto al fondo del asunto, dentro de los TREINTA (30) días corridos desde la fecha en que se confeccionó la Boleta de Citación.

La vigencia de la prórroga no podrá exceder nunca el plazo de NOVENTA (90) días contados a partir de la fecha de emisión de la Boleta de Citación.

En caso de que el infractor no se presentara dentro del término de TREINTA (30) días establecido en el presente procedimiento, se presumirá su responsabilidad.

La licencia de conducir será restituida por el juez o funcionario competente, si corresponde, cuando ocurra alguno de los siguientes supuestos:

- a) Pago de la multa;
- b) Cumplimiento de la resolución del juez o funcionario competente,

Si el infractor no se presentara pasados los NOVENTA (90) días corridos desde la fecha de confección de la Boleta de Citación, se destruirá la licencia retenida y caducará la habilitación para conducir hasta tanto obtenga una nueva licencia de conformidad con el procedimiento establecido por esta ley. Esta nueva licencia sólo podrá otorgarse si previamente se abonó la multa o se dio cumplimiento a la resolución del juez o funcionario competente.

En el supuesto del inciso x) del artículo 77, además del pago de la multa o cumplimiento de la sanción que corresponda, el infractor deberá acreditar haber dado cumplimiento a la Revisión Técnica Obligatoria.

Para los supuestos de retención cautelar de licencia no se aplicará la opción de prórroga de jurisdicción contemplada en el artículo 71.

**ARTICULO 33.** — Incorpóranse como incisos m) a y) del artículo 77 de la Ley 24.449, los siguientes

- m) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales;
- n) La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un DIEZ POR CIENTO (10%);
- ñ) La conducción, en rutas, autopistas y semiautopistas, a una distancia del vehículo que lo precede menor a la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha, conforme los parámetros establecidos por la presente ley y su reglamentación;
- o) La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos;
- p) La conducción de vehículos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo;
- q) La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor;
- r) La conducción de vehículos propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto;
- s) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario;
- t) La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correaje de seguridad;



- u) La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera;
- v) La realización de maniobras de adelantamiento a otros vehículos sin respetar los requisitos establecidos por la presente ley;
- w) La conducción de vehículos a contramano;
- x) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria;
- y) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 de la presente ley.

**ARTICULO 34.** — Modifícase el artículo 84 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 84: MULTAS. 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.

En 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 serán determinadas en la reglamentación desde un mínimo de CINCUENTA (50) UF hasta un máximo de CINCO MIL (5000) UF.

Se considerarán como agravantes los casos en que la responsabilidad recaiga sobre los propietarios.

Para las comprendidas en el inciso 1 del artículo 77, la reglamentación establecerá una escala que se incrementará de manera exponencial, en función de los mayores excesos en que los infractores incurran, con un monto máximo de VEINTE MIL (20.000) UF.

Accesoriamente, se establecerá un mecanismo de reducción de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento que determine la presente ley y su reglamentación.

**ARTICULO 35.** — Modifícase el artículo 85 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 85: PAGO DE MULTAS. La sanción de multa puede:

a) Abonarse con una reducción del CINCUENTA POR CIENTO (50%) cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. En todos los casos tendrá los efectos de una sanción firme;

b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva cuando no se hubiera 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 cantidad de cuotas será determinada por la autoridad de juzgamiento.

La recaudación por el pago de multas se aplicará para costear programas y acciones destinados a cumplir con los fines de esta Ley. Sobre los montos provenientes de infracciones realizadas en jurisdicción nacional se podrá afectar un porcentaje al Sistema Nacional

de Seguridad Vial, conforme lo determine la reglamentación, o en su caso a la jurisdicción provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o local que haya intervenido en el juzgamiento en el supuesto contemplado en el último párrafo del artículo 71. La Agencia Nacional de Seguridad Vial celebrará los convenios respectivos con las autoridades provinciales.

**ARTICULO 36.** — Modifícase el artículo 89 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 89: PRESCRIPCION. La prescripción se opera:

- a) A los DOS (2) años para la acción por falta leve;
- b) A los CINCO (5) años para la acción por falta grave y para sanciones;

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

**ARTICULO 37.** — Vigencia. Esta ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial, las reglamentaciones existentes antes de la entrada en vigencia de la presente ley continuarán aplicándose hasta su reemplazo, en tanto no se opongan a lo previsto en la presente.

**ARTICULO 38.** — Adhesiones. Se invita a las provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los municipios de la República a adherir a la presente ley.

### CAPITULO III

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**ARTICULO 39.** — El Poder Ejecutivo nacional en el plazo de SESENTA (60) días a partir de la entrada en vigencia de la presente deberá proceder a su reglamentación.

**ARTICULO 40.** — La Agencia Nacional de Seguridad Vial fijará las pautas de control y fiscalización del período transitorio en el que se mantendrán vigentes las Licencias de Conducir emitidas conforme la normativa anterior a la entrada en vigencia de la presente ley, el cual no podrá exceder el plazo máximo de CINCO años

**ARTICULO 41.** — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS NUEVE DIAS DEL MES DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL OCHO.

—REGISTRADA BAJO EL N° 26.363—EDUARDO A. FELLNER. — JULIO CESAR C. COBOS. — Marta A. Luchetta. — Juan J. Canals.



## Decreto 1716/2008

**Reglamentación de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Nacional N° 26.363.**  
**Vigencia.**

Bs. As., 20/10/2008

VISTO el Expediente N° S02:0004278/2008 Cuerpos I al IV del MINISTERIO DEL INTERIOR, la Ley N° 24.449, modificada por su similar N° 26.363, y

CONSIDERANDO:

Que por el artículo 39 de la Ley N° 26.363, se estableció que el Poder Ejecutivo Nacional, en el plazo de SESENTA (60) días a partir de la entrada en vigencia de dicha Ley, deberá proceder a su reglamentación.

Que por el presente acto se establecen modificaciones, actualizaciones y complementos al Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y la reglamentación de la Ley N° 26.363.

Que a los fines de dar cumplimiento a dicho mandato, se procedió a analizar la normativa vigente con el fin de proponer un proyecto de reglamentación que propicie la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.

Que distintas entidades y organismos —públicos y privados— relacionados a la materia de tránsito y la seguridad vial, tuvieron participación en la elaboración de la presente reglamentación.

Que ha tomado la intervención que le compete la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DEL INTERIOR.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 99, inciso 2) de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

LA PRESIDENTA DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

**Artículo 1º** — Apruébase la reglamentación de la Ley N° 26.363 de Tránsito y Seguridad Vial, conforme al siguiente detalle:

Anexo 1: Reglamentación general de la Ley N° 26.363 (Artículos 1 al 59);

Anexo I: Sistema Nacional de Administración de Infracciones;

Anexo II: Sistema Mecánico de Constatación de Infracciones;

Anexo III: Sistema de Control de Tránsito en Rutas Concesionadas;

Anexo IV: Programa Para Cursos de Capacitación en Tránsito y Seguridad Vial;

Anexo V: Sistema Nacional de Licencias de Conducir;

Anexo VI: Sistema Nacional de Estadística de Seguridad Vial;



Anexo VII: Conformación y Operatividad del Observatorio de Seguridad Vial;

Anexo VIII: Sustituye el Anexo "T" del Decreto 779/95;

Anexo IX: Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito;

Anexo X: Protocolo de Especificaciones para Sistema de Registro de Operaciones.

**Art. 2º — VIGENCIA.** Esta norma entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

Las reglamentaciones existentes antes de la entrada en vigencia de la presente reglamentación podrán continuar aplicándose hasta su reemplazo, en tanto no se opongan a lo aquí previsto.

**Art. 3º —** Deróganse las Resoluciones Números 128 del 19 de diciembre de 2001 y 17 del 30 de abril de 2002 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS y toda otra normativa que se oponga al presente decreto.

**Art. 4º —** Invítase a las Provincias, a los Municipios y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la Ley N° 26.363 y a la presente reglamentación.

**Art. 5º —** Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. — FERNANDEZ DE KIRCHNER. — Sergio T. Massa. — Aníbal F. Randazzo.

## **ANEXOS Decreto N° 1716/08**

### **ANEXO I**

#### **ARTÍCULO 4, INCISO M: SISTEMA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE INFRACCIONES. SI.N.A.I.**

I) El SISTEMA NACIONAL DE ADMINISTRACION DE INFRACCIONES tiene por objeto administrar las infracciones labradas en el marco de lo previsto en la Ley N° 26.363.

Para ello deberá:

1.- Diseñar un modelo único de acta de infracción, debiendo resolver sobre las características físicas relativas al soporte papel con indicación del gramaje, diseño y medidas de seguridad que garanticen su autenticidad, el que deberá ser utilizado para aquellas constataciones de infracciones que se labren en forma manual. Asimismo, deberá diseñar un modelo de acta para aquellas infracciones labradas por el uso de sistemas, equipos y/o dispositivos automáticos o semiautomáticos.

2.- Contenido del Acta de Infracción: Cuando las Autoridades de Comprobación constaten una infracción labrarán de inmediato un acta que contendrá los siguientes datos:

a) Lugar, fecha y hora de la comisión u omisión del hecho punible.

b) Descripción de las circunstancias de hecho que configuran la infracción.

c) Croquis descriptivo en el que se indicará gráficamente elementos y circunstancias de la infracción.

- d) Nombre, domicilio, documento de identidad y licencia de conductor del presunto infractor.
  - e) Disposición legal presuntamente infringida.
  - f) Nombre y domicilio de los testigos que tuvieren conocimiento del hecho, si los hubiere.
  - g) Nombre, cargo, firma y repartición a que pertenece el funcionario actuante.
  - h) Firma del presunto infractor. Su falta no será causal de nulidad, debiéndose dejar constancia de los motivos de su ausencia.
  - i) Marca, número de dominio, modelo, tipo del vehículo con el que se cometió la infracción.
  - j) Espacio para observaciones.
- k) En caso de actas de infracción en las que se utilicen medios automáticos deberá identificarse el sistema, equipo o dispositivo utilizado, con indicación de marca, modelo, número de serie, entre otros datos que el Sistema Nacional de Administración de Infracciones estime necesarios.
- l) Imagen del vehículo al momento de la infracción.
- 3.- Autorizar la impresión del acta única de infracción y establecer la asignación de una frecuencia numérica o alfanumérica, con un código que individualice a cada jurisdicción.
- 4.- Disponer los procedimientos de emisión, entrega, carga y digitalización del acta única de infracción.
- 5.- Implementar un sistema de impresión y despacho de las notificaciones de presuntas infracciones labradas por sistemas, equipos y/o dispositivos automáticos o semiautomáticos de detección de infracciones.
- 6.- Determinar la modalidad de envío de la información a este Sistema para su conocimiento.
- 7.- Planificar e implementar un sistema de seguimiento del estado de los procesos administrativos y judiciales iniciados por presuntas infracciones en todas las jurisdicciones, así como el seguimiento de las mismas desde su emisión hasta su efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario.
- 8.- Crear una base de datos, que almacene la totalidad de los datos insertos en el acta e implementar un sistema automático de actualización de datos.
- 9.- Permitir la consulta en forma previa al otorgamiento de una licencia de conducir, o para todo otro trámite que la autoridad jurisdiccional establezca.
- 10.- Comunicar al Sistema de Antecedentes y al Sistema de Licencias los datos que estos requieran para el cumplimiento de su función.
- 11.- Coordinar con los juzgados provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y/o municipales y con las autoridades de constatación de infracciones la modalidad de recepción de informes por parte de estos.
- 12.- Diseñar un sistema que permita establecer la trazabilidad de las actas, de aquellas jurisdicciones adheridas al Sistema Nacional de Infracciones.



13.- Elaborar un sistema para el efectivo cobro de las multas dentro del Sistema Nacional de Infracciones.

14.- Diseñar el modelo de BOLETA DE CITACION DEL INICULPADO, el que deberá contener: identificación del titular de la licencia (nombre, apellido y documento nacional de identidad), la clase o categoría de licencia y su vigencia, identificación de la infracción (número, causa, fecha y hora de la infracción), identificación de la autoridad de comprobación actuante (firma, aclaración y número de legajo y matrícula en caso de corresponder), identificación de la autoridad de juzgamiento (Juzgado o Autoridad correspondiente a la jurisdicción, domicilio, horario de atención y teléfono).

La BOLETA DE CITACION DEL INCULPADO deberá estar impresa en papel con los resguardos de seguridad documental apropiados para evitar alteraciones o falsificaciones del mismo.

15.- Firmar convenios con las distintas jurisdicciones a los efectos de promover el ingreso de las mismas al Sistema Nacional de Infracciones.

II) Secreto y confidencialidad.

1.- Deberá preservar los datos que en el ejercicio de sus funciones brinde o reciba, los que poseerán carácter de secretos y confidenciales, de acuerdo a lo previsto por la Ley N° 25.326 y toda otra normativa relacionada con la materia del presente punto.

2.- Todas las personas que por razón de sus cargos o funciones tomen conocimiento de datos registrados, están obligados a guardar sobre ellos absoluta reserva.

III)- Incumplimientos:

1.- Quienes no suministren en término la información requerida, falseen u omitan datos en forma maliciosa o negligente serán pasibles de las penalidades previstas por el artículo 293 del Código Penal.

2.- Los funcionarios o empleados que revelen a terceros o utilicen en provecho propio cualquier información individual o de carácter estadístico, de la cual tengan conocimiento por sus funciones, o que incurran dolosamente en tergiversación, omisión o adulteración de datos, serán pasibles de exoneración y sufrirán además las sanciones que correspondan conforme con lo previsto por el Código Penal.

## ANEXO II

### ARTÍCULO 4, INCISO Ñ: SISTEMA MECÁNICO DE CONSTATACIÓN DE INFRACCIONES

1.- A los efectos de las autorizaciones para la colocación de los sistemas, equipos y/o dispositivos, automáticos o semiautomáticos, fotográficos o no, que pretendan utilizarse para la constatación de infracciones de tránsito en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional y del uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL será responsable de la homologación de los mismos. Para ello, sin perjuicio del cumplimiento de lo previsto por la Ley N° 19.511, podrá resolver los ensayos técnicos que se deberán superar para cada variante de sistema, equipo y/o dispositivo, como así también los laboratorios o instituciones autorizadas a efectuarlos e incorporará

toda la información pertinente a su base de datos. En rutas nacionales, concesionadas o no, se requerirá la previa intervención del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) y de la Dirección Nacional de Vialidad, respectivamente, en el marco de su competencia, en caso de corresponder.

2.- Ensayos técnicos:

Para los ensayos referidos se deberán requerir manuales que incluyan:

a) La teoría de funcionamiento del equipo.

b) Definición de marca y modelo del sistema completo y de cada subsistema que lo integra.

c) Esquemas generales de montaje mecánico y eléctrico.

d) Una especificación precisa de las condiciones normales de funcionamiento.

e) Información sobre las principales causas de errores.

3.- Documentación técnica:

a) Descripción de las partes eléctricas, electrónicas y mecánicas

b) Documentación completa de las partes eléctrica, electrónica y mecánica: esquemas de circuitos, planos, listas de componentes, especificaciones, entre otras que determine la autoridad de aplicación. La misma debe asegurar la fabricación y reproducción fiel del modelo homologado y un mantenimiento adecuado de los equipos en servicio.

c) Documentación completa del software utilizado: especificaciones de presentación, diagramas de flujo, plataformas de software, control de versiones de cada software, pruebas de validación, entre otras que determine la autoridad de aplicación.

4.- Ensayos que garanticen:

a) Un grado de uniformidad y una calidad de manufactura que además de dar cumplimiento a los ensayos previstos en el Reglamento Técnico a disponer, responda a los principios generalmente aceptados de una fabricación seria, segura y de acuerdo a las reglas del arte.

b) Características Constructivas: El gabinete destinado a alojar los elementos electrónicos del dispositivo deberá ser hermético, permitiendo su operación en condiciones de humedad, polvo y toda otra que caracterice a la región donde se coloque o use.

c) Que todas las informaciones y/o registros y/o impresiones, cualquiera sea su índole, deben efectuarse en idioma castellano.

d) Que para todas indicaciones y/o registros y/o impresiones se deben utilizar las unidades definidas en el Sistema Métrico Legal Argentino (SIMELA).

e) Para fiabilidad de componentes electrónicos y lógicos la transmisión de los resultados por señales digitales (transferencias, operaciones lógicas, almacenamiento de datos, indicaciones, entre otras) deben asegurarse por medio de operaciones adicionales de verificación lógica, individualmente (paso a paso) o por grupos (de manera global). Cualquier discrepancia debe bloquear los procesos de almacenamiento o transmisión de datos.

5.- Ensayos que como mínimo permitan:



- a) Determinación de errores.
- b) Resistencia a las perturbaciones climáticas.
- c) Resistencia a las perturbaciones eléctricas y electromagnéticas.
- d) En el caso de los ensayos técnicos de tipo metrológicos a ser cumplimentados por los sistemas Cinemómetros, se mantendrán aquellos determinados por la Resolución N° 753 del 6 de noviembre de 1998, de la ex Secretaría de Industria, Comercio y Minería, y serán suficientemente validos a los efectos, aquellos informes y protocolos emitidos por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial que aseguren el debido cumplimiento de la Resolución mencionada, a los exclusivos efectos de asegurar la veracidad de la medición y la inviolabilidad de los datos.

6.- Los procedimientos a seguir para las reparaciones de sistemas aprobados, y/o las actualizaciones de sus partes como resultado del avance tecnológico, y/o los trasladados en el caso de aquellos que requieren instalaciones fijas serán determinados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

7.- Dichos procedimientos tendrán carácter obligatorio a los fines de mantener los equipos y sistemas su homologación original.

8.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL dispondrá los ensayos adicionales que se pudieran requerir para asegurar el mantenimiento de la validez de los productos luego de realizadas las acciones descriptas en el presente.

9.- En el caso de los sistemas Cinemómetros enmarcados en la Resolución N° 753/98 será el I.N.T.I. quien deberá informar a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL si los sistemas y/o equipos actualizados o reparados o trasladados mantienen en sus productos la validez metrológica verificada al momento de la homologación original.

10.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá autorizar la colocación de los siguientes sistemas/equipos y/o dispositivos, entre otros que permitan los avances de las tecnologías, y que su objetivo sea la constatación de infracciones de tránsito:

- Cinemómetros controladores de velocidad;
- Semáforos limitadores de velocidad;
- Dispositivos controladores de cruces con luz roja;
- Dispositivos de verificación de invasión de senda peatonal;
- Dispositivos controladores de cruce de doble raya amarilla;
- Dispositivos verificadores de ausencia de luz baja en ruta;
- Dispositivos verificadores de estacionamientos indebidos;
- Equipos informáticos fotográficos de mano para infracciones estáticas;
- Controladores de velocidad basados en tecnología de *Global Posición Sistem*;
- Controladores de velocidades promedios en tramos definidos; y
- Verificadores de paso con barreras bajas en cruces ferroviarios.

11.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL resolverá los requisitos operacionales que deberán cumplirse para el uso individual de cada uno de los modelos de los

sistemas, equipos y/o dispositivos mencionados, a partir de contar con la Homologación técnica descrita en el presente.

12.- Los funcionarios públicos afectados al uso de los sistemas, equipos y/o dispositivos mencionados, sea en calidad de operadores y/o responsables del labrado de las actas y sus firmas, deberán contar con matrícula que los habilite expedida por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, quien determinará el alcance de los cursos de capacitación que deberán aprobar los funcionarios aspirantes a la matriculación

13.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá realizar un relevamiento de la infraestructura y señalización, debiendo resolver sobre la frecuencia de ubicación, dimensiones, reflectividad, imagen y texto, soporte metálico y cualquier otra cuestión inherente al mismo, para posteriormente coordinar con las autoridades competentes el cumplimiento de la normativa vigente en la materia o, en su defecto, la ejecución de las obras necesarias para la instalación de los sistemas/equipos y/o dispositivos automáticos o semiautomáticos.

14.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá mantener actualizada, la información relativa a los funcionarios matriculados, los equipos homologados, incluyendo un listado de números de serie, modelos, marca, fecha de homologación entre otros datos útiles, a fin de ser consultada por las autoridades de constatación y juzgados.

15.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL dispondrá de un sistema de información vía Internet, para consulta de los usuarios de las rutas, de las ubicaciones aproximadas de los puestos fijos de control de velocidad.

16.- La AGENCIA podrá suscribir convenios que permitan la utilización de sistemas, equipos y/o dispositivos automáticos o semiautomáticos de control de infracciones, ya sean fijos o móviles, conforme los requerimientos particulares de las jurisdicciones provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, del mismo modo procederá a fin de establecer los parámetros operativos, de procedimiento y económicos, que permitan coordinar con las autoridades locales correspondientes el juzgamiento de las infracciones labradas por el uso estos sistemas.

17.- Aquellos sistemas, equipos y/o dispositivos que se encuentren autorizados, a la fecha de la presente reglamentación, por la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo a lo indicado en el anexo "T" inciso 9.5, del Decreto reglamentario N° 779/95, serán convalidados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL ante la presentación del certificado correspondiente.

18.- En caso de los cinemómetros controladores de velocidad previstos por la Ley N° 25.650, la autorización deberá ser realizada por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, a través de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.

### **ANEXO III**

#### **ARTÍCULO 4, INCISO O: SISTEMA DE CONTROL DE TRÁNSITO EN RUTAS CONCESIONADAS (SICO.T.R.U.C.)**

I.- El SISTEMA DE CONTROL DE TRANSITO EN RUTAS CONCESIONADAS (SiCo-



TRuC), tiene por objeto lograr la reducción de las prácticas erróneas e ilegales en la conducción y, especialmente, la disminución de velocidades máximas de circulación a valores compatibles con los límites reglamentarios por tipo de categoría de vehículo.

En una primera instancia el SiCoTRuC se implementará con carácter disuasorio de modo de educar, alertar y notificar a los usuarios de la vía pública acerca de las inconductas al conducir y sus eventuales consecuencias. En esta etapa se deberán inscribir las infracciones presuntas detectadas y remitir las mismas a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su registro en su base de datos. El SiCoTRuC deberá ser difundido por medios radiales, televisivos, gráficos, entre otros que se establezcan a fin de ser cabalmente comprendido por la comunidad. En una segunda instancia, ya cumplida la de adaptación y reconocimiento por parte de los usuarios al SiCoTRuC, su aplicación comenzará a tener el doble carácter disuasivo y punitivo.

II.- RESPONSABLES: El Sistema de Control de Tránsito en Rutas Concesionadas será ejecutado por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL con la colaboración del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCVI) como autoridad responsable de la supervisión, inspección, auditoría y seguimiento del cumplimiento de los contratos de las rutas nacionales concesionadas del país, para lo cual se podrán firmar los Convenios necesarios a los fines previstos por ley. Las fuerzas de seguridad y los cuerpos policiales con competencia en seguridad vial, también, colaborarán en la implementación e impulso de estas medidas de acuerdo a lo que les sea requerido por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

III.- CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACION. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCVI), establecerá un cronograma tentativo de implementación de dicho sistema, el cual se realizará en distintas etapas, a través de la utilización progresiva de diversos equipos de control de tránsito en distintos puestos. El cronograma de implementación del sistema, deberá prever, como mínimo DOS (2) etapas:

a) Plan piloto de control de velocidad. Esta etapa requerirá una serie de puestos fijos de registro instantáneo de velocidad y un sistema de comunicación que transmita a un puesto de control, a ubicarse en las EP, los datos de los presuntos infractores. En la primera fase, a modo educativo, se podrá notificar a la totalidad o parte de los presuntos infractores detectados la falta cometida. En una fase posterior, se procederá de idéntica manera sin perjuicio de remitir la información de la presunta infracción a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

b) Integración de un sistema de evaluación del comportamiento del tránsito que permita identificar sectores de rutas y autopistas para la realización de mejoras a la transitabilidad y señalización de la ruta, como así también, conductas de los conductores a corregir. En esta etapa deberá efectuarse una medición de la totalidad del tránsito en su comportamiento sobre la traza, para intervenir con carácter preventivo sobre situaciones que afectan a la transitabilidad y señalización de la ruta.

IV.- APROBACION Y HOMOLOGACION DE EQUIPAMIENTO. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL autorizará y homologará, por intermedio de la autoridad competente, los distintos equipos que se utilicen al efecto previsto en el presente.

**V.- MODALIDAD DE CONTROL DE VELOCIDAD ENTRE ESTACIONES DE PEAJE.**

- a) El control de velocidad se perfeccionará entre las distintas estaciones de peaje (EP) que involucran a las redes de rutas concesionadas, mediante la utilización de instrumentales establecidos y previamente aprobados bajo la modalidad establecida en el presente.
- b) Los equipos deberán estar debidamente sincronizados, tanto mediante el proceso de sincronización interna como el de sincronización externa, de modo de asegurar que la diferencia horaria entre los relojes de cualquier vía y de cualquier estación sean mínimas, de no más de algunos segundos para que el error que pueda cometerse sea irrelevante a los fines de este control de velocidad. La sincronización debe encontrarse debidamente acreditada por el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) e informada a los usuarios en forma permanente.
- c) Al atravesar cualquier EP del corredor concesionado, el equipamiento del concesionario deberá ingresar los datos fundamentales, la fecha, la hora, la categoría y el dominio de cada vehículo. Esta información deberá constar en el ticket que se le entrega al usuario independientemente de registrarse en el sistema informático del concesionario.
- d) En la siguiente EP deberá repetirse la operación y verificarse el tiempo empleado para recorrer la distancia que separa a las dos EP.
- e) Se calculará la velocidad de circulación en base al tiempo empleado para recorrer dicha distancia. Este cálculo deberá considerar el Tiempo Promedio Mínimo (TPM) de cada tramo, la Velocidad Mínima Promedio (VMP), así como, los Tiempos Reales Promedio (TRP) y las Velocidades Permitidas Promedio (VPP) que debe fijar cada concesionario para cada tramo de la vía, bajo la estricta supervisión del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI).
- f) La totalidad de la información prevista en este punto deberá ser remitida a la AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL para su control y, en su caso, la elevación de la denuncia por infracción correspondiente.

**ANEXO IV****ARTÍCULO 4, INCISO W: PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

Los Cursos de Capacitación de las Leyes de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y N° 26.363 y sus Decretos Reglamentarios, deben cumplimentar los siguientes requisitos:

**REQUISITOS**

1. DENOMINACION DEL CURSO: (el Curso debe poseer una denominación acorde a su contenido).
2. OBJETIVO/S GENERAL/ES: (Se debe identificar el/los objetivo/s general/es, considerando para qué y por qué se dicta el Curso).
3. DESTINATARIO/S: (Identificar quién/es es/son los destinatario/s del Curso)
4. TEMARIO: (Se debe indicar el/los tema/s que se desarrollará/n en el orden que se dictará/n).



5. DESARROLLO TEMATICO: (Realizar una breve reseña del desarrollo de cada uno de/los tema/s identificado/s en el punto anterior, detallando el/los objetivo/s, el/los contenido/s general/es y particular/es).

6. METODOLOGIA DE DICTADO:

(Se debe identificar el dictado de la/s clase/s de acuerdo a la modalidad a utilizar, si se enmarca/n en teórica/s, práctica/s y/o taller/es).

7. ELEMENTOS A UTILIZAR:

(Para un mejor desarrollo de la/s Clase/s, es conveniente identificar el/los elemento/s que debe/n utilizar el/los docente/s, por ejemplo: Proyector, Computadora, Pizarrón, etc.).

8. MATERIAL BIBLIOGRAFICO A ENTREGAR:

(Identificar el/los material/es bibliográfico que debe/n entregar a cada uno de los cursantes).

9. DURACION TOTAL DEL CURSO:

(Determinar la cantidad de horas/cátedras que durará el Curso completo y como esta-ría dividida, si fuera el caso, en cuantas jornadas)

10. MODALIDAD DE LA CURSADA:

(Identificar el tipo de modalidad que se utilizará para el dictado del curso).

11. TIPO DE EVENTO:

(Determinar el tipo de Curso, por ejemplo si es de Formación y certificación, etc.)

12. CERTIFICACION A ENTREGAR:

(El Certificado de Aprobación del Curso de Capacitación, deberá contener la deno-minación identificada en el punto 1, el membrete del Organismo Nacional y autorizado a la emisión del mismo, el Centro de Capacitación autorizado, el/los nombre/s y apellido/del cursante, el número de documento de identidad, la fecha de inicio y finalización, el lugar donde se dictó el curso, las firmas del Director o Presidente del Centro de Capacitación y del Auditor habilitado por el Organismo Oficial Nacional. En "Parte I" se detalla un modelo de certificado a emitir).

13. REQUISITOS PARA OBTENER LA CERTIFICACION:

(Para la aprobación del Curso se requiere que los cursantes reúnan los siguientes requisitos:

a- Porcentaje mínimo de asistencia a la/s clase/s teórica/s y/o práctica/s prevista/s. b- Aprobación de la evaluación del Programa con un porcentaje mínimo sobre el total de puntaje total asignado, tanto a la evaluación teórica como a la instancia práctica).

14. EVALUACION DEL PROGRAMA DE FORMACION

(La evaluación del Programa Formación debe constar de DOS (2) instancias eliminatorias:

a- Examen teórico general

b- Examen práctico

En "Parte II" se brindan los detalles de la metodología de evaluación y puntuación prevista).

## 15. CANTIDAD OPTIMA DE ASISTENTES POR CLASE:

Se debe determinar una cantidad máxima de participantes por clase no superior a VEINTICINCO (25) cursantes.

## 16. ARCHIVOS DEL PROGRAMA

El organismo que dicta el Curso de Capacitación deberá cumplimentar con los siguientes puntos:

a) Un Libro rubricado por el Auditor autorizado del Organismo Nacional, donde debe constar por número correlativo de orden, todas las personas inscriptas, según consta en "Parte III".

b) Un archivo individual, en condiciones de seguridad y privacidad adecuados para cada persona con certificación, vigente, que haya caducado o que haya sido cancelada o retirada. Este archivo debe ser mantenido por un período, como mínimo, igual al período inicial de validez más el período de renovación y debe contener.

1) Formularios de inscripción;

2) Documentación de examen, incluyendo los trabajos completados y planillas de calificación;

3) Documentación sobre la renovación incluyendo evidencias de la aptitud física y actividad continua;

4) Causas por las que se retiró la certificación y detalles sobre cualquier sanción posterior aplicada;

c) Un archivo individual para cada cursante que no ha sido certificado, por un período de DOS (2) años desde la fecha de la inscripción.

17. BIBLIOGRAFIA (Se debe identificar la bibliografía utilizada por el/los docente/s, que sirva de consulta para los cursantes)

## PARTE I: MODELO DE CERTIFICADOS

Cada Certificado deberá medir como mínimo DOSCIENTOS (200) milímetros de base por CIENTO CINCUENTA (150) milímetros de altura; y como máximo DOSCIENTOS (200) milímetros de base por TRESCIENTOS (300) milímetros de altura.

En el Certificado deberá constar lo siguiente:

a) Encabezado (Membrete) - con letra de imprenta en mayúscula (Arial - tamaño 14) resaltada debe figurar el Organismo Nacional y el Centro de Capacitación habilitado para tal fin.

Por ejemplo:

MINISTERIO DE INTERIOR - AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

(Organismo Capacitador habilitado para tal fin mencionando el número de habilitación correspondiente)

b) En el centro del certificado deberá aparecer con letra de imprenta en mayúscula (Arial - tamaño 14) la palabra CERTIFICADO

c) Posteriormente deberá contener los siguientes datos:



Debe decir: Certifico que el señor.....

Nombre completo de la persona certificada

Número y tipo de Documento de Identidad

Número de Inscripción

Debe contener la siguiente frase:

Ha aprobado el Curso de Capacitación.....

Lugar - Fecha de inicio y finalización del Curso

Firmas del Director/Presidente del Centro de Capacitación habilitado y del Auditor autorizado por el Organismo Nacional (las firmas deberán ubicarse de la siguiente manera: el Centro de Capacitación a la izquierda y del Auditor a la derecha).

## PARTE II METODOLOGIA DE EVALUACION EXAMEN DE CALIFICACION

El examen de calificación deberá abarcar todos los métodos dados en el Curso. Contenido y evaluación de los exámenes:

**Examen teórico general:** El examen general deberá incluir solamente preguntas seleccionadas del listado de preguntas de conocimientos básicos, válidas a la fecha del examen, perteneciente al organismo auditor autorizado. Consiste en una evaluación escrita compuesta de VEINTICINCO (25) preguntas que abarcan todos los temas expuestos en el Programa.

El tiempo promedio permitido estará comprendido entre UNO (1) minutos y DOS (2) minutos por pregunta de selección múltiple.

**Examen práctico:** En este caso el examen consistirá en realizar una evaluación práctica del uso y aplicación del instrumento, si fuera el caso, que deberá utilizar el cursante.

El tiempo permitido para el examen depende de los instrumentos que se utilizaron en la práctica y su complejidad. El tiempo máximo recomendado es como máximo de DOS (2) a TRES (3) horas.

**Método de puntuación compuesta:** Para ser apto para la certificación el candidato obtendrá una puntuación mínima del 60% en cada examen.

**NOTA:** Lo indicado en el procedimiento del EXAMEN DE CALIFICACION, equivale a lo mínimo que el Centro de Capacitación deberá tener en cuenta, para que el cursante apruebe el Curso de Capacitación correspondiente.

## PARTE III MODELO DE LIBRO DE INSCRIPCIONES

El Libro de Inscripciones, debe ser el típico libro de "Actas", de tapas negras y hojas rayadas enumeradas, tamaño oficio y debe estar rubricada cada hoja en el encabezado y al pie de página por el Auditor habilitado por el Organismo Nacional.

Asimismo, deberá constar con las siguientes columnas:

Nº de Inscriptos	Apellidos y Nombres	D.N.I.	Observaciones

**ANEXO V****ARTÍCULO 16: SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (SI.NA.LIC)**

I.- El SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR tendrá las siguientes funciones:

a) Entender en el diseño, administración y gestión de la Licencia Nacional de Conducir, determinando los dispositivos de seguridad y estándares técnicos correspondientes.

b) Proponer la suscripción de convenios con las distintas jurisdicciones competentes en la materia con el fin de autorizar la emisión de la Licencia Nacional de Conducir.

c) Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de las mismas.

d) Audituar los procedimientos de emisión e impresión de la Licencia Nacional de Conducir y de las licencias provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales autorizadas transitoriamente.

e) Establecer los contenidos mínimos de los exámenes de aptitud requeridos para el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir.

f) Establecer la modalidad de realización de los exámenes de aptitud para el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir, los cuales deberán ser homologados y auditados.

g) Administrar el Sistema de Puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir.

h) Organizar y administrar el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir, manteniendo actualizados los datos de emisión.

i) Conformar, administrar y actualizar la base de datos con la totalidad de las Licencias Nacionales de Conducir y las Licencias autorizadas transitoriamente emitidas por las distintas jurisdicciones, con el detalle documental de su emisión, renovación, ampliación, cancelación y el correspondiente a la aplicabilidad del sistema de puntos.

j) Emitir los informes previos requeridos para la emisión y/o renovación de la Licencia Nacional de Conducir.

II).- Secreto y confidencialidad:

Deberá preservar los datos que en el ejercicio de sus funciones brinde o reciba, los que poseerán carácter de secretos y confidenciales, de acuerdo a lo previsto por la Ley N° 25.326 y toda normativa vinculada a la materia del presente punto. Todas las personas que por razón de sus cargos o funciones tomen conocimiento de datos registrados, están obligados a guardar sobre ellos absoluta reserva.

III).- Incumplimientos:

Quienes no suministren en término la información requerida, falseen u omitan datos en forma maliciosa o negligente serán pasibles de las penalidades previstas por el artículo 293 del Código Penal.

Los funcionarios o empleados que releven a terceros o utilicen en provecho propio cualquier información individual de carácter estadístico, de la cual tengan conocimiento por



sus funciones, o que incurran dolosamente en tergiversación, omisión o adulteración de datos de las estadísticas, serán pasibles de exoneración y sufrirán además las sanciones que correspondan conforme con lo previsto por el Código Penal.

## ANEXO VI

### ARTÍCULO 17: SISTEMA NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE SEGURIDAD VIAL (SI.N.E.SE.V.)

I.- El SISTEMA NACIONAL DE ESTADISTICA DE SEGURIDAD VIAL, tiene los siguientes objetivos:

a) Producir, difundir y analizar estadísticas relacionadas con la seguridad vial, suministrando informes sólo cuando estos sean utilizados con fines estadísticos.

b) Aplicar en todo el territorio nacional normas y procedimientos uniformes para la captación de la información, la elaboración y el procesamiento de los datos.

c) Llevar a cabo programas de capacitación permanente de recursos humanos en todos los niveles, tanto en la etapa de captación de la información como del procesamiento.

d) Estructurar, articular y coordinar los servicios estadísticos nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales, de la Red Nacional de Estadística y el Sistema Estadístico Nacional, y ponerlo en funcionamiento de acuerdo con el principio de centralización normativa y descentralización ejecutiva.

e) Ejercer la dirección superior de todas las actividades estadísticas oficiales que se realicen en el territorio de la Nación;

II.- El SiNESeV estará integrado por:

a) El organismo central de estadística oficial conformado por la Red Nacional de Estadística de Seguridad Vial.

b) Los miembros del Sistema Estadístico Nacional (SEN), que se encuentra conformado por los servicios estadísticos de los organismos centralizados y descentralizados de la administración pública nacional, provincial y municipal incluyendo a los servicios estadísticos de las Fuerzas de Seguridad y Cuerpos Policiales; los servicios estadísticos de las empresas nacionales, provinciales y municipales y los servicios estadísticos de los entes interprovinciales, que al efecto sean convocados.

III.- A los fines del cumplimiento de la Ley N° 26.363, el REGISTRO NACIONAL DE ESTADISTICA EN SEGURIDAD VIAL, tendrá las siguientes funciones:

a) Establecer las normas metodológicas y los planes de actuación para la formulación de las estadísticas;

b) Elaborar las estadísticas que considere conveniente, sin afectar el principio de descentralización ejecutiva, incorporando toda la información a la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

c) Confeccionar un programa anual de estadísticas nacionales;

d) Promover la difusión de toda la información estadística;

- e) Planificar, promover y coordinar las tareas de los organismos que integran la Red Nacional de Estadística y el Sistema Estadístico Nacional;
- f) Coordinar con los organismos que integran el Sistema Estadístico Nacional las tareas detalladas en el programa anual de estadística nacional;
- g) Promover la creación de nuevos servicios estadísticos en el territorio nacional;
- h) Realizar investigaciones de carácter metodológico y estadístico, tendientes a elevar el nivel técnico y científico de la Red Nacional de Estadística y del Sistema Estadístico Nacional;
- i) Celebrar acuerdos o convenios en relación a cuestiones vinculadas con la materia estadística con entidades públicas y privadas;
- j) Promover acuerdos o convenios en la materia con organismos extranjeros y/o internacionales;
- k) Realizar cursos de capacitación técnica estadística, con la colaboración de organismos internacionales, nacionales y privados, y otorgar becas para capacitar personal, con el objeto de perfeccionar el nivel técnico y científico de la Red Nacional de Estadística y del Sistema Estadístico Nacional;
- l) Participar en los congresos, conferencias y reuniones nacionales e internacionales, que tengan por objeto el tratamiento de cuestiones estadísticas;
- m) Organizar un centro de intercambio e interpretación de informaciones estadísticas nacionales e internacionales;
- n) Organizar conferencias, congresos y reuniones estadísticas nacionales;
- ñ) Toda otra función que contribuya al cumplimiento de los objetivos fijados en las Leyes N° 24.449 y N° 26.363.

#### IV.- Transmisión de la información:

Todas las reparticiones que integran la Red Nacional de Estadística deberán suministrar la información requerida en forma mensual.

Los integrantes del Sistema Estadístico Nacional lo harán en cada oportunidad en que les sea requerido.

#### V.- Funcionamiento del Sistema Estadístico Nacional:

Las reparticiones del Sistema Estadístico Nacional atenderán con sus recursos la consecución de los propósitos encomendados por el ReNESev.

#### VI.- Secreto y confidencialidad:

Las informaciones que se suministren a los organismos que integran la Red Nacional Estadística y el Sistema Estadístico Nacional, en cumplimiento de lo aquí previsto, serán estrictamente secretas y confidenciales, utilizándose sólo con fines estadísticos.

Los datos deberán ser suministrados y publicados, exclusivamente en compilaciones de conjunto, de modo que no pueda ser violado el secreto comercial o patrimonial, ni individualizarse las personas o entidades a quienes se refieran, de conformidad con lo previsto por la Ley N° 25.326 y sus modificatorias y complementarias.



Todas las personas que por razón de sus cargos o funciones tomen conocimiento de datos estadísticos, están obligados a guardar sobre ellos absoluta reserva.

VIL.- Deber de informar:

Todos los organismos y reparticiones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales, están obligadas a suministrar al Registro los datos e informaciones de interés estadístico que éste les solicite.

Facultase al ReNESeV a requerir la exhibición de toda documentación necesaria a los fines del cumplimiento de su misión y de la verificación de informaciones suministradas.

VIII.- Incumplimientos:

Las personas que deban realizar tareas estadísticas, con carácter de carga pública, estarán obligadas a cumplir las funciones asignadas en el marco de lo previsto en el presente acto. Si no lo hicieran, se harán pasibles de las penalidades preceptuadas en el artículo 239 del Código Penal.

Quienes no suministren en término la información requerida, falseen u omitan datos en forma maliciosa o negligente serán pasibles de las penalidades previstas por el artículo 293 del Código Penal.

Los funcionarios o empleados que releven a terceros o utilicen en provecho propio cualquier información individual de carácter estadístico, de la cual tengan conocimiento por sus funciones, o que incurran dolosamente en tergiversación, omisión o adulteración de datos de los estadísticas, serán pasibles de exoneración y sufrirán además las sanciones que correspondan conforme con lo previsto por el Código Penal.

## ANEXO VII

### ARTÍCULO 18: CONFORMACIÓN Y OPERATIVIDAD DEL OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

I.- El Observatorio será el organismo de seguridad vial dedicado a investigar, evaluar y concluir los actos y hechos vinculados con el uso de la vía pública, la circulación sobre la misma, y las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren causa de tránsito y seguridad vial, coordinando su tarea con los órganos con competencia específica en cada uno de las materias involucradas, con el objeto de establecer la situación existente y promover las medidas conducentes a su mejora.

II.- El Observatorio tendrá por misión:

a).- La determinación en todo momento del estado de situación de la seguridad vial en todo el país.

b).- La investigación de las causas de los siniestros viales, para lo cual la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION, como toda otra entidad que establezca el MINISTERIO DEL INTERIOR, deberá informar todo siniestro de tránsito del que tomen conocimiento conforme a su competencia.

c).- La evaluación de las distintas alternativas de solución existentes.

d).- La determinación de las alternativas de mayor conveniencia de acuerdo a las circunstancias de tiempo, modo y lugar de aplicación, la tecnología de última generación y la coordinación con las distintas autoridades y jurisdicciones.

e).- La propuesta continua a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL de las alternativas de solución establecidas conforme lo previsto en los puntos precedentes para su regulación.

f).- La investigación, el análisis y la evaluación de las soluciones y avances de todo tipo en la materia seguridad vial que se desarrollen en otras jurisdicciones o países, para, en su caso, proceder conforme lo establecido en los puntos d) y e) del presente.

g).- La vinculación con organismos similares nacionales e internacionales para desarrollo de trabajos y estrategias conjuntas.

h).- La confección y actualización de los Mapas de Riesgo y Puntos Negros en base a la información reunida por la autoridad con competencia en estadística y utilizando como base de confección el Protocolo de Mapas que establezca en conformidad con todos los representantes de la Red Nacional de Estadística, los cuales deberán incorporarse a la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

## ANEXO VIII

### ARTÍCULO 21: SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Anexo T - Decreto N° 779/95 1.- El SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL se integra con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Tales organismos deben coordinar sus cometidos con el objeto de implementar las políticas estratégicas de seguridad vial de manera organizada, consensuada y armonizada.

2.- Este sistema asegura el efectivo cumplimiento de los principios y objetivos establecidos en la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, teniendo en cuenta los criterios de:

- Uniformidad.
- Centralización normativa.
- Descentralización ejecutiva.
- Participación intersectorial y multidisciplinaria.
- Transformación e innovación tecnológica.

3.- El Sistema se organiza sobre la base de la descentralización regional como un proceso de conducción, planeamiento y administración de las políticas de seguridad vial, proyectando sus objetivos estratégicos y prioridades.

4.- Los integrantes del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL poseerán voz y voto a los fines decisórios y deberán concurrir a las reuniones con los técnicos especialistas en las materias a ser abordadas, quienes poseerán sólo voz. En el caso del Gobierno Nacional, sus representantes poseerán voz y voto, que será emitido por el representante de la COMISIÓN



NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL para decidir cuestiones que involucren alguna política de transporte y por el representante de la AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL en todos los demás casos.

5.- El Consejo se dará su propio reglamento de funcionamiento, podrá crear comisiones o comités para estudio y elaboración de programas, acciones o normativas, en las cuales deberán intervenir los técnicos especialistas mencionados en el inciso precedente. Las decisiones se tomarán en plenario, que se reunirá cada DOS (2) meses, como mínimo.

6.- El Consejo recibirá el apoyo para el funcionamiento administrativo y técnico de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, donde posee su sede. Durante el período de tiempo que exista entre cada reunión de plenario, tendrá la representación del mismo y tendrá a su cargo la ejecución de las medidas resueltas por los actos administrativos emitidos en las reuniones plenarias.

7.- La AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL deberá suscribir convenios con las autoridades de aplicación de cada jurisdicción: nacional, provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o municipal, a los fines de establecer los mecanismos necesarios para informar y/o receptar los datos relacionados con las licencias, infracciones, delitos y/o denuncias y resoluciones y/o sanciones atinentes al comportamiento vial, aun aquellos casos graves en los que exista pago voluntario, conforme al artículo 85 inciso a) in fine de la Ley N° 24.449.

8.- La AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL deberá suscribir convenios con la DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS dependiente de la SUBSECRETARIA DE ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARIA DE ASUNTOS REGISTRALES del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, a los fines de establecer los mecanismos necesarios para obtener la información que coadyuve a identificar e individualizar a los conductores de vehículos que hayan cometido presuntas faltas o delitos.

9.- COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL: es el organismo de coordinación en jurisdicción nacional en lo relativo al tránsito de los vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, quedando facultada para ejercer las siguientes funciones:

9.1.- Ejercer la representación del Gobierno Nacional ante el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL.

9.2.- Asesorar al Poder Ejecutivo Nacional en materia de tránsito y seguridad vial vinculada a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional. En tal sentido, es el organismo técnico de consulta en las cuestiones relacionadas con la aplicación de leyes, reglamentos, disposiciones y otras normas en general, relativas al derecho de circulación terrestre de carácter nacional e internacional.

9.3.- Proyectar la actualización permanente de la legislación en la materia y la normativa reglamentaria y complementaria de la Ley de Tránsito en lo relativo a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional.

9.4.- Efectuar la investigación técnico administrativa de siniestros de transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional y de jurisdicciones locales que así

lo convengan con ella, a los efectos de determinar sus causas y proponer las medidas de prevención, promoviendo el cumplimiento de las mismas.

9.5.- Disponer las normas de especificación técnica y de calidad a que deben ajustarse los componentes de seguridad activa y pasiva de los vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional. Aprobar la documentación técnica que certifique el cumplimiento de esta normativa.

9.6.- Proponer o aprobar los criterios de aptitud para el otorgamiento de licencias de conducir para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter, interjurisdiccional.

9.7.- Aprobar los programas y otorgar la matrícula habilitante para el dictado de los cursos de capacitación destinados a instructores profesionales de Escuelas de Capacitación de Conductores, para lo cual se podrá disponer su arancelamiento. Los recursos obtenidos se destinarán a la investigación y prevención de siniestros del transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional previstos en el punto 9.4 del presente.

9.8.- Dictar cursos en materia de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, los que pueden ser arancelados, destinando tales recursos para la investigación y prevención de siniestros del transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional previstos en el punto 9.4 del presente.

9.9.- Aprobar los contenidos y otorgar la matrícula habilitante para el dictado de los cursos regulares para conductores profesionales, destinados al servicio interjurisdiccional de transporte de pasajeros y carga, adecuándolos a los adelantos científicos y técnicos.

9.10.- Otorgar la habilitación especial que requiere el diseño de las casas rodantes motorizadas o remolcadas y los vehículos destinados al transporte de escolares o niños, observando especialmente los requisitos de seguridad activa y pasiva.

9.11.- Establecer 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 para vehículos destinados a los servicios de \ transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional.

9.12.- Otorgar las franquicias a que se refieren los incisos b) y c.4) del artículo 63 del ANEXO I del Decreto N° 779/95.

9.13.- Proponer los criterios médicos de aptitud para el otorgamiento de licencias de conductor para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional.

9.14.- Otorgar conjuntamente con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL el certificado de habilitación en la especialidad como director técnico, a que se alude en el artículo 35 de la Ley N° 24.449.

9.15.- Establecer los sistemas de información relacionados del transporte público de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, los referentes a la habilitación de talleres de reparación y de revisión técnica periódica y los del tránsito en general, coordinando su actividad con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

9.16.- Proponer el régimen legal, los requisitos, características técnicas u otras normas



que hagan al funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria y de reparación de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.

9.17.- Aprobar el régimen de funcionamiento, disponer la habilitación y llevar el registro de talleres de servicios, reparación y carrocerías de los vehículos de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.

9.18.- Auditarse y fiscalizar el funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria y de reparación y modificación de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.

9.19.- Establecer el procedimiento complementario del otorgamiento de la Licencia de Configuración de Modelo (L.C.M.) para los vehículos de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.

9.20.- Establecer los requerimientos de calidad de los requisitos de seguridad de los vehículos y los de utilización en la vía pública, señalamiento y otros previstos en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449.

9.21.- Autorizar la realización de competencias automovilísticas de velocidad y regularidad, pedestres, cílicas, ecuestres, de automotores antiguos, de colección, u otras, que se realicen en rutas nacionales, cuando sean organizadas o patrocinadas por instituciones civiles con personería jurídica, arraigo y vinculación internacional en la materia.

9.22.- Mantener actualizado el listado de cargas peligrosas según lo resuelto por el Comité de Expertos de Sustancias Peligrosas de las Naciones Unidas.

10.- La COMISION NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL funcionará en el ámbito de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, quien la presidirá.

11.- La COMISION NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL actuará a través de una Secretaría Ejecutiva y una Secretaría Interorgánica. La primera de ellas tendrá a cargo las atribuciones técnicas previstas en los apartados 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 del punto 9 y la segunda las funciones jurídico institucionales y las relativas a la investigación accidentológica conforme lo establecido en los apartados 1, 2, 3 y 4 del punto 9 del presente. A tal fin, se les proveerá de los recursos pertinentes.

## ANEXO IX

### ARTÍCULO 23: SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO: S.N.A.T.

a).- El SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO será el órgano encargado de implementar, organizar y actualizar la operatoria interjurisdiccional relativa a la información concerniente a los antecedentes de tránsito de las personas en el territorio de la República Argentina, lo que incluirá los datos relativos a la comisión de infracciones o su presunción, a los prófugos o rebeldes, a los inhabilitados y demás información útil.

Para ello tendrá las siguientes funciones:

1. Administrar y mantener actualizado el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito con los datos relativos a los presuntos infractores, los prófugos o rebeldes, los inhabilitados, de las sanciones firmes impuestas e intercambiar datos con los distintos Registros existentes en el territorio de la República, necesarios a los fines de la Ley N° 26.363.

2. Establecer los parámetros para el envío de la información.

3. Comunicar a las fuerzas de seguridad y cuerpos policiales de todas las jurisdicciones los datos de las personas prófugas o rebeldes en procesos administrativos y judiciales iniciados por presuntas infracciones en las distintas jurisdicciones, a fin de que éstos notifiquen a los imputados que deberán tomar la intervención legal que les compete.

4. Proponer a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL todas aquellas medidas concernientes a la organización, ejecución, documentación, coordinación y fiscalización de los datos de los organismos estatales nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales de antecedentes de tránsito.

5. Proponer la suscripción de convenios con las distintas jurisdicciones con el fin de organizar la unificación de las bases registrales de antecedentes de tránsito, estableciendo los mecanismos de actualización con los Registros de Antecedentes de las distintas jurisdicciones del país.

6. Suministrar a quien corresponda y dar a publicidad, en conformidad a las normas que reglamentan la materia, toda información referente a los antecedentes de tránsito, debiendo coordinar con los distintos registros que integran la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL su actuación a los efectos de unificar la información.

7. Los informes que emita por vía electrónica deberán contar con las características tecnológicas adecuadas para que puedan ser impresos en destino garantizando la inalterabilidad de la información contenida.

b).- Secreto y confidencialidad.

1.- Deberá preservar los datos que en el ejercicio de sus funciones brinde o reciba, los que poseerán carácter de secretos y confidenciales, de acuerdo a lo previsto por la Ley N° 25.326 y toda otra normativa relacionada con la materia del presente punto.

2.- Todas las personas que por razón de sus cargos o funciones tomen conocimiento de datos registrados, están obligados a guardar sobre ellos absoluta reserva.

d)- Incumplimientos:

1.- Quienes no suministren en término la información requerida, falseen u omitan datos en forma maliciosa o negligente serán pasibles de las penalidades previstas por el Artículo 293 del Código Penal.

2.- Los funcionarios o empleados que revelen a terceros o utilicen en provecho propio cualquier información individual o de carácter estadístico, de la cual tengan conocimiento por sus funciones, o que incurran dolosamente en tergiversación, omisión o adulteración de datos de las estadísticas, serán pasibles de exoneración y sufrirán además las sanciones que correspondan conforme con lo previsto por el Código Penal.



## ANEXO X

### PROTOCOLO DE ESPECIFICACIONES PARA EL SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES

#### CAPITULO 1

ARTÍCULO 1.- A los fines del presente Anexo se adoptan las siguientes definiciones:

a) Dispositivo de control en adelante SRO (Sistema de Registro de Operaciones): un dispositivo inviolable de fácil lectura que permite conocer la velocidad, distancia recorrida, las horas de permanencia al volante por parte de los distintos conductores, tiempo y otras variables sobre el comportamiento del vehículo, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle. Este equipamiento consiste en un sistema para el almacenamiento de dichos datos para períodos de VEINTICUATRO (24) horas en una única hoja o de SIETE (7) días en un conjunto de SIETE (7) hojas de VEINTICUATRO (24) horas cada uno, en el caso de dispositivos de control de registro gráfico, o en memoria electrónica, en el caso de dispositivos de control de registro de tecnología digital, además de un equipamiento obligatorio para la indicación visual en forma permanente para el conductor. Los dispositivos de registro de tecnología digital deberán contar, además, con un equipamiento para la impresión. Dichos dispositivos podrán ser de cualquier tipo de tecnología aplicada en el campo del registro de la información, siempre que la misma se adecué a lo establecido en esta norma.

b) Elemento soporte de registro.

Es el elemento en el que se registra la información volcada por el dispositivo de control.

I. Hoja de registro.

La hoja concebida para recibir y fijar registros, que debe colocarse en el dispositivo de control, si éste es de riesgo gráfico, y en la que los dispositivos impresores del mismo inscriben en forma ininterrumpida y continua los diagramas de los datos que deban registrarse por lo menos durante VEINTICUATRO (24) horas y/o durante SIETE (7) días si fuera de lectura semanal.

II. Memoria:

Es un sistema de almacenamiento de datos electrónicos con marcas de seguridad y guardado herméticamente, que está incluido en el dispositivo, que puede registrar los datos de por lo menos SIETE (7) días de actividad del vehículo y que deberá ser transferido a un medio masivo de almacenamiento de datos de respaldo, en forma de archivo de imagen. La memoria y por ende la información en las hojas de respaldo, debe ser asegurada de tal manera que no exista la posibilidad de alteración de los datos y que sea imposible realizar manipulaciones. Asimismo el módulo de memoria debe poder ser extraído para ser entregado a la autoridad de aplicación según lo establecido en la Capítulo III del presente Anexo. El módulo de memoria deberá ser capaz de mantener los datos almacenados por un mínimo de CINCO (5) años sin depender de fuentes de alimentación eléctrica externas o internas. Adicionalmente, los datos obtenidos en las últimas VEINTICUATRO (24) horas, deberán ser mantenidos en medio magnético por un período mínimo de UN (1) año. Es responsabilidad del usuario mantener un sistema de almacenamiento de datos que atienda esta exigencia.

c) Constante del dispositivo de control [k]

La característica numérica que da el valor de la señal de entrada necesaria para obtener la indicación y el registro de una distancia recorrida de UN KILOMETRO (1 Km) o UN HECTOMETRO (1 Hm). Dicha constante deberá expresarse, o en REVOLUCIONES POR KILOMETRO o en REVOLUCIONES POR HECTOMETRO, o en IMPULSOS POR KILOMETRO o en IMPULSOS POR HECTOMETRO.

Para los equipos con memoria digital, la comprobación de la constante K debe ser realizada mediante el envío al dispositivo para registro electrónico, por medio de un micro-computador, de un parámetro junto con un código alfanumérico de por lo menos OCHO (8) caracteres y llevar a un lugar adecuado la inscripción del valor de la constante.

d) Coeficiente característico del vehículo [w]

La característica numérica que da el valor de la señal de salida emitida por la pieza prevista en el vehículo para su conexión con el dispositivo de control, cuando el vehículo recorre la distancia de UN KILOMETRO (1 Km) o UN HECTOMETRO (1 Hm) en condiciones normales de ensayo. El coeficiente característico se expresa en REVOLUCIONES POR KILOMETRO o en REVOLUCIONES POR HECTOMETRO, o en IMPULSOS POR KILOMETRO o en IMPULSOS POR HECTOMETRO.

e) Circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas.

La media de distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo al realizar una rotación completa. La medida de dichas distancias deberá hacerse en condiciones normales de prueba y se expresará de la siguiente manera: [y = ...mm].

f) Calibrador o llave del taller.

Mediante una unidad de transferencia de datos previamente grabados, capaz de ingresarlos al dispositivo de control que es entregada a cada taller por partida, por los fabricantes tanto para los dispositivos de registro gráfico como los de registro digital. La misma debe ser conectada al dispositivo de registro para poder acceder a las funciones de ensayo, calibración y programación del mismo., tanto para los de registración gráfica como los electrónicos. Para los equipos cuya medición se realice en base a pulsos electrónicos, la aprobación de la constante K debe ser realizada mediante el envío al dispositivo de registro constatación por medio de la llave o calibrador, de un parámetro junto con un código alfanumérico de por lo menos OCHO (8) caracteres y llevar a lugar adecuado la inscripción del valor de la constante.

g) Velocidad horaria promedio sostenida.

Es la suma de las velocidades instantáneas tomadas segundo a segundo durante un lapso especificado dividida por dicho lapso de tiempo expresado en segundos.

## CAPITULO II CARACTERISTICAS GENERALES Y FUNCIONES DEL SISTEMA DE REGISTRO

### DE CONTROL DE OPERACIONES (SRO)

ARTICULO 2º.- El dispositivo de control deberá registrar, almacenar, mostrar e imprimir los siguientes elementos:



a) En la hoja de registro de los dispositivos de registro gráfico se registrará la siguiente información:

- I. Distancias recorridas por el vehículo.
- II. Velocidad del vehículo.
- III. Tiempo de movilidad del vehículo y sus interrupciones.

IV. Cada apertura de la caja que contiene la hoja de registro, siempre que se pueda abrir, como así también la colocación y/o retiro de la citada hoja.

- V. Tiempo definido de conducción de cada conductor.

b) Los dispositivos de control de registro de tecnología informática deberán registrar, además, la siguiente información:

- I. El código personalizado del conductor asociado con las tareas realizadas durante el viaje.

II. Las interrupciones de alimentación eléctrica o mecánica, indicando fecha, hora y duración.

III. Los últimos TRES CIENTOS (300) segundos previos a la última detención, a los efectos de la investigación accidento lógica, con detalle de aceleración, velocidad y distancia al hecho, segundo a segundo. Deberá proveerse algún sistema de preservar esa información para el caso de que el vehículo sea removido luego del incidente.

IV. Las aceleraciones y desaceleraciones bruscas, deben ser de un mínimo de  $2\text{m/s}^2$ , con detalle de la aceleración, la velocidad y la distancia al hecho segundo a segundo, durante los DIEZ (10) segundos previos, y los DIEZ (10) segundos posteriores al evento.

Opcionalmente, en cualquiera de los DOS (2) tipos de dispositivos de control, podrá disponerse de cualquier otro evento mensurable y que pueda resultar de utilidad para el gerenciamiento de flota, como presión de circuito de frenos, accionamiento de los frenos, apertura y cierre de puertas exteriores, temperatura de motor, consumo de combustible, presión de neumáticos, encendido o apagado de equipos auxiliares y revoluciones por minuto del motor. En tal caso, cualquiera de estas lecturas opcionales no debe influir y/o interferir en el registro correcto ni en la lectura de los datos básicos señalados precedentemente.

- V. Cada retiro del módulo de memoria o de impresión de datos.

ARTICULO 3º.- Registro para vehículos con más de un conductor. En los vehículos utilizados por más de un conductor el dispositivo de control debe permitir el registro de los tiempos indicados en el artículo 2 del Capítulo II del presente Anexo simultáneamente en la hoja de registro o memoria electrónica para al menos DOS (2) conductores diferentes. En los de registro gráfico, si durante el viaje se utilizaran más de DOS (2) conductores, deberán individualizarse los mismos en el centro de las hojas de registro.

Los de tecnología digital deben tener la capacidad suficiente para la individualización de por lo menos TRES (3) conductores de un viaje.

- a) Indicación visual (analógica o digital).

En cualquiera de ambos casos, el instrumento deberá proporcionar al conductor en forma permanente y continua, sin que la observación suponga distracción, la siguiente lectura:

- I. Velocidad instantánea (velocímetro).
- II. Total de kilómetros recorridos (odómetro).
- III. La hora (reloj).

Siendo que el dispositivo de registro no sea parte del panel de instrumentos, la indicación visual no debe diferir.

b) Impresión a pedido (dispositivos de registro de tecnología digital). La impresión a pedido contendrá los siguientes datos:

- I. Identificación del vehículo, marca y número de patente.
- II. Individualización del conductor en forma personalizada.
- III. Tiempo de conducción desde la última interrupción.
- IV. Tiempo de conducción acumulado.
- V. Tiempo de manejo sin identificación.
- VI. Velocidad máxima autorizada para la categoría de vehículo.

VII. Exceso a la velocidad máxima autorizada para esa categoría de vehículo: Por el período de las últimas VEINTICUATRO (24) horas informará la velocidad horaria promedio “máxima sostenida” por espacio de más de UN (1) minuto continuo, y si ésta superara a la máxima autorizada, informará todas las ocurrencias indicando junto con la velocidad máxima alcanzada, el lugar (en kilómetros), duración, hora e identificación del conductor.

VIII. Interrupciones de las líneas eléctricas del dispositivo de control con fecha, hora y duración u hora y fecha de reconexión.

IX. Identificación del instalador o taller autorizado para la instalación con la fecha de, al menos, el último ensayo de instalación y/o control regular del dispositivo de control.

X. Constante del dispositivo de control.

XI. Cada vez que indique la hora, se hará con horas y minutos, y al indicar la fecha con el día y el mes. Los valores correspondientes a cada conductor deben estar indicados separadamente.

El formato de impresión se ajustará a lo establecido en el Anexo II La cinta de impresión en los equipos con impresora, debe contener los datos de los fabricantes de las cintas y escalas de velocidad, de tiempo, de recorridos y los límites superiores registrables preimpresas, para garantizar la procedencia y la calidad de la misma.

El tiempo de impresión de los datos de las últimas VEINTICUATRO (24) horas no podrá ser superior a TRES (3) minutos. La resolución mínima del dispositivo impresor deberá permitir una densidad mínima de impresión de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) puntos por línea. La cinta diagrama no deberá tener ancho superior a SETENTA Y CINCO (75) milímetros y largo mínimo para los registros de VEINTICUATRO (24) horas.

### CAPITULO III ANALISIS DE LA INFORMACION

ARTICULO 4º.- La información registrada por el sistema de registro de operaciones deberá ser presentada para su análisis a la autoridad de aplicación en forma resumida, junto con



el elemento soporte de registro a la autoridad competente en la investigación accidento lógica.

Las hojas y/o las cintas también deberán ser solicitados “in-situ” por la autoridad policial y por las autoridades de control de transporte.

**ARTICULO 5º.- Resumen a emitir por el transportista.**

Los datos mínimos que el transportista deberá emitir cada vez que le sean solicitados por la autoridad de aplicación serán los siguientes:

- a) Identificación del vehículo, número de patente.
- b) Individualización del conductor, tiempos de conducción y o descanso.
- c) Lugar, fecha y hora de partida.
- d) Fecha y hora de finalización del viaje.
- e) Tiempo o tiempos de detención.
- f) Tiempo de marcha.
- g) Total de kilómetros recorridos.
- h) Velocidad máxima.
- i) Tiempo por encima de la velocidad máxima legal, j) detalle de todas las infracciones incurridas.

K) Cortes de alimentación eléctrica en ambos dispositivos de control, apertura de caja en el de registro gráfico y retiro del módulo de memoria en el de registro de tecnología informática.

**ARTICULO 6º.- Hojas respaldo a conservar por el transportista.** La hoja respaldo o el archivo imagen deberá contener la información necesaria para que a través del software suministrado por el fabricante, puedan obtenerse los siguientes datos:

a) Las últimas VEINTICUATRO (24) horas anteriores a la última detención o accidente, con indicación segundo a segundo de su velocidad, aceleración y la distancia en metros, el día, la hora y el lugar del hecho.

b) Los DIEZ (10) segundos anteriores y DIEZ (10) segundos posteriores a toda desaceleración brusca con indicación, segundo a segundo, de su velocidad, aceleración y la distancia en metros, el día, la hora y el lugar del hecho.

c) Todas las grabaciones efectuadas por el dispositivo de control a lo largo de la totalidad del viaje, detallando mes, día, hora, minuto, segundo, distancia (kilómetros recorridos con un dígito decimal), velocidad (resolución de UN (1) kilómetro por hora) y todo otro evento registrado.

**ARTICULO 7º.- Informes opcionales.**

Todos los informes o resúmenes adicionales que sean elaborados a los efectos de su utilización para el mejor gerenciamiento de la flota no deberán interferir, dificultar, ni ocultar la información prevista en los artículos 5º y 6º del Capítulo III del presente Anexo.

**CAPITULO IV REQUISITOS DEL SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES (SRO)**

**ARTÍCULO 8º.- Generalidades.**

Para el dispositivo de control, son obligatorios en forma instantánea y permanente, los

siguientes elementos:

a) Dispositivos indicadores visuales:

- I. De la distancia recorrida (odómetro).
- II. De velocidad (velocímetro).
- III. De tiempo (reloj).

IV. De indicación, de acuerdo al Capítulo II, artículo 3 del presente Anexo, pudiendo determinar el total del viaje realizado indicando tiempo, distancia y velocidad, tal cual lo expuesto en los puntos I, II, y III , agregando los controles sobre los conductores, pudiendo determinar si es uno o dos.

V. De impresión, de acuerdo al Capítulo II, artículo 3 del presente Anexo.

b) Dispositivos de registro:

I. UN (1) registrador de distancia recorrida.

II. UN (1) registrador de velocidad.

III. UNO (1) o DOS (2) registradores del tiempo (dispositivo de registro gráfico).

IV. UNO (1) o varios registradores opcionales para otras variables (dispositivos de registro digital).

V. UN (1) registro del código personalizado del chofer (dispositivos del registro digital).

c) Dispositivo de marcación para registrar:

I. En dispositivos de registro gráfico: cada apertura de la caja que contiene la hoja de registro, siempre que se pueda abrir, como también la colocación y/o retiro de la citada hoja.

II. En dispositivos de registro de tecnología digital cada retiro del módulo de memoria o impresión de datos o la interrupción de la alimentación.

III. En ambos equipos cada interrupción de las líneas eléctricas o al reconectarse las mismas. En caso de extracción de memoria sin alimentación quedará demarcado por un espacio horario.

d) Dispositivos opcionales: la posible presencia en el dispositivo de aparatos distintos de los anteriormente enumerados, independientemente si ellos por si mismos están aprobados o no, no deberá perturbar el correcto funcionamiento de los dispositivos obligatorios ni dificultar su lectura. El dispositivo deberá presentarse para la homologación provisto, si los tuviera, con dichos aparatos complementarios.

e) Materiales:

I. El dispositivo de registro deberá estar protegido con material resistente, impactos o violaciones de cualquier índole.

II. Todos los elementos que formen parte del sistema de registro deberán estar fabricados con materiales de estabilidad y resistencia mecánica suficiente, y características eléctricas y magnéticas invariables.

III. Toda modificación de un elemento del sistema o de la naturaleza de los elementos



empleados en su fabricación deberá ser aprobado antes de su utilización por la autoridad que hubiere homologado el sistema.

El dispositivo deberá estar protegido con materiales resistentes a impactos o alteraciones realizadas en forma intencional de fácil constatación ya sea a simple vista o por datos registrados.

f) Medida de la distancia recorrida: las distancias recorridas podrán sumarse y registrarse, en marcha adelante y en marcha atrás o únicamente en marcha adelante. El posible registro de las maniobras de marcha atrás no debe influir en absoluto en la claridad y precisión de los demás registros.

g) Medida de la velocidad:

I. El certificado de homologación del modelo establecerá el margen de medida de la velocidad.

II. La frecuencia propia y el dispositivo de amortiguación del mecanismo de medida deberán tener las características tales que los dispositivos indicador y registrador de velocidad puedan, en el margen de medida, seguir las aceleraciones hasta DOS (2) metros por segundo al cuadrado dentro de los límites de tolerancia admitidos, para el caso de dispositivos de control de registro gráfico. Los dispositivos de registro digital deberán seguir las aceleraciones (positivas y negativas) hasta SEIS (6) metros por segundo al cuadrado.

h) Medida del tiempo (reloj):

I. Condiciones que deben cumplir los dispositivos de registro gráfico:

1. El tiempo puede ser medido en forma mecánica y/o electrónicamente.

2. El mecanismo del dispositivo de control para poner nuevamente en hora el reloj deberá estar en el interior de UNA (1) caja que contenga la hoja de registro y cada apertura de la misma deberá marcarse automáticamente en la hoja de registro.

3. Si el mecanismo de avance de la hoja de registro estuviera accionado por el reloj, la duración de funcionamiento correcto del mismo después de la nueva colocación deberá ser superior a DIEZ POR CIENTO (10%), por lo menos, de la duración del registro correspondiente a la carga máxima de hojas del aparato.

4. Será posible sólo una tolerancia máxima de DOS (2) minutos por día.

II. Condiciones que deben cumplir los dispositivos de registro electrónico:

1. El tiempo debe ser medido automáticamente en la memoria y no podrá ser modificado por el conductor.

i) Ubicación, iluminación y protección:

I. El dispositivo de registro debe estar ubicado en un lugar visible desde la posición de conducción, sin que pueda provocar distracción al conductor mientras circula el vehículo, y deberá también ser accesible a la autoridad de aplicación de forma simple para acceder al registro. La colocación del dispositivo de control se realizará de tal manera que quede protegido de golpes y no resulte vulnerable a las roturas, para que en caso de accidente la información obtenida sea valedera para la investigación cuando corresponda.

II. Los indicadores del dispositivo de control deberán hallarse provistos de una iluminación, no superior a los TRES (3) watts con posibilidad de ser ajustada su intensidad a través del sistema eléctrico del vehículo.

III. Todas las partes internas del dispositivo de registro deberán estar protegidas contra la humedad y el polvo, ajustándose a normas IP51. Además deberán protegerse del acceso a los compartimentos que se precintarán para proteger de manipulaciones por parte de no autorizados.

IV. La protección contra interferencias eléctricas y campos magnéticos debe corresponder a las normas que rigen para equipamientos electrónicos en vehículos, (IEC-1000-4-2, IEC-1000-4-3, ISO7637) a los efectos de evitar cualquier alteración en la toma de información, su registro y/o lo grabado.

V. Todo el sistema, inclusive las conexiones al sensor de velocidad / distancia, debe ser seguro contra manipulaciones. Toda unión (elemento de conexión) de un cable que une una parte del sistema de registro con otra parte del mismo debe ser hecha de tal manera que, después del precintado del elemento de unión o de la conexión, no pueda ser alterada, ajustados a normas de influencia de trasciendes eléctricos en líneas de señal (ISO7637-3).

#### ARTICULO 9º.- Requisitos de los dispositivos indicadores.

##### a) Indicadores de la distancia recorrida (contador totalizador):

I. El valor mínimo del dispositivo indicador de la distancia recorrida deberá ser de UN (1) hectómetro.

II. Las cifras del contador totalizador deberán ser claramente legibles y tener una altura no menor de TRES Y MEDIO MILIMETROS (3.5 mm).

III. El contador totalizador deberá poder indicar como mínimo hasta NOVENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y NUEVE CON NUEVE KILOMETROS (999.999,9 Km).

##### b) Indicador de velocidad:

##### I. Condiciones de los indicadores de velocidad analógicos:

1. Dentro del margen de medida, la escala de la velocidad deberá estar graduada uniformemente en UNO, DOS, CINCO O DIEZ KILOMETROS POR HORA (1, 2, 5 o 10 Km por hora).

El valor en velocidad de grado (intervalo comprendido entre dos marcas consecutivas) no deberá exceder de DIEZ POR CIENTO (10%) de la velocidad máxima que figura en la escala.

2. El margen de medida y de lectura no podrá ser inferior a CIENTO VEINTE KILOMETROS POR HORA (120 Km por hora).

3. La longitud del intervalo de la graduación correspondiente a una diferencia de velocidad de DIEZ KILOMETROS (10 Km) por hora no deberá ser inferior a DIEZ MILIMETROS (10 mm).

##### II. Condiciones de los indicadores de velocidad digitales:

1. La resolución mínima deberá ser de UN KILOMETRO (1 Km) por hora.

2. La capacidad de lectura no podrá ser inferior a CIENTO CINCUENTA KILOMETROS por hora.



3. Las cifras deberán ser claramente legibles y tener una altura no menor a OCHO MILIMETROS (8 mm).

c) Indicador de tiempo (reloj): En el reloj del sistema de registro de tecnología digital la hoja debe tener una precisión de CERO COMA CERO CINCO POR CIENTO (0,05%), con calendario interno mantenido por batería propia, con capacidad de mantenerlo en funcionamiento durante CINCO (5) años sin alimentación y registrar en forma clara y precisa el tiempo de operación y parada del vehículo. El indicador de tiempo deberá ser visible desde el exterior del aparato y su lectura deberá ser segura y permanente, definida y fácil. Podrá ser de presentación analógica o digital.

d) Visualización de la información a pedido (sistemas de registro de tecnología digital):

I. El dispositivo de control debe indicar en forma continua los datos indicados de acuerdo al Capítulo II, inciso a) del artículo 3o del presente X o Anexo. Otra información no necesariamente debe ser brindada al conductor en forma simultánea. Estos últimos datos pueden ser seleccionados, aunque los establecidos en el Capítulo II, inciso a) del Artículo 3o del presente Anexo deben figurar en forma permanente. En el caso del seleccionado, éste debe ser exhibido por un breve período, no superior a los CIENTO VEINTE (120) segundos.

II. La visualización de la información debe ser legible y los signos deben tener una altura no inferior a TRES MILIMETROS Y MEDIO (3.5 mm).

e) Impresión a pedido (en dispositivos de registro de tecnología digital):

I. El mecanismo de impresión deberá formar parte de la instalación fija del vehículo debiendo estar incorporado al mismo gabinete del dispositivo de control.

II. Los caracteres impresos deberán tener una altura no menor a DOS MILIMETROS (2 mm) y ser perdurables y legibles en el tiempo, por lo menos durante CINCO (5) años, La homologación definitiva se obtendrá luego de superado este plazo de tiempo en ensayo.

III. El dispositivo de impresión, por accionamiento de UNA (1) tecla de color rojo deberá imprimir los datos indicados en el Capítulo II, inciso b) del artículo 3o del presente Anexo según el modelo del Anexo II.

#### ARTÍCULO 10.- Señales de aviso.

a) Cuando en los sistemas de registro de tecnología digital, esté el SETENTA POR CIENTO (70%) de la capacidad de registro de la memoria del equipo, deberán informar indicando el tiempo de memoria restante al conductor, mediante aviso audible o lumínico de esta situación. En el caso de llegarase a la situación de capacidad de registro colmada, el equipo no deberá permitir el borrado o sobre escritura de datos previamente almacenados. El equipo deberá registrar los tiempos y distancias recorridas en estas circunstancias.

b) En los vehículos de transporte de pasajeros. La señal de superación de la velocidad máxima establecida debe ser de tipo lumínico (10 W máximo) y acústico (80 db/10cm.) La señal luminosa deberá activarse al superar la velocidad máxima reglamentaria. De persistir el exceso de velocidad deberá activarse al cabo de DOS (2) minutos la señal acústica. La señal deberá estar ubicada de tal forma que resulte visible y audible a los pasajeros ubicados en la ultima fila de asiento cualquiera sea la ubicación dentro del vehículo.

Además, deberá exhibir o transparentar en el plafón la leyenda “LIMITE DE VELOCIDAD”. El sistema así implementado, contara con una tecla de prueba de correcto funcionamiento del cartel con aviso luminoso y acústico.

c) En los Vehículos de transporte de carga, contarán con una señal de superación de la velocidad máxima establecida, que debe ser de tipo luz roja continua.

d) Los dispositivos de tecnología digital contarán con una señal de aviso mínima de TREINTA (30) segundos, si el vehículo es utilizado sin identificación del conductor.

e) Los equipos con cinta diagrama deben contener los siguientes dispositivos electrónicos indicadores:

I. De funcionamiento conjunto.

II. De funcionamiento del reloj de tiempo.

III. De DOS (2) velocidades (velocidad de marcha y excesos de velocidad) para corrección con la indicación de velocidad.

IV. De funcionamiento del sensor de recorridos.

#### ARTÍCULO 11.- Dispositivos de registro

a) Dispositivos de registro gráfico.

I. Generalidades: en cada sistema de registro, sea cual fuere la forma de la hoja de registro, deberá preverse una marca que permita la correcta colocación de la hoja de registro, de modo que se garantice la correspondencia entre la hora indicada en el reloj y el marcado horario de la hoja.

El mecanismo de arrastre de la hoja de registro deberá garantizar su arrastre y la posibilidad de colocarla y retirarla libremente. El dispositivo de avance de la hoja de registro, cuando esta tenga forma de disco, será accionado por el mecanismo del reloj. En tal caso, el movimiento de rotación de la hoja será continuo y uniforme, con una velocidad mínima de SIETE MILIMETROS (7 mm) por hora, medida en el borde interior de la corona circular que delimita la zona de riesgo de la velocidad.

En los dispositivos de hoja de diagrama, cuando el mecanismo de avance de las hojas este accionado por el mecanismo de reloj, la velocidad de avance rectilínea no será menor a DIEZ MILIMETROS (10 mm) por hora.

Los registros de la distancia recorrida, de la velocidad del vehículo y de la apertura de la caja que contiene la hoja u hojas de registro deberán ser registrados en forma totalmente automática.

II. Registro de la distancia recorrida: cada distancia de UN KILOMETRO (1 Km) que se recorra, deberá estar representada en el diagrama por una variación de la coordenada correspondiente, no menor a UN MILIMETRO (1 mm).

El registro de los recorridos deberá leerse con claridad, incluso para velocidades que se sitúen en el límite superior del margen de medida.

III. Registro de velocidad: el indicador de registro de la velocidad deberá tener un movimiento rectilíneo y perpendicular a la dirección de desplazamiento de la hoja de registro,



sea cual fuere la forma geométrica de la misma. No obstante, se podrá admitir un movimiento curvilíneo del indicador, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

1. El trazo del indicador será perpendicular a la circunferencia media (en el caso de las hojas en forma de disco) o al eje de la zona reservada para el registro de la velocidad (en el caso de las hojas en forma de cintas).

2. La relación entre el radio de curvatura del trazo efectuado por el indicador y el ancho de la zona reservada para el registro de velocidad no será inferior a DOS CON CUATRO DECIMAS A UNO (2,4:1), sea cual fuere la forma de la hoja de registro.

3. Los distintos trazos de la escala de tiempo deberán cruzar la zona de registro con la firma de una curva de igual radio que el trazo del indicador. La distancia entre los trazos deberá corresponder a una hora de la escala de tiempo como máximo.

Toda variación de DIEZ KILOMETROS (10 Km) por hora de velocidad debe estar representada en el diagrama por una variación no menor a UN MILIMETRO (1 milímetro) de la coordenada correspondiente.

b) Sistema de registro de tecnología digital.

I. Generalidades: los registros de la distancia recorrida, de la velocidad del vehículo y del retiro del módulo de memoria se registrarán en forma totalmente automática.

1. Registro de datos:

1.1. El registro de datos debe realizarse en lapsos no mayores a UN (1) segundo.

1.2. La resolución de la distancia deberá ser de DIEZ (10) metros, o mejor.

1.3. La resolución de velocidad deberá ser de UN KILOMETRO (1 Km) por hora, o mejor.

1.4. La resolución de tiempo deberá ser de UN (1) segundo, o mejor.

II. Registro de datos en la memoria: el lapso entre grabaciones de los datos de velocidad / distancia no debe ser mayor a UN (1) segundo, para la circulación normal.

1. Resolución de los registros de distancia recorrida, velocidad y tiempo:

1.1 La resolución de la distancia deberá ser de CIEN METROS (100 mts), o mejor.

1.2 La resolución de velocidad deberá ser de UN KILOMETRO (1 Km) por hora, o mejor.

1.3 La resolución de tiempo deberá ser de UN (1) segundo, o mejor.

III. Registro de tiempos: el dispositivo de control deberá estar fabricado de modo que, durante el movimiento del vehículo el tiempo de conducción siempre sea registrado en forma automática y que mediante un dispositivo de commutación, sea posible el registro automático y diferenciado de los bloques de tiempo, tal como se indica en el Capítulo II, artículo 2o, inciso a) Apartado III del presente Anexo.

En el caso de vehículos utilizados por varios conductores, los registros deberán efectuarse para cada conductor en forma independiente y diferenciada.

IV. Requisitos de los registros para estudios accidentológicos (dentro de las últimas VEINTICUATRO (24) horas antes de la detención final y DIEZ (10) segundos después de cada desaceleración brusca):

1. La resolución de la distancia será de DIEZ METROS (10 mts), o mejor.
2. La resolución de velocidad será de UN KILOMETRO (1 Km) por hora, o mejor.
3. La resolución de aceleración será de DOS (2) metros por segundo al cuadrado, o mejor.
4. La resolución de tiempo será de UN (1) segundo, o mejor.

#### ARTÍCULO 12.- Dispositivos de cierre

Sistema de registro gráfico: la caja que contiene las hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberán estar provistos de un dispositivo de cierre. Toda apertura de la caja que contiene el juego de hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberá marcarse automáticamente en la hoja.

Sistema de registro de tecnología digital: el módulo de memoria debe quedar trabado con cerradura. Cualquier retiro de módulo de memoria debe quedar registrado automáticamente con fecha, hora y kilometraje. El sistema de control debe contar con un mecanismo de seguridad interno de forma que el módulo no pueda ser colocado en un equipo distinto a aquel para el que haya sido programado. Para ello una alarma luminosa o auditiva funcionará cada vez que se pretenda colocar un módulo en un equipo que no corresponda. El módulo, en estos casos, no deberá grabar el viaje.

No debe haber posibilidad alguna que lo registrado en la hoja de registro o en la memoria sea manipulado por el conductor o terceros.

#### ARTÍCULO 13.- Sensor de distancia y velocidad.

a) El sensor de velocidad y distancia emisor de pulsos proporcionales a la distancia y/o velocidad es parte integrante del sistema de registro de operaciones por lo tanto deberá estar instalado de manera tal que no interfiera en la indicación del velocímetro y/o odómetro del vehículo, sea éste parte o no del dispositivo de indicación de velocidad, cumpliendo con lo requerido en el punto III del inciso a) del artículo 3 del Capítulo II.

b) El sensor garantizará el cumplimiento de lo expresado en el artículo 11 de este Capítulo.

c) El sensor estará contenido en un gabinete que cumpla con las siguientes características:

I- Ser inmune al agua en sus diversas formas, de tal manera que estando sumergido durante DOS (2) horas en VEINTE CENTIMETROS (20) de agua y rotando a una velocidad de TRESCIENTAS (300) revoluciones por minuto no presente filtraciones.

II- Ser resistente al impacto, de tal manera que el material con el que esté fabricado el gabinete resista impactos de más de UN (1) joule en ensayo de flexión dinámica con péndulo de impacto Charpy.

d) Permitirá la aplicación de precintos de tal manera que no se pueda acceder al interior ni a las conexiones eléctricas del mismo. También deberá poder precintarse la fijación del sensor al vehículo.

e) Los cables conductores del sensor al dispositivo de control deben ser de construcción adecuada de forma de no permitir el acceso a los cables internos, ni presentar empalmes ni derivaciones.

#### ARTÍCULO 14.- Inscripciones.



Sistemas de registro gráfico. En el gabinete deberán figurar las menciones siguientes:

I- Al lado del número indicado por el contador totalizador, la unidad de medida de las distancias, con su símbolo (KM).

II- Al lado de la escala de velocidad, la indicación (KM/H).

III- El margen de medida del velocímetro con la indicación (Vmin...Km./h, Vmax...Km./h).

Dicha indicación no será necesaria si figura en la placa descriptiva del aparato.

a) Para sistemas de tecnología digital.

Las indicaciones de las unidades correspondientes al dato que se está mostrando podrán figurar en el mismo *display* o en el comando de selección respectivo, siempre y cuando se relacionen inequívocamente.

b) En la placa de identificación adherida al dispositivo de control deberán figurar las indicaciones siguientes, que deberán quedar visibles una vez instalado:

I- Razón social y domicilio del fabricante del dispositivo de control.

II- Número de fabricación y año de construcción.

III- Marca de certificación del modelo del dispositivo de control.

IV- La constante del dispositivo de control ( $k = \dots r/km$  o  $r/hm$ ) o ( $k = \dots imp/km$  o  $k = \dots imp/hm$ ).

V- En el caso de sistemas de indicación analógica, si la sensibilidad del instrumento respecto del ángulo de inclinación puede influir en las indicaciones proporcionadas por el aparato, mas allá de las tolerancias admitidas, la orientación admisible del ángulo será en la forma siguiente:

En el cual, CUARENTA GRADOS ( $40^\circ$ ) representará el ángulo medido a partir de la posición horizontal de la cara anterior (orientada hacia arriba) del aparato para el que se ha ajustado el instrumento y VEINTE GRADOS ( $20^\circ$ ) y VEINTE GRADOS ( $20^\circ$ ) representan, respectivamente, las diferencias límites admisibles hacia arriba y hacia abajo, con relación al ángulo.

c) Errores máximos tolerados (dispositivos indicadores y registradores):

I- En el banco de pruebas, antes de la instalación:

1- Distancia recorrida: más o menos UNO POR CIENTO (1%) de la distancia real, siendo ésta al menos igual a UN KILOMETRO (1Km).

2- Velocidad: más o menos TRES KILOMETROS (3 Km) por hora más o menos TRES POR CIENTO (3 %) con relación a la velocidad real.

3- Tiempo: más o menos DOS (2) minutos por día, con un máximo de CINCO (5) minutos cada SIETE (7) días, en el caso que la duración del funcionamiento del reloj después de la reinstalación no sea inferior a dicho período.

II- Al realizarse la instalación tanto para la homologación del modelo como para la aplicación en todos los vehículos deberán comprobar los instaladores:

1- Distancia recorrida: más o menos DOS POR CIENTO (2%) de la distancia real,

siendo esta por lo menos igual a UN KILOMETRO (1 Km).

2- Velocidad: más o menos CUATRO POR CIENTO (4%) con relación a la velocidad real.

3- Tiempo: más o menos DOS (2) minutos por día, o más o menos CINCO (5) minutos por períodos de SIETE (7) días.

Los errores máximos tolerados serán válidos para temperaturas situadas entre CERO (0) y CUARENTA (40) grados Celsius, debiendo tomarse las temperaturas al lado del dispositivo de control.

**ARTÍCULO 15.-** La determinación de los errores para la homologación se efectuará en las condiciones siguientes, que se considerarán condiciones normales de prueba (vehículos vacíos en condiciones normales de marcha):

a) Presión de los neumáticos de acuerdo a los datos facilitados por el fabricante.

b) Desgaste de los neumáticos no mayor al CINCUENTA POR CIENTO (50%) de la vida útil dentro de los límites admitidos por la normativa vigente, según IRAM 113 337/97.

c) Movimiento del vehículo: las ruedas motrices deben girar movidas por su propio motor en un banco de pruebas apropiado a una velocidad de CINCUENTA KILOMETROS (50 Km) por hora más o menos DIEZ KILOMETROS (10 Km) por hora. La distancia de la medición debe ser como mínimo de MIL METROS (1000 mts).

#### CAPÍTULO V: ELEMENTO SOPORTE DE REGISTRO

**ARTÍCULO 16.-** Dispositivos de registro gráfico: Hoja de registro

a) Generalidades:

Las hojas de registro deberán ser de una calidad que no impida el funcionamiento normal del aparato y que permita que los registros sean indelebles y se puedan leer e identificar con claridad. Las hojas de registro deberán conservar sus dimensiones y registros en condiciones normales de hidrometría y de temperatura, cumpliendo las siguientes normas :(IEC 68-2-2.IEC 68-2-30.IEC68-2-1). Además deber ser posible inscribir en las hojas, sin deteriorarlas ni impedir las lecturas de los registros. En condiciones normales de conservación, los registros deberán ser legibles durante al menos CINCO (5) años.

La capacidad de registro de cada hoja, sea cual fuere su forma, deberá ser de VEINTI- CUATRO (24) horas pudiendo colocarse como máximo SIETE (7) hojas para cubrir un lapso de registro de SIETE (7) días (en caso de uso de registros de SIETE (7) días). Para este caso la continuidad entre las distintas hojas deberá realizarse de modo que los registros, al pasar de una hoja a otra no presenten interrupciones ni imbricaciones.

b) Zonas de registros y de graduaciones de las mismas.

I- Las hojas de registro incluirán las siguientes zonas de registro:

1- Una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a la velocidad.

2- Una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a las distancias recorridas.

3- Una zona para las indicaciones relativas a los tiempos de conducción de UNO (1) ó mas conductores.



II- La zona reservada para el registro de la velocidad deberá estar subdividida de VEINTE KILOMETROS (20 Km.) por hora por lo menos. La velocidad correspondiente deberá estar indicada en cifras en cada línea de dicha subdivisión. El símbolo (km/h) deberá figurar por lo menos UNA (1) vez en dicha zona. La última línea de dicha zona deberá coincidir con el límite superior del margen de medida. La zona reservada para el registro de los recorridos deberá estar impresa de modo que se pueda leer fácilmente el número de kilómetros recorridos.

c) Indicaciones impresas en las hojas de registro. Cada hoja deberá llevar, impresas, las indicaciones siguientes:

I- Nombre, razón social o marca del fabricante.

II- Límite superior de la velocidad registrable, impreso en km/h.

III- Además cada hoja deberá llevar impresa por lo menos una escala de tiempo graduada de tal modo que permita la lectura directa del tiempo en intervalos de QUINCE (15) minutos y una fácil determinación de los intervalos de CINCO (5) minutos.

d) Espacio libre para las inscripciones manuscritas.

Deberá preverse un espacio libre en las hojas para que el conductor pueda anotar al menos las inscripciones siguientes, antes de la partida del viaje:

I-Nombre o número de la licencia de conducir del conductor.

II- Lugar y fecha del comienzo de la utilización de las hojas.

III- Número o números de la matrícula del vehículo.

IV- Lecturas de cuentakilómetros del vehículo en el comienzo y en el final de su utilización.

e) Dispositivos de tecnología digital. Memoria.

I- Generalidades:

1- La información grabada en la memoria deberá ser transferida por el transportista por medio de una computadora personal o equivalente, a un medio masivo de almacenamiento de datos, debiendo hacer los discos de respaldo de la información del mismo de acuerdo con las normas del fabricante de la computadora personal.

Solamente la memoria constituirá la constancia base de archivo a lo largo del tiempo. La transferencia de memoria a un medio masivo de almacenamiento y disco de respaldo deberá realizarla con una periodicidad no mayor a SIETE (7) días. Los discos de respaldo deberán ser almacenados de modo que sus archivos permanezcan legibles durante por lo menos CINCO (5) años. A pedido de la autoridad de aplicación, la empresa deberá poner a disposición de la misma dicho disco de respaldo, con el archivo imagen del registro, así como el módulo de memoria para su procesamiento directo por la autoridad mediante el software correspondiente, que deberá ser suministrado por los fabricantes.

2- El diseño interno o formato de datos en el módulo de memoria será declarado por el fabricante y puesto a disposición de la autoridad de aplicación y formará parte de la homologación obligatoria.

3- La capacidad de registro de la memoria será, como mínimo, la necesaria para grabar todos los datos especificados en este Anexo para cubrir SIETE (7) días de actividad del vehículo.

4- La memoria deberá conservar sus datos intactos, aún con la alimentación eléctrica cortada, por un lapso de UN (1) año.

5- La información grabada a la que se refieren los puntos anteriores, sea en la memoria, en el medio masivo de almacenamiento de datos o en los discos de respaldo debe estar guardada en forma compacta y hermética, debiendo contar con sistemas de seguridad que garanticen que la información no fue modificada, seccionada o alterada a posterioridad, dotando los fabricantes a la autoridad de aplicación, antes del análisis, de los elementos y las instrucciones para su autenticación. Estos sistemas de seguridad forman parte del "know - how" del fabricante y no deberán ser suministrados a terceros bajo ningún concepto.

Toda la información a registrarse deberá contar con los datos completos registrados en forma cronológica a imagen de cómo fueron tomados, no admitiéndose ningún tipo de resumen en la memoria o en la imagen transmitida a la pe, ya que esos datos deberán quedar a disposición de la autoridad de aplicación como elementos de comprobación o estudio en los casos de mayor complejidad.

6- La forma en que el programa es ejecutado para que procese la información, para consulta o para emisión de los informes, registrada en el archivo imagen del viaje en el disco o módulo de memoria, no podrá bajo ningún concepto eliminar los controles de seguridad ni la hermeticidad con que ese archivo está guardado. Los procedimientos de la computadora leerán la información guardada herméticamente levantándola a la memoria central de la máquina y procesándola sin alterar la información grabada en el disco o módulo de memoria.

7- A los efectos de garantizar la inmunidad de los datos ante ruidos eléctricos que puedan alterar la información, el dispositivo de almacenamiento de los módulos de memoria y los discos de respaldo deberán cumplir con las especificaciones de la norma ISO 7637-1/2 y las normas sobre interferencias magnéticas, aplicadas en la industria automotriz.

## CAPITULO VI: REQUISITOS PARA LA HOMOLOGACIÓN DE MODELO

Los fabricantes, importadores y/o tenedores de modelos deberán para proceder a homologar los sistemas de registro de operación que representen, cumplir con los siguientes requisitos:

a) Ser persona jurídica debidamente inscripta en el Registro Público de Comercio, y en los respectivos entes de recaudación fiscal y previsional.

b) Los integrantes de los órganos de dirección y representación legal deberán tener radicación y constituir domicilio legal dentro del Territorio de la República Argentina.

c) Poseer una antigüedad registral en el país no menor a SEIS (6) meses.

d) Contar con responsable técnico matriculado a nivel nacional a los efectos de proceder a la presentación de la homologación y a la resolución de las controversias que surjan de la aplicación del sistema.

e) Poseer una red de servicios oficiales en todo el territorio nacional contando con un mínimo de DOS (2) servicios oficiales por región, quienes deberán contar con la certificación de las normas ISO 9001/2000, contando con un plazo de DOCE (12) meses para obtener dicha certificación.

f) Garantizar el funcionamiento de los modelos homologados.



g) Garantizar la provisión de repuestos e insumos de los modelos homologados.

h) La autoridad de aplicación se reserva la facultad de exigir y hacer cumplimentar los requisitos que considere pertinentes y no estén contemplados en el presente y que fueren necesarios para el efectivo cumplimiento del proceso de homologación.

## CAPITULO VII: INSTALACIÓN DEL DISPOSITIVO DE CONTROL DE OPERACIONES Y SU CERTIFICACIÓN

**ARTÍCULO 17.-** Instalación (efectuada únicamente por talleres autorizados por el fabricante que representen exclusivamente a sus respectivas marcas) Los talleres autorizados serán los únicos que podrán realizar la reparación, calibración y certificación del correcto funcionamiento.

a) Los dispositivos de control deberán colocarse en los vehículos de modo que, por una parte, el conductor pueda controlar fácilmente desde su sitio y sin distracción, el indicador de velocidad, el contador de distancia y el reloj, y que por otra parte, todos sus elementos estén protegidos contra cualquier deterioro accidental.

b) En el dispositivo de registro gráfico deberá ser posible la adaptación de la constante del dispositivo al coeficiente característico del vehículo por medio de un dispositivo adecuado denominado adaptador, el que estará protegido bajo precinto.

Los vehículos con varias relaciones de puente deberán llevar un dispositivo de comunicación que reduzca automáticamente dichas relaciones a aquellas para las que el adaptador haya ajustado el dispositivo del vehículo.

c) El dispositivo de registro de tecnología digital se deberá calibrar ajustando la constante del mismo al valor de la constante característica del vehículo. El dispositivo de adaptación previsto para tal tarea deberá estar protegido bajo precinto.

d) Se deberá ajustar el valor de la velocidad máxima autorizada de acuerdo a la categoría del vehículo, para que active a dicho valor las señales de aviso de acuerdo a lo indicado en el Capítulo IV, artículo 10, incisos b) y c) del presente ANEXO.

**ARTÍCULO 18.-** Elemento identificatorio de la instalación (Placa precintada o autoadhesivo no removible).

**ARTÍCULO 19.-** En la primera instalación deberá colocarse un elemento identificatorio de la instalación (placa precintada o autoadhesivo no removible) que quede visible en el vehículo, cerca del dispositivo o sobre el mismo. Después de cada intervención del instalador o del taller autorizado, si fuera necesaria una modificación de la instalación o del dispositivo de registro, se colocará un nuevo elemento identificatorio en sustitución del anterior. El elemento identificatorio deberá llevar por lo menos las identificaciones siguientes:

a) Nombre y apellido o razón social, dirección o marca del instalador o taller autorizado.

b) Coeficiente característico del vehículo, en la forma ( $w = \dots r/km$  o  $w = \dots r/hm$ ) ( $r = \dots imp/km$  o  $w = \dots imp/hm$ ).

c) Medida de los neumáticos de las ruedas tractoras en forma (--x--).

d) Fecha de la instalación, reparación o reinstalación (consignando el número de la orden de reparación del instalador).

e) El número de dominio del vehículo.

#### ARTÍCULO 20.- Precintos

Deberán precintarse los elementos siguientes:

a) El elemento identificatorio de la instalación llevará precinto en el caso de una placa. En el caso de autoadhesivo deberá destruirse al intentar su remoción.

b) Para dispositivos de registro gráfico el adaptador propiamente dicho y su inserción en el circuito.

c) El dispositivo de conmutación para los vehículos con varias relaciones de puente.

d) Las uniones del adaptador y el dispositivo de conmutación al resto de los elementos de la instalación.

e) Los gabinetes y las conexiones previstas en el Capítulo IV del presente anexo.

f) Para dispositivos de registro gráfico todas las tapas de los dispositivos que ajustan la constante del dispositivo de control al coeficiente característico del vehículo.

En casos especiales, podrán preverse otros precintos al homologar el modelo de dispositivo y el lugar donde se coloquen dichos precintos deberá figurar en la ficha de homologación.

Los precintos de unión contemplados en el Capítulo V, artículo 20 del presente ANEXO, únicamente podrán quitarse en casos de emergencia o para instalar, ajustar o reparar un dispositivo de control o limitador de velocidad u otro aparato dedicado a la seguridad vial siempre y cuando inmediatamente después de la instalación de los mismos el dispositivo de control siga funcionando confiable y reglamentariamente y sea controlado por un instalador o taller autorizado, y sea precintado inmediatamente. El vehículo no podrá circular con carga o pasajeros mientras esté sin precinto y hasta que no haya realizado el respectivo control ante instalador y/o taller autorizado. Cualquier rotura de dichos precintos deberá ser objeto de una justificación por escrito, que deberá estar a disposición de la autoridad competente, sin perjuicio de reponer los mismos en el taller autorizado previo el control correspondiente, dentro de las VEINTICUATRO (24) horas hábiles de ocurrido. En el Interin, el vehículo no podrá transportar pasajeros o carga hasta volver a la normalidad de las exigencias de esta norma.

#### ARTÍCULO 21.- Certificación de la instalación.

a) El instalador sólo puede instalar dispositivos de registro homologados de la marca que representa, con su oblea correspondiente.

b) La colocación del elemento identificatorio de la instalación implica la certificación del correcto funcionamiento dentro de los límites de error establecido, su instalación, calibración y colocación de precintos.

c) El instalador debe llevar un libro en el que, junto con el nombre de la propietaria del vehículo, marca, número de serie y número de la oblea del dispositivo de control, transcribirá los datos insertos en el elemento identificatorio.

#### ARTICULO 22.-Talleres habilitados.

a) Los fabricantes de dispositivos de control designarán los talleres habilitados para la instalación de los dispositivos de registro de su fabricación, los que previamente



deberán ser certificados en las condiciones previstas, y entregarán el listado a la autoridad de aplicación.

b) La tarjeta, llave del taller o soft tendrán una duración máxima de SEIS (6) meses, al cabo de los cuales deberá ser renovada por el fabricante, y su representante para el caso de dispositivos importados.

c) La autoridad de aplicación mantendrá a disposición de los usuarios un listado de talleres habilitados y extenderá un certificado de habilitación que el taller deberá exhibir en forma permanente.

#### CAPITULO VIII: ACCIDENTOLOGIA. RECUPERACION DE DATOS PARA ANALISIS DE ACCIDENTES. EQUIPOS DIGITALES

ARTICULO 23.- La información de velocidad deberá ser indicada en un gráfico de velocidad por tiempo con resolución de acuerdo a lo descrito en el ítem de Registro de Velocidad, siendo que, cada unidad de velocidad (Km/h) deberá ser representada gráficamente por una variación mínima de CERO CON CINCO MILIMETROS (0.5 mm) en su eje. La representación de tiempo deberá permitir la visualización de un período de VEINTICUATRO (24) horas por página tamaño A CUATRO (A-4). Deberá permitir también períodos de CINCO (5) minutos con resolución de por lo menos CERO CON CINCO MILIMETROS (0.5 mm) a cada segundo. La representación del kilometraje deberá ser presentada, en forma numérica, en el inicio y en el final de cada gráfico y permitir, también, el cálculo de la distancia recorrida entre DOS (2) puntos con una resolución mínima de DOSCIENTOS METROS (200 mts.) para una velocidad de CIENTO CINCUENTA KILOMETROS (150 Km) por hora. La variación de UN KILOMETRO (1 km) deberá representar en el gráfico la variación mínima de UN MILIMETRO (1 mm). Las indicaciones de la fecha y horario deberán ser representadas de forma alfanumérica en el formato DD/MM/AA y hh/mm, donde: DD/MM/AA representa respectivamente el día, mes y año; y hh/mm representa asimismo la hora y minutos. Las informaciones referentes a la identificación del vehículo, identificación de los conductores (nombre, apellido y número de legajo) y sus períodos de conducción, identificación del equipo de registro deberán ser representadas en forma que permita su clara visualización y no comprometa la legibilidad del gráfico.

#### CAPITULO IX: NORMAS TRANSITORIAS

Los fabricantes e importadores de vehículos y/o los fabricantes de carrocerías deberán entregar todas las unidades correspondientes a las categorías M2 y M3 que se destinan a servicios de pasajeros larga, media distancia, de transporte para el turismo y oferta libre, y todas las correspondientes a las categorías N2 y N3, equipados con el sistema de registro de operaciones previsto en el artículo 53, inciso g) según texto del artículo 42 del presente con la homologación pertinente, a partir de los SESENTA (60) días de su entrada en vigencia.

Los vehículos de transporte automotor que se estén utilizando para la prestación de los servicios de transporte automotor aludidos en la norma deberán poseer instalado el sistema de registro de operaciones al realizar la correspondiente revisión técnica obligatoria del artículo 34 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, a partir del:

a) 1ro. de noviembre de 2008 para todos los de la categoría M3.

b) 1ro. de noviembre de 2008 para todas las categorías, cualquiera sea el peso del

vehículo, habilitadas para el transporte de sustancias y/o residuos peligrosos.

- c) 1ro. de enero de 2009 para todos los de la categoría M2.
- d) 1ro. de abril de 2009 para todos los de la categoría N3 que sirvan como Unidades Tractoras que no estén habilitadas para transporte de sustancias y/o residuos peligrosos.
- e) 1ro. de octubre de 2009 para todos los de la categoría N3 medianos y pesados destinados a transporte de cargas generales que fueran patentados después del 1ro. de enero de 1998.
- f) 1ro. de octubre de 2010 para todos los de la categoría N3 medianos y pesados destinados al transporte de cargas generales que fueran patentados antes del 31 de diciembre de 1997.
- g) 1ro. de abril de 2010 para todos los de la categoría N2 destinados a cargas generales que fueran patentados después del 1ro. de enero de 1998; y
- h) 1ro. de abril de 2011 para todos los de la categoría N2 destinados a cargas generales que fueran patentados antes del 31 de diciembre de 1997.

## **ANEXO 1 REGLAMENTACION GENERAL DE LA LEY N° 26.363 (ARTICULOS 1 AL 59)**

### **CAPITULO I**

#### **DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSITO Y DE LA SEGURIDAD VIAL**

**ARTICULO 1º.- Sin reglamentar.**

**ARTICULO 2º.- Sin reglamentar.**

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

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

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

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

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

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

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



interconexión con este sistema.

- b) Actualizar la normativa en materia de seguridad vial y elaborar una compilación completa de la misma, la cual debe editar para su publicidad.
- c) Sin reglamentar.
- d) Sin reglamentar.
- e) Sin reglamentar.
- f) Establecer los requisitos necesarios y el procedimiento preciso para habilitar los centros de emisión y/o impresión de licencias nacionales de conducir en todas las jurisdicciones del país, con excepción de lo concerniente a las habilitaciones para conducir vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, y proceder, previa inspección y verificación de cada uno de ellos, a la emisión del correspondiente certificado de Centro de Emisión de Licencia Nacional de Conducir Homologado, el cual deberá ser renovado anualmente.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá efectuar las inspecciones que considere necesarias para garantizar los niveles de servicio y seguridad establecidos para la emisión de las licencias nacionales de conducir.

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

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

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

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

- j) Sin reglamentar.
- k) Sin reglamentar.
- l) Sin reglamentar.

m) El acta única de infracción a ser utilizada en todas las jurisdicciones del país, se conformará y operará en el marco de lo previsto en el SISTEMA NACIONAL DE INFRACCIO-

NES que como Anexo I forma parte integrante del presente decreto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



a los efectos del monitoreo por parte de la autoridad de aplicación. q) Sin reglamentar.

r) El SISTEMA DE CONTROL DE LA JORNADA Y DESCANSO LABORAL será planificado y formulado por una Comisión Técnica integrada por representantes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, por intermedio de la SUB-SECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL y del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL. Podrán participar las entidades vinculadas a la cuestión que así lo requieran. La comisión en el término de SESENTA (60) días elaborará el informe y propuesta pertinente y lo elevará a la aprobación del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL.

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

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

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

v) Sin reglamentar.

w) La capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial, en el marco de lo previsto en los Artículos 7, inciso d) e i), y 10 de la Ley N° 24.449 y su reglamento, deberá efectuarse dentro del marco del PROGRAMA DE CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, que como Anexo IV, forma parte integrante del presente reglamento.

x) Sin reglamentar.

y) Sin reglamentar.

ARTICULO 5º.- Sin reglamentar.

ARTICULO 6º.- Sin reglamentar.

ARTICULO 7º.- Sin reglamentar.

ARTICULO 8º.- Sin reglamentar.

ARTICULO 9º. -. Sin reglamentar.

ARTICULO 10.- Sin reglamentar.

ARTICULO 11.- Sin reglamentar.

ARTICULO 12.- Sin reglamentar.

ARTICULO 13.- Sin reglamentar.

ARTICULO 14.- Sin reglamentar.

ARTICULO 15.- Sin reglamentar.

ARTICULO 16.- REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR.

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

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

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

El Registro creado por Resolución de la Secretaría de Transporte N° 444 del 9 de diciembre de 1999 que almacena los datos relativos a la licencia nacional habilitante para conducir vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter nacional, la cual se denomina "LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR TRANSPORTE INTERJURISDICCIONAL", deberá consultar al Registro Nacional de Licencias de Conducir de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a los efectos de validar los datos de las Licencias Nacionales de Conducir, para lo cual deberá mantenerse en comunicación directa bajo el sistema informático que esta ultima establezca.

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

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

En todos los casos las FUERZAS DE SEGURIDAD NACIONAL y los CUERPOS POLICIALES de todas las jurisdicciones al momento de tomar conocimiento de un siniestro deberán comunicar tal circunstancia a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, para la inmediata intervención del área técnica correspondiente.

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

En caso de siniestros sin lesiones, las Compañías de Seguro deben comunicar inmediatamente de haber recepcionado la denuncia del mismo, la novedad a la AGENCIA



NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, por intermedio de la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION.

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

**ARTICULO 19.- Sin reglamentar**

ARTICULO 20.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones del país las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. La Nación, a través de Gendarmería Nacional, y las provincias, suscribirán con los alcances determinados en el Convenio Federal en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, el artículo 2o del Decreto 516 del 15 de mayo de 2007 y el artículo en reglamento, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales y demás espacios de dominio público nacional, siendo al efecto la autoridad de aplicación la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en conjunto con el MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, a través de su SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR.

ARTICULO 21.- El CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, funcionará conforme lo establecido por el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que como Anexo VIH forma parte integrante del presente decreto y sustituye el Anexo T del Decreto N° 779/95.

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

**ARTICULO 22.- Sin reglamentar.**

ARTICULO 23.- El REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO creado por la Ley N° 24.449, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO (Si.N.A.T.) que como Anexo IX, forma parte integrante del presente decreto.

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

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

La DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS dependiente de la SUBSECRETARIA DE

ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARIA DE ASUNTOS REGISTRALES del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y “2008-AÑO DE LA ENSEÑANZA DE LAS CIENCIAS” DERECHOS HUMANOS deberá mantener on line con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL todos los datos registrados de dominio del parque vehicular.

ARTICULO 24.- Sin reglamentar.

ARTICULO 25.- Modificase el ARTICULO 13 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95, el cuál quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 13.- CARACTERISTICAS. La licencia nacional de conducir deberá:

a) Ser otorgada por la autoridad jurisdiccional del domicilio real del solicitante que se encuentre debidamente autorizada por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL conforme lo establecido en el inciso f) del artículo 4o de la presente reglamentación. El domicilio del solicitante deberá ser acreditado con copia del documento nacional de identidad o, de encontrarse en trámite dicha documentación, por un certificado de constatación de domicilio expedido por la policía local o la autoridad local competente, acompañado de un recibo de servicio a su nombre donde conste el domicilio denunciado.

Sólo se podrá otorgar una licencia nacional de conducir por persona, detallando expresamente las clases habilitadas de acuerdo a lo establecido por el Artículo 16 del presente reglamento, con excepción de lo establecido en el inciso b punto 5 del Artículo 14 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95 y de la habilitación para la clase A, en cuyo caso pueden estar en distintos documentos.

b) Ser extendida en un documento diseñado como modelo único de licencia nacional de conducir por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en el plazo máximo de NOVENTA (90) días, el cual deberá ser adoptado, en forma progresiva, por las distintas jurisdicciones conforme al cronograma que se establecerá al efecto.

El modelo único de Licencia Nacional de Conducir será de formato uniforme, del tamaño estándar de tarjetas plásticas de mayor utilización en el mercado, con el contenido mínimo que exige la ley y con elementos de resguardo de seguridad documental a fin de asegurar su autenticidad e inviolabilidad.

c) Ser otorgadas por la validez temporal máxima de CINCO (5) años, conforme lo siguiente:

c.1.- Los menores de edad serán habilitados por UN (1) año la primera vez y por TRES (3) años en la siguiente renovación y sólo podrán acceder a las licencias de clase A y B.

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

c.3.- Las personas entre los VEINTIÚN (21) y CUARENTA Y CINCO (45) años de edad que requieran licencias de las clases C, D y E, podrán ser habilitadas por DOS (2) años de vigencia. Su renovación se otorgará por igual período en caso de aprobar el examen psicofísico y otros que exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico.

c.4.- Las personas entre los CUARENTA Y SEIS (46) y SESENTA Y CINCO (65) años



de edad podrán acceder a las clases C, D y E, por UN (1) año de vigencia. Su renovación se otorgará por igual período sólo en caso que aprueben el examen psicofísico y otros que exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico.

c.5.- Las personas entre los DIECIOCHO (18) a SESENTA Y CINCO (65) años de edad podrán acceder a licencias nacionales de conducir de la clase A con el objeto de realizar el transporte de toda actividad comercial, por DOS (2) años de vigencia, las cuales podrán ser renovadas por igual período sólo en caso que aprueben el examen psicofísico y otros que, en su caso, exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico.

En todos los casos, para su renovación deberá rendirse el correspondiente examen psicofísico y, en caso de poseer antecedentes por infracciones graves o por otras faltas que establezca la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, también el examen teórico práctico.

d) Ser otorgadas para los conductores principiantes en conjunto con dos letreros de fondo verde con letras blancas, de TREINTA (30) por QUINCE (15) centímetros de tamaño, que posean la leyenda “PRINCIPIANTE” con todas sus letras mayúsculas, el cuál deberá ser exhibido obligatoriamente, al conducir durante el período establecido por la Ley, en la parte inferior del parabrisas y en la luneta del vehículo. Su otorgamiento no habilitará durante el período de ley a conducir en “zonas céntricas” conforme lo previsto en el artículo 48 inciso e) del presente, autopistas ni semiautopistas, restricción que deberá constar en el reverso de los letreros previstos precedentemente.

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

e.1.- Podrán acceder a toda clase de licencias nacionales de conducir, por TRES (3) años y deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inciso a.4, a.5 y a.6 del Artículo 14 de la Ley N° 24.449.

e.2.- Sólo podrán obtener la renovación de las licencias nacionales de conducir para los vehículos de las clases C, D y E, por UN (1) año, en ningún caso se aceptará su acceso a una licencia por primera vez.

e.3.- Las personas de más de SETENTA (70) años de edad podrán renovar su licencia nacional de conducir sólo anualmente y deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inciso a.4, a.5 y a.6 del Artículo 14 de la Ley N° 24.449.

f) Ser otorgadas con el puntaje correspondiente a tenor de lo dispuesto en el Sistema de Puntos previsto en el inciso h del artículo 4o del presente Decreto.

g) Sin reglamentar.

h) La Nación, a través de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, quien será la Autoridad de Aplicación en la materia, será competente en el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional. ARTICULO 26.- Modifíquese el ARTICULO 14 del ANEXO1 del Decreto N° 779/95, el cuál quedará redactado de la siguiente manera:

**"ARTICULO 14.- REQUISITOS.** Será válida en el territorio de la República la Licencia Nacional de Conducir, otorgada por los organismos autorizados, previo informe del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO (ReNAT), y el que deberá corroborar que el aspirante a obtener una licencia no haya sido inhabilitado en otra jurisdicción, y todo otro dato que suministre el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (ReNaLiC). Los Registros quedan facultados para establecer los aranceles por los informes que suministren. En el caso que una jurisdicción no otorgue las licencias para conducir según lo establecido en esta norma, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá disponer los medios para expedir licencias para conducir con validez nacional para los domiciliados en esa jurisdicción por intermedio de la delegación más cercana de la misma o de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (C.N.R.T.).

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

Los exámenes establecidos en el presente artículo son de carácter eliminatorio y se realizarán en el orden del mismo. Los reprobados en los exámenes teórico y/o práctico, no podrán volver a rendirlos antes de los TREINTA (30) días. Los requisitos, deberán contemplar lo siguiente:

a.1. Aquellas personas que no sepan leer y escribir el idioma nacional, podrán rendir los exámenes en algunos de los idiomas en que se encuentre disponible. Los idiomas habilitados para rendir serán inglés, francés, alemán, italiano y portugués.

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 establecimientos públicos o privados para dictar el curso previsto por la ley en reglamento, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1) Poseer habilitación de la autoridad competente de la jurisdicción de su domicilio. La habilitación deberá ser comunicada a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la cual llevará un registro a tal efecto.

2) Contar con instructores profesionales, matriculados ante la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La matrícula tendrá validez por DOS (2) años, y será revocable por decisión fundada. Para obtenerla deberá acreditar antecedentes recabados en los organismos respectivos, tanto nacionales como provinciales, y experiencia en la materia, como así también, aprobar un examen especial de idoneidad, cuyas pautas deberán ser establecidas por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

3) Tener vehículos de todos los portes, acordes con las categorías para las cuales están habilitados a enseñar, con doble comando (frenos y dirección) y/o sistema de seguridad.

4) Tener cobertura de seguros para todos los vehículos.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo y, en caso de inobservancia, suspender o retirar la autorización otorgada a los establecimientos.



a.4. Los exámenes de aptitud psico-física serán realizados exclusivamente por el propio organismo expedidor o por prestadores de servicios médicos autorizados al efecto por la autoridad jurisdiccional, previa inscripción en un registro que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL habilitará al efecto. En todos los casos, los exámenes estarán certificados en el formulario que LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL diseñará y se ajustarán al procedimiento y criterios médicos de aptitud psicológica, neurológica, sensorial y física que practicarán profesionales especialistas en cada área en particular. En el caso en que se utilicen medios de examen electrónicos para la asistencia de los médicos interviniéntes, los mismos deberán estar previamente registrados y homologados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL o por el organismo que esta designe. En todos los casos toda la información deberá ser guardada como mínimo hasta la siguiente renovación de la Licencia Nacional de Conducir. a.5. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos.

a.6. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basará el examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento y el instrumental. Este examen podrá ser suplido por la aprobación del curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial previsto en el inciso a.3 del presente artículo.

a.7. 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.8. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en el plazo de SESENTA (60) días, determinará los contenidos de los distintos exámenes previstos en los incisos 4, 5, 6 y 7 del presente artículo, y los mecanismos necesarios para su homologación y auditoría.

b. Para los conductores de vehículos de transporte de carácter interjurisdiccional, la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, exigirá además de lo previsto en el punto a) del presente artículo para obtener la licencia nacional habilitante, los siguientes requisitos:

b.1. Saber leer y escribir en idioma nacional. Para los ingresantes al sistema a partir del 10 de enero de 2001, se exigirá el nivel primario obligatorio acreditado con la presentación del certificado correspondiente o su equivalente en la Educación General Básica (EGB).

b.2. Presentar en los casos en que requiera la licencia nacional habilitante para conducir servicio de transporte de niños y escolares, el certificado que otorga el Registro Nacional de Reincidencias, en donde conste que no registra antecedentes penales relacionados con delitos cometidos con automotores en circulación, contra la libertad o integridad sexual o física de las personas o que pudieran resultar peligrosos para la integridad física y moral de los menores.

b.3. Presentar la última licencia nacional habilitante en el caso de conductores que solicitan la renovación o reingreso.

b.4. Haber aprobado, en los prestadores médicos autorizados al efecto o a través del Co-

mité Evaluador Médico, la totalidad del examen psicofísico, conforme a los procedimientos y tablas de criterios de evaluación psicofísicas establecidos por la normativa vigente en la materia.

b.5. Poseer licencia nacional de conducir expedida por los organismos correspondientes a la jurisdicción de su domicilio de la categoría que habilite la clase para la cual se postule, no estando inhabilitado o suspendido para conducir por Autoridad competente. La licencia de conductor antedicha deberá mantenerse vigente por un plazo no inferior a TREINTA (30) días corridos contados a partir de la fecha de realización de su evaluación psicofísica. Estos requisitos también deberán ser nuevamente cumplimentados en caso de solicitar el reingreso por haber transcurrido el plazo de vigencia de la Licencia Nacional Habilitante sin haberse tramitado su renovación.

b.6. Tener aprobado el correspondiente examen de idoneidad profesional. b.7. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos.

b.8. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, determinará los mecanismos tendientes a la homologación de los cursos establecidos en los incisos anteriores.

b.9. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, podrá supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo, y, en caso de inobservancia, suspender o retirar la autorización conferida a los establecimientos.

ARTICULO 27.- sin reglamentar,

ARTICULO 28.- Incorpórase como artículo 26 Bis del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, el siguiente:

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

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

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

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

El incumplimiento por parte de los expendedores de la medida prevista en el presente artículo y de la prohibición de expendio de bebidas alcohólicas a menores de DIECIOCHO (18) años de edad establecida en el artículo 1o de la Ley N° 24.788, será penado con la clausura prevista en el artículo 14 de la Ley N° 24.788.” ARTICULO 29.- Incorpórase como último párrafo del artículo 29 Anexo I del Decreto N° 779/95, el siguiente:



#### "ARTICULO 29.- CONDICIONES DE SEGURIDAD.

Las medidas de seguridad adicionales a las contempladas en el Título V de la Ley N° 24.449, tales como la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, sistema antibloqueo de frenos, dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, encendido automático de luces, sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, apoyacabezas para todos los asientos, provisión de chaleco o peto de alta visibilidad elaborado con materiales que sean retroreflectantes para su utilización en caso de necesidad de descender al detener el vehículo en la vía pública de modo de asegurar su visibilidad ante los demás transeúntes y conductores, entre otras que disponga la Autoridad de Aplicación del presente, se implementaran conforme los plazos que se acuerden con las terminales automotrices con la intervención de la SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INGRESOS PÚBLICOS Y SERVICIOS."

ARTICULO 30.- Modificase el artículo 71 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 71: En los supuestos de infracciones cometidas en jurisdicciones distintas a la nacional, cuando el imputado se domicile a más de SESENTA (60) kilómetros del asiento del Juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de la comisión de la infracción y opte por ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal, deberá proceder mediante la utilización de los medios y de la forma que oportunamente determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Cuando el imputado se domicile a una distancia menor a los SESENTA (60) kilómetros del asiento del Juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, deberá comparecer o ser traído por la fuerza pública ante dicho Juez.

Previamente a conceder un aplazamiento del juzgamiento del infractor que manifieste la necesidad de ausentarse, el Juez deberá evaluar las razones invocadas y acreditadas por el infractor y decidir si las mismas resultan de entidad suficiente para otorgar la prórroga solicitada. En caso de serlo, el Juez fijará la fecha para el juzgamiento, la que no deberá exceder el plazo máximo legal de SESENTA (60) días.

En los supuestos de infracciones cometidas en jurisdicción nacional en los que el imputado optara por prorrogar el juzgamiento al Juez competente en razón de su domicilio, y siempre que se dieran los requisitos legales al respecto, deberá cumplirse con el procedimiento que oportunamente determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Cuando el juzgamiento requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción, a criterio exclusivo del Juzgador, este último podrá solicitar los informes pertinentes al Juez o a las autoridades de constatación locales.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá dictar las normas que sean necesarias a efectos de establecer un sistema de colaboración interprovincial para garantizar el envío y recepción de notificaciones, efectivo juzgamiento de las infracciones, registro y remisión de sentencias de juzgamiento al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito y toda

otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del efectivo cumplimiento de lo establecido en la ley.

A los fines del presente será considerada jurisdicción nacional a las vías de circulación constituidas por rutas nacionales, puentes o túneles interjurisdiccionales o cualquier otra que interconecte distintas jurisdicciones."

**ARTICULO 31.- Sin reglamentar.**

**ARTICULO 32.- Incorporase como artículo 72 Bis del Anexo 1 del Decreto N° 779/95 el siguiente:**

**"ARTICULO 72 Bis.-**

Cuando la retención de la licencia a la que la alude el presente artículo se corresponda con la otorgada por una autoridad nacional, la misma deberá ser girada al órgano emisor a fin de que el infractor cumpla con el procedimiento fijado en este artículo. En este caso el pago de la multa y la devolución de la licencia podrá ser tramitada por ante cualquier delegación que posea la autoridad competente en el interior del país o en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siendo a cargo del infractor los gastos de remisión y entrega de la licencia siempre que la misma no hubiera sido retenida en el lugar en que se tramite su devolución.

En los restantes casos y en el plazo previsto, el presunto infractor deberá presentarse personalmente, o por intermedio de un representante que posea poder al efecto, ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa, el cual podrá ser ejercido bajo la modalidad prevista en el primer párrafo del artículo 71 de la Ley N° 24.449.

En todos los supuestos en que el infractor optare por agotar la vía administrativa y solicitar la revisión judicial, se aplicará para ello el procedimiento vigente en cada jurisdicción.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá diseñar un modelo de boleta de citación del inculpado en el término de SESENTA (60) días de entrada en vigencia del presente decreto.

El modelo deberá contener lo siguiente:

- a) Identificación del titular de la licencia (nombre, apellido y documento nacional de identidad), la clase o categoría de licencia y su vigencia.
- b) Identificación de la infracción (número, causa, fecha y hora de la infracción).
- c) Identificación de la autoridad de comprobación actuante (firma, aclaración y número de legajo y matrícula en caso de corresponder).
- d) Identificación de la autoridad de juzgamiento (Juzgado o Autoridad correspondiente a la jurisdicción, domicilio, horario de atención y teléfono).

La boleta de citación del inculpado deberá estar impresa en papel oficial con los resguardos de seguridad documental apropiados para evitar alteraciones o falsificaciones del mismo.

Para la obtención de la nueva licencia, en el caso de producirse la destrucción de la retenida y la caducidad de la habilitación que acredita, se deberá proceder de la manera



prevista para la emisión de este documento por primera vez, a lo que deberá adicionarse la aprobación de un examen teórico y/o práctico que trate sobre los graves efectos de la infracción cometida y la importancia de la conducta debida.” ARTICULO 33.- Los incisos m) a y) incorporados al Artículo 77 de la Ley N° 24.449, se reglamentan en el artículo 49 del presente Anexo que modifica el artículo 77 del Decreto N° 779/95.

ARTICULO 34.- Modifícase el Artículo 84 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95 el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 84.- Deberá entenderse por nafta especial la de mayor octanaje para vehículos particulares que fija el Automóvil Club Argentino, en la jurisdicción donde tenga su asiento la Autoridad de Juzgamiento. La determinación del valor de la U.F. será publicada en la página web de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y se actualizará bimestralmente”.

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

ARTICULO 36.- Sin reglamentar.

CAPITULO II DE LAS MODIFICACIONES AL DECRETO 779/95 ARTICULO 37.- Modifícase el artículo 7º del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

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

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

ARTICULO 38.- Modifícase el artículo 16 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 16.- CLASES DE LICENCIAS.

a) Subclasificación de conformidad al último párrafo del artículo 16 de la Ley:

Clase A.1: Ciclomotores para menores entre DIECISEIS (16) y 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 ce).

A.2.1: Motocicletas (incluidos ciclomotores, triciclos y cuatriciclos) de hasta CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CÚBICOS (150 ce) de cilindrada. Se debe acreditar habilitación previa de DOS (2) años para ciclomotor.

A.2.2: Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CÚBICOS (150 ce) y hasta TRESCIENTOS CENTIMETROS CÚBICOS (300 ce) 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 CÚBICOS (300 cc) de cilindrada.

Clase A.4: Motocicletas de cualquier cilindrada incluyendo ciclomotores, triciclos, contemplados en los puntos precedentes de la presente clase, que sean utilizados para el transporte de toda actividad comercial e industrial.

Clase B.1: Automóviles, utilitarios, 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 D.3: Servicios de urgencia, emergencia y similares.

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 E.3: Vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas;

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.

Las clases de licencias previstas en el presente artículo serán revisadas y actualizadas por una Comisión Técnica integrada por representantes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, de la SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, con la participación de las entidades públicas y/o privadas relacionadas con la materia que lo requieran.

#### HABILITACIONES ESPECIALES

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



venios internacionales, y para los diplomáticos, previa acreditación de tal función por parte de la Cancillería Argentina. Las mismas deberán incluirse en la licencia nacional de conducir junto a la categoría que habilitan.” ARTICULO 39.- Modifícase el artículo 34 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera: “ARTICULO 34.- REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA.-

1.- Todos los vehículos que integran las categorías L, M, N, y O previstas y definidas en el artículo 28 de esta Reglamentación, 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. Las revisiones deberán acreditarse obligatoriamente mediante el respectivo Certificado de Revisión Técnica (CRT), el cual deberá ser inmediatamente comunicado a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su incorporación a su base de datos y control de su vigencia, independientemente del informe que exija la Autoridad Jurisdiccional correspondiente.

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

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

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

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

4.- Los vehículos detectados en inobservancia a lo establecido en los items 1, 2 ó 3, podrán ser emplazados en forma perentoria por la Autoridad Jurisdiccional (AJ) a efectuar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y no podrán salir de la jurisdicción en la que se encuentran radicados, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

5.- Para el caso de vehículos que hayan sufrido cualquier tipo de siniestro de tránsito, se deberá proceder a revalidar el Certificado de Revisión Técnica (CRT) en base a la modalidad que establezca la Autoridad de Aplicación del sistema que deberá contemplar, como mínimo, la inspección que asegure que los términos de la RTO siguen vigentes y su debida acreditación en el CRT que revalida. En el caso en que en tal oportunidad se determine el posible deterioro de 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 y el vehículo requerirá de una nueva Revisión Técnica Obligatoria, la cual sólo podrá practicarse una vez reparados los mismos. Tanto la caducidad como la

revalidación de los Certificados de Revisión Técnica (CRT), deberá ser comunicado en forma inmediata a La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su registro y control.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, por su parte, deberá comunicar la caducidad del Certificado de Revisión Técnica (CRT) a la Superintendencia de Seguros de la Nación y a la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, para que procedan a intimar al asegurado, a través de las compañías aseguradoras y al transportista, respectivamente, a regularizar su situación actualizando su RTO.

6.- En el caso de aquellos siniestros por los cuales resulte evidente el deterioro de elementos de seguridad, tales como frenos, dirección, tren delantero, partes estructurales del chasis o carrocería, el Certificado de Revisión Técnica (CRT) perderá su vigencia y el vehículo una vez reparado el vehículo debe ser sometido a una nueva RTO.

Esta circunstancia de evidente deterioro, deberá ser comunicada a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL por la Autoridad de Constatación interviniente, mediante el Acta Siniestral que deben labrar, de modo que ésta proceda a las notificaciones previstas en el inciso anterior a idénticos efectos.

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.

El taller que lleve a cabo la reparación y el certificador habilitado serán responsables de dejar constancia de esta circunstancia en el Certificado de Revisión Técnica caducado.

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

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

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

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

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

9.- El Certificado de Revisión Técnica (CRT) de todo vehículo de Jurisdicción Local (JL) permite que el vehículo circule 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.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en lo pertinente a vehículos particulares y la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en lo relativo a vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, deberán auditar el sistema de revisión técnica obligatoria previsto en el presente artículo en forma continua y serán la autoridad de aplicación del mismo, debiendo llevar un registro de su actividad el cual se incorporará a la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

13.- Cada Autoridad Jurisdiccional dispondrá, de acuerdo a sus prioridades, las acciones necesarias para poner escalonadamente en funcionamiento el Sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO), con antelación al 10 de julio de 2009.

14.- 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, lo que deberá ser informado a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

15.- Cada Autoridad Jurisdiccional deberá establecer un régimen de sanciones a aplicar a todos los talleres que funcionen bajo su jurisdicción, el mismo deberá contemplar sanciones de apercibimiento, suspensión temporaria y cierre definitivo, pudiendo establecer sanciones económicas, de conformidad a lo previsto en el Anexo 2 del Decreto N° 779/95.

En los casos en que se expidiesen Certificados de Revisión Técnica (CRT) y/u oblesas 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 la sanción correspondiente que incluirá el cierre del taller.

16.- 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.

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

18.- Todos los vehículos automotores propulsados a Gas Natural Comprimido (GNC), para poder acceder a la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) deberán exhibir el cumplimiento de la Resolución ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS N° 139 del 17 de marzo de 1995 y sus modificatorias o ampliatorias.

19.- El Taller de Revisión Técnica Obligatoria además de entregar el Certificado de Revisión Técnica (CRT), deberá adherir en el parabrisas delantero, como parte del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria, una identificación de la habilitación otorgada a la unidad para facilitar el control a simple vista por parte de las autoridades en la vía pública.

La misma consistirá en una etiqueta autoadhesiva reflectiva con códigos de seguridad direccionales inviolables que formen parte de su sistema óptico, que quedará inutilizada al

ser desprendida y que garantice adecuadamente la imposibilidad de falsificación, la que será provista por la Autoridad Jurisdiccional correspondiente.

La información de la etiqueta deberá coincidir con la consignada en el Certificado de Revisión Técnica (CRT), manteniendo el mismo tipo de características de seguridad. Los colores bases de estas identificaciones serán renovados por año calendario, para obtener el máximo contraste posible, según el siguiente orden de emisión a partir de 1996: 1) verde, 2) amarillo, 3) azul, 4) bermellón, 5) blanco, 6) marrón, 7) repite la secuencia.

Esta identificación, producto de la evolución tecnológica, deberá ser reemplazada por otra herramienta que permita, como único medio de acreditación de los datos registrales y de seguridad del vehículo, además de la incorporación de los resultados de la revisión técnica obligatoria, almacenar datos tales como la identificación de la chapa patente, del titular del rodado, entre otros vinculados al vehículo necesarios para su control de tránsito y seguridad vial.

Esta herramienta podrá implementarse mediante un registro electrónico asociado a un chip electrónico autoalimentado adherido al vehículo, la cual deberá permitir realizar los controles dinámicos de lectura y escritura de velocidades, verificación técnica, documentación, robos, control fronterizo y cualquiera que determine la Autoridad de Aplicación del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria regulada en el presente artículo. El control deberá efectuarse a cualquier velocidad, incluso a aquéllas superiores a las máximas permitidas,

Asimismo, la Autoridad de Aplicación reglamentará la homologación y el control de esta herramienta.

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

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

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

- a) Alineador óptico de faros con luxómetro incorporado.
- b) Detector de holguras.
- c) Calibre para la medición de la profundidad de dibujo de la banda de rodamiento de neumáticos.
- d) Sistema de medición para la determinación de la intensidad sonora emitida por el vehículo (decibelímetro).
- e) Analizador de gases de escape para vehículos con motor ciclo Otto (CO y HC).
- f) Analizador de humo de gases de escape para vehículos con motor ciclo Diesel (opacímetro o sistema de medición por filtrado).
- g) Instalaciones con elevador o fosa de inspección.
- h) Crike 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 Contra! de Amortiguación.
- n) Herramientas manuales e instrumentos menores de uso corriente y dispositivos para calibración del equipamiento.

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

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

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

23.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá efectuar la revisión del vehículo evaluando el estado general de éste en función del riesgo que pueda ocasionar su circulación en la vía pública y de las condiciones específicas exigidas de acuerdo al servicio que preste, cuando éste no sea de estricto uso particular. A estos efectos, todo vehículo podrá quedar comprendido en uno de los TRES (3) grados de calificación siguiente, en función de las deficiencias observadas:

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

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

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

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

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

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

Asimismo, en cumplimiento de la verificación de la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) para los unidades nuevas CERO KILOMETRO (0 km), antes de ingresar al Servicio de Transporte de Pasajeros y Carga de Jurisdicción Nacional y para la totalidad del parque usado, deberá exigir un informe de un certificador habilitado por la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, en el que conste la correspondencia de cada unidad con el prototipo aprobado con la respectiva Licencia de Configuración de Modelo, de lo que deberá dar cuenta en el Certificado de RTO. Los talleres

de revisión técnica informarán a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL o a la COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL en su caso, el estado de todas las unidades para vigilar permanentemente la configuración \*\* respecto al estado registrado.

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

25.- 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.

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

En este sistema también deberán asentarse las altas y las bajas del personal, haciéndolas constar en la columna de observaciones. 27.- 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.

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

29.- Los talleres de Revisión Técnica Obligatoria deberán remitir de inmediato a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la información de los resultados de las revisiones, mediante el instrumento que se ponga en vigencia a los fines de llevar la estadística de los datos del parque vehicular.

30.- 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).

31.- 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.

32.- 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.

33.- 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.

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

35.- Los talleres de Revisión Técnica Rápida (TRTR) deberán contar con un cartel



fácilmente legible donde se hará constar su responsable, el personal que lo secunda, su número y la Autoridad que lo habilitó.

36.- 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 (20) minutos, computados a partir de la orden de detención del vehículo.

37.- 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.

38.- Con el propósito de posibilitar el cumplimiento de la vigencia de la Revisión Técnica Obligatoria en todo el Territorio Nacional, los talleres inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y de Cargas de la Resolución N° 417 del 17 de septiembre de 1992 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE de! ex MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, en caso de ausencia del sistema de revisión técnica en alguna jurisdicción deberán efectuar dicha tarea para todos los vehículos que integran las Categorías L, M, N y O. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, aportará los recursos necesarios para cubrir las deficiencias de la capacidad operativa, implementando un sistema alternativo hasta tanto sea instaurado el mismo en dicha jurisdicción.

ARTICULO 40.- Modifícase el artículo 40 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 40.- REQUISITOS PARA CIRCULAR. El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones pertinentes.

a) Portar la Licencia Nacional de Conducir otorgada 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) Portar la cédula de Identificación del Automotor (cédula verde). La legítima tenencia de la misma será suficiente acreditación del uso legal del vehículo por cualquier conductor, sin que pueda serle impedida la circulación salvo que haya sido obtenida mediante robo, hurto, engaño o abuso de confianza u otras excepciones que establezca la Autoridad de Aplicación del presente.

c) La posesión del comprobante de seguro obligatorio diseñado por la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION, será prueba suficiente de la vigencia del seguro obligatorio de automotores exigido por el artículo 68 de la Ley N° 24.449, sólo por el período indicado en su texto, el cual será anual salvo las excepciones reglamentariamente previstas. Una vez otorgado, no se podrá oponer a su validez el vencimiento o caducidad por falta de pago.

d) La placa identificatoria de dominio debe ajustarse a las características indicadas en el inciso e.5 del artículo 33 del presente decreto.

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 lo dispuesto en el inciso q) del artículo 49 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, aún 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 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 e potencial extintor de 5 B;

f.1.2.2. Los de 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 ANEXOS 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, aún 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 retrorreflectivas deben tener forma de triángulo equilátero con una superficie no menor de CINCO DECIMAS DE METRO CUADRADO (0,5 m<sup>2</sup>), 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 m<sup>2</sup>). 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 Retroreflectoras”.

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. El número de ocupantes se establecerá conforme la relación estipulada en el inciso k) del presente artículo;

g.2. Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correaje correspondiente y los menores de CUATRO (4) años deben viajar en los dispositivos de retención infantil correspondientes.

g.3.1. Los ciclomotores no pueden llevar carga ni pasajero superior a CUARENTA KILOGRAMOS (40 kg) y los pasajeros siempre deben viajar con casco reglamentario;

g.3.2. Las motocicletas de DOS (2) ruedas no deben transportar más de UN (1) acompañante, el cual debe ubicarse siempre detrás del conductor, ni carga superior a los CIEN KILOGRAMOS (100 kg);

g.3.3. Se aplica en lo pertinente lo dispuesto en los artículos 53 a 58 y consecuentemente el 72.c) del presente;

h) Las infracciones a los pesos y dimensiones máximas de los vehículos además de las sanciones establecidas en los Anexos R y 2, conlleven el pago de compensatorio por rotura de la vía pública;

i) Las normas técnicas relativas a elementos de seguridad activa o pasiva, se adaptarán a los convenios que sobre la materia se establezcan en el ámbito internacional y, especialmente, 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. Cascara exterior dura, lisa, con el perfil de la cabeza y con un relleno amortiguador integral de alta densidad, que la cubra 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 sujetá correctamente el casco a 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 m<sup>2</sup>);

j.1.7. Interiormente debe llevar una etiqueta claramente legible que diga: "Para una adecuada protección este casco debe calzarse 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 (aún 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". k) Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo.

La instalación de apoyacabezas 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." ARTICULO 41.- Modifícase el artículo 48 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera: "ARTICULO 48. PROHIBICIONES.

a.1. Cualquier variación en las condiciones físicas o psíquicas respecto a las tenidas en cuenta para la habilitación, implican:

a.1.1. En caso de ser permanentes, una nueva habilitación, adaptando la clase de licencia, de corresponder;

a.1.2. En caso de ser transitorias, la imposibilidad de conducir mientras dure la variación, debiendo considerarse lo siguiente:

a.1.2.1. En el caso de ingesta de alcohol, deberá estar a lo previsto por el artículo 73 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95, y en consecuencia de detectarse más de MEDIO GRAMO (0,5 g) de alcohol por litro de sangre, su vehículo deberá ser secuestrado en un sitio seguro que deberá establecer la autoridad jurisdiccional competente al efecto y de exceder el



gramo de alcohol por litro de sangre, deberá adicionarse la sanción por incurrir en falta grave y la prevista por el artículo 86 de la Ley N° 24.449;

a.1.2.2. La ingesta de drogas (legales o no) impide conducir cuando altera los parámetros normales para la conducción segura. En el caso 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 artículo 72.a. 1;

b.1. La prohibición de ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello, comprende a los dependientes y familiares del propietario o tenedor del vehículo, no pudiendo éste invocar desconocimiento del uso indebido como eximiente;

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 aquélla que resulte prudente teniendo en cuenta la velocidad de marcha y las condiciones de la calzada y del clima, y que resulte de una separación en tiempo de por lo menos DOS (2) segundos.

h) Cualquier maniobra de retroceso, en los casos permitidos, 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;

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;

1)1. Se entiende por "cubiertas con fallas" las que presentan deterioros visibles, como cortaduras que lleguen al casco, desprendimientos o separaciones del caucho o desgaste de la banda de rodamiento que deje expuestas las telas;

1.2. La profundidad mínima de los canales de la banda de rodamiento es de UNO CON SEIS DECIMAS DE MILIMETRO (1.6 mm). En neumáticos para motocicletas la profun-

didad mínima será de UN MILIMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DECIMAS DE MILIMETRO (0,5 mm);

1.3. 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;

1.4. Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto para los casos 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;

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, cubriendose 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 deben 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 o 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 (2) ejes, ni de TRES Y MEDIA TONELADAS (3,5 Tn) para los de UN (1) solo eje;



v) Sin reglamentar;

w) Es de aplicación lo previsto en el inciso a) del artículo 33 de la Ley N° 24.449 y su reglamentación;

x) Es de aplicación lo previsto en el inciso q) del artículo 77 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95;

y) Sin reglamentar."

**ARTICULO 42.-** Modifícase el artículo 53 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

**"Artículo 53. - EXIGENCIAS COMUNES.**

a) Los vehículos deben circular en condiciones adecuadas de prestación cumpliendo con los requisitos de seguridad establecidos en el Título V de la Ley de Tránsito y de esta Reglamentación.

b) Antigüedades máximas.

b.1) Los propietarios de vehículos para transporte de pasajeros, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449.

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 las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449.

b.3) Los propietarios de vehículos para transporte de carga, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449. Los vehículos de carga podrán continuar en uso más allá de la edad máxima establecida si superan la inspección técnica obligatoria de acuerdo a las pautas indicadas en la primera parte del inciso b) del Artículo 53 de la Ley N° 24.449, pero en ningún caso, podrán llevar acoplado o exceder el OCHENTA POR CIENTO (80 %) del peso total y por eje.

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 y M2 que cumplan servicios de transporte de pasajeros de media y larga distancia, transporte para el turismo y oferta libre, como también, los de las categorías N2 y N3 que cumplan servicios de transporte de cargas

generales y los de todas las categorías que cumplan servicios de transporte de materiales y residuos peligrosos deberán contar con un sistema de registro de operaciones inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, la distancia recorrida, el tiempo y las horas de conducción y de descanso de cada conductor, entre otras variables. Estos datos los deberán exhibir en un registro físico a modo de demostrativo histórico de su comportamiento, de facilitar la investigación de los siniestros en los que el vehículo con el objeto de determinar sus causales y las medidas de prevención correspondientes, entre otros fines que procedan. Los mismos podrán ser controlados en cualquier lugar en que se halle el vehículo por los organismos de control habilitados.

Los sistemas de registro de operaciones deberán encontrarse homologados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) conforme lo establecido por la Ley N° 19.511 de Metrología Legal, los convenios internacionales vigentes en la materia y el presente, para lo que realizará los ensayos y las validaciones pertinentes.

Los sistemas de registro de operaciones deberán incluirse, como un elemento de instalación obligatoria en las unidades correspondientes, en el **MANUAL DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS**.

Los talleres de Revisión Técnica Obligatoria de jurisdicción nacional de los artículos 34 y 35 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, comprobarán la instalación y controlarán el normal funcionamiento de los **SISTEMAS DE REGISTRO DE OPERACIONES**, en ocasión de realizar la verificación mecánica de los vehículos legalmente prevista.

La **SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR** de la **SECRETARIA DE TRANSPORTE** del **MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS**, será la autoridad de aplicación del sistema. Será responsabilidad del transportista y del conductor, en su caso, que el **SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES** funcione debidamente, como también que la información que registre sea el fiel reflejo de la realidad.

Apruébase **EL PROTOCOLO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA EL SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES** que como Anexo X forma parte integrante del presente.

h) Los vehículos de transporte y la maquinaria especial deben llevar en la parte trasera “un círculo reflectivo indicador de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar”, el que debe cumplir con los siguientes requisitos: h.1. Se colocará en la parte posterior del vehículo, sobre el lado izquierdo, lo más próximo posible al plano vertical y en lugar visible. En el caso de unidades ^ remolcadas se debe aplicar la misma señalización.

h.2. El círculo retrorreflectorante será de color blanco y el nivel de retrorreflexión del círculo se ajustará como mínimo a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo;

h.3. El círculo tendrá un diámetro de DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS MAS o MENOS CINCO MILIMETROS (250 mm q 5 mm). Los números serán negros y estarán en posición centrada con una altura de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (150 mm q 5 mm), y el ancho del trazo será de VEINTE MILIMETROS MAS o MENOS DOS MILIMETROS (20 mm q 2 mm).

h.4. La **SECRETARIA DE TRANSPORTE** del **MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDE-**



RAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, en su carácter de Autoridad del Tránsito dispondrá las normas reglamentarias y complementarias, como así las modificaciones que surjan de acuerdos internacionales y las excepciones, previa consulta con los organismos técnicos correspondientes;

i) al k) Sin reglamentar;

**ARTICULO 43.-** Modifícase el artículo 66 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 66.- INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA. A los fines de estudiar y analizar los siniestros viales en los términos del artículo que se reglamenta, cada jurisdicción provincial centralizará la información de su territorio, y la remitirá a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La mencionada información deberá consignarse en los formularios de actas siniestrales que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determine, sin perjuicio del derecho de solicitar información adicional.

a) Es autoridad de aplicación para el labrado de las actas siniestrales la Policía Federal y las Policias Provinciales, la Gendarmería Nacional y la Prefectura Nacional, la Policía de Seguridad Aeroportuaria, correos públicos y privados autorizados y registrados a tal fin, y las aseguradoras o asociaciones de aseguradoras que se constituyan al efecto, los cuales deberán consignar la totalidad de los datos del siniestro.

b) Las aseguradoras deberán remitir copia de las Actas Siniestrales a la Superintendencia de Seguros de la Nación y ésta deberá registrarlas en su base de datos.

c) El acta de denuncia de siniestros correspondiente formará parte del sumario penal, debiendo constar en éste la remisión de la copia pertinente a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

d) La SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION debe mantener on line con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL su base de datos para lo cual coordinarán su actuación.

**ARTICULO 44.-** Reglaméntase el artículo 68 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, disponiendo que el plazo de TREINTA (30) días se deberá contar desde la entrada en vigencia del presente decreto;

"ARTICULO 68.- La Superintendencia de Seguros de la Nación en el plazo de TREINTA (30) días deberá dictar la norma que considere adecuada a efectos de que los aseguradores den cumplimiento con la exigencia establecida en el tercer párrafo, segunda parte, del artículo 68 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias respecto de la revisión técnica obligatoria. La misma será exigible una vez que en la jurisdicción en la que se pretenda asegurar cada rodado se encuentre en funcionamiento el sistema de revisión técnica obligatorio conforme lo establece el artículo 34 del presente.

La Superintendencia de Seguros de la Nación en conjunto con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, determinará y comunicará a las aseguradoras el momento en que resulte técnicamente posible aplicar un sistema de prima variable del seguro Obligatorio Automotor por parte de estas últimas, para ello deberán encontrarse operativos los registros de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá arbitrar los medios necesarios para permitir a las aseguradoras el acceso a la información existente en sus bases de datos que sean necesarios para viabilizar la implementación del sistema de prima variable establecido en la Ley N° 24.449 y sus modificatorias. ARTICULO 45.- Modifícase el artículo 70 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 70.- Cuando se utilicen modos automáticos o semiautomáticos para la comprobación de infracciones en la vía pública, la autoridad pertinente deberá, de acuerdo al procedimiento que se establezca al efecto, notificar la comisión de la falta al conductor de la unidad dentro de los DIEZ KILOMETROS (10 km) del lugar en donde se hubiere verificado la misma.

Cuando este procedimiento fuera imposible por circunstancias acreditadas debidamente será válida la notificación al domicilio del presunto infractor." ARTICULO 46.- Modifícase el artículo 72 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 72.- La retención preventiva a que se refiere el artículo de la Ley que se reglamenta, estará a cargo de la autoridad policial o fuerzas de seguridad en sus respectivas jurisdicciones.

a) 1. Se considera sorprendida en in fraganti estado de intoxicación a una persona, cuando el mismo es manifiesto y evidente. En tal caso la retención debe ser inmediata, no debiendo insumir más de TREINTA (30) minutos.

Deberá dejarse constancia del acto.

La comprobación de alcoholemia en el caso del inciso a.1, deberá llevarse a cabo de conformidad con lo previsto por el artículo 73 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95.

b) Sin reglamentar;

c) Se puede impedir la circulación de vehículos, cuando afecten la seguridad, la estructura vial o por falta o ilegitimidad de la documentación, según los casos taxativamente enumerados en el Artículo 40. Los vehículos podrán ser removidos de la vía pública si es que el mismo no pudiere ser conducido por persona habilitada al encontrarse incurso en falta grave conforme lo establecido en el inciso m) del Artículo 77 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias. Los gastos de remoción y traslado serán a cargo del titular registral o tenedor de la unidad. La conducción de la unidad retenida deberá ser realizada por personal capacitado acorde al tipo de unidad de que se trate y contando para las unidades afectadas al transporte de pasajeros o cargas con el tipo de habilitación necesaria para conducir las mismas.

d) Sin reglamentar;

e) Sin reglamentar."

ARTICULO 47.- Modifícase el artículo 73 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 73.- CONTROL PREVENTIVO. En los controles preventivos masivos para determinación de intoxicación alcohólica por superar la graduación alcohólica establecida en el inciso a) del artículo 48 de la Ley N° 24.449, por el uso de estupefacientes, psicotró-



picos, estimulantes y otras sustancias análogas que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el MINISTERIO DE SALUD, deberá procederse de la siguiente manera:

1. La autoridad de control competente requerirá de los conductores de vehículos a motor y bicicletas su voluntario sometimiento a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones.

La negativa a ello constituye falta y presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el artículo 48, inciso a) de la Ley N° 24.449 y, en tal caso, si la intoxicación alcohólica resulta ser manifiesta y evidente deberá, además, proceder conforme lo determinado por los incisos a.1 y e) del artículo 72 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95.

2. Practicar dichas pruebas mediante alcoholímetros u otros mecanismos de control homologados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que se ajusten a uno de los métodos aprobados por la autoridad sanitaria competente.

3. Ante el resultado positivo, además de las sanciones previstas para el inciso m) del artículo 77 y el artículo 86 de la Ley N° 24.449, se requerirá la intervención de la autoridad sanitaria pertinente de cada jurisdicción para su debida atención médica, debiendo secuestrarse el vehículo en un sitio seguro conforme la modalidad que establezca la autoridad jurisdiccional competente y lo previsto en el inciso c) del artículo 72 del Anexo 1 del presente Decreto.

A petición del interesado se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y aprobados por la autoridad sanitaria competente. Las pruebas de contraste podrán realizarse en el lugar mediante la asistencia del auxilio médico que deberá encontrarse en el área o, en su defecto, en el hospital público más cercano. En caso de confirmarse el resultado que se contrasta, los gastos que demanden las pruebas estarán a cargo del conductor requirente.

4.- El resultado de estas mediciones deberá asentarse en un formulario que deberá ser anexado al acta de infracción, conteniendo la siguiente información:

- mención e identificación en ambos documentos de aquellos datos que permitan identificar al alcoholímetro o medio de comprobación utilizado, tipo y resultado de la prueba de contraste realizada en su caso;

- otras circunstancias del conductor, además de las consignadas en el acta y cualquier otro dato relativo a la comprobación de la falta;

- firmas de la autoridad de comprobación interviniente y del conductor si se aviniere a ello, si no lo hiciere se dejará constancia, pudiendo firmar testigos.

5.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el MINISTERIO DE SALUD, para la detección de las demás sustancias a que se refiere el apartado primero del presente artículo, establecerá los métodos pertinentes para su comprobación, siendo la negativa causal de presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el artículo 48, inciso a) de la Ley N° 24.449.

6.- En caso de siniestro vial, la autoridad interviniente deberá tomar todas las pruebas necesarias para determinar la existencia de alcohol en sangre de los intervenientes u otras sustancias no autorizadas, pudiendo efectuar para ello, exámenes de sangre y/o orina y cualquier otro que determine la autoridad sanitaria competente. Las pruebas necesarias para comprobación accidentológica se efectuarán en forma inmediata de ocurrido el hecho conforme lo establecido en los puntos precedentes. Los resultados de las pruebas realizadas deberán ser remitidos dentro de las VEINTICUATRO (24) horas siguientes al siniestro, al juez competente y a la autoridad administrativa de juzgamiento para la aplicación de la sanción legal que corresponda.”

ARTICULO 48.- Modifícase el artículo 75 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 75.- A los fines del inciso c) del artículo que se reglamenta para aquellas presuntas faltas y/o delitos que se verifiquen sin poder individualizar al conductor del vehículo involucrado en el hecho, se informará a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la matrícula y/o datos identificatorios del automotor con el objeto de que el citado organismo obtenga los datos faltantes.

Cuando la notificación de la falta fuere dirigida al titular registral de la unidad y éste no fuere el conductor a cargo de vehículo infraccionado, deberá individualizar al mismo a requerimiento de la autoridad o en oportunidad del ejercicio de su derecho de defensa.

Demostrada tal circunstancia, la sentencia administrativa deberá recaer en la persona del conductor a tenor de lo establecido en los artículos 75 y 76 de la Ley N° 24.449. De no hacerlo será responsable directo por el pago de la multa.”

ARTICULO 49.- Modifícase el artículo 77 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 77. - CLASIFICACION. Constituyen faltas graves las siguientes:

- a) Sin reglamentar.
- b) Sin reglamentar.
- c) Sin reglamentar.
- d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo conforme lo previsto por la normativa vigente en la materia y en especial lo establecido en el artículo 40 del presente decreto.
- e) La documentación exigible es la prevista en los artículos 34, 35 y 40 del presente decreto y toda otra taxativa y expresamente establecida por la autoridad de aplicación.
- f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente acreditado conforme lo establecido en el Artículo 40 del presente decreto.
- g) Sin reglamentar. h) Sin reglamentar. i) Sin reglamentar.
- j) Librar al tránsito vehículos fabricados o armados en el país o importados, que no cumplan con lo exigido en el Título V de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias y reglamentaciones.



tarias, y que no hayan sido autorizados por la autoridad competente y lo acrediten con el certificado de Licencia para Configuración de Modelo (LCM) o su complementario y con el Certificado de Revisión Técnica Obligatoria que dé cuenta de tal circunstancia conforme lo previsto por el artículo 34, inciso 21, del presente decreto.

k) Sin reglamentar.

l) Sin reglamentar.

m) Sin reglamentar.

n) Sin reglamentar.

ñ) 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 (2) SEGUNDOS.

o) Sin reglamentar.

p) Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo.

q) La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor, así como todo otro elemento que produzca distracción o requiera la atención sensitiva del conductor.

r) Sin reglamentar.

s) Sin reglamentar.

t) Sin reglamentar.

u) En caso de menores de CUATRO (4) años, además de ser trasladados en el asiento trasero del vehículo, deberán ubicarse en el dispositivo de retención infantil correspondiente.

v) Sin reglamentar.

w) Sin reglamentar.

x) El comprobante de la Revisión Técnica Obligatoria requerido para la conducción de todo vehículo es el certificado de la Revisión Técnica Obligatoria previsto en el artículo 34 del Anexo 1 del presente decreto.

y) El comprobante que acredita el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 del presente decreto es el establecido en el artículo 40, inciso c), del presente." ARTICULO 50.- Incorpórase como "Título Preliminar" del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, el Capítulo I del presente decreto.

CAPITULO III DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS ARTICULO 51.- EL SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO deberá realizar un análisis funcional de los datos existentes, pudiendo diseñar medidas globales de ejecución en las distintas órbitas sin que ello implique delegación de jurisdicción y hasta tanto la red quede conformada, a los efectos de operar mediante una red informática que asegure un flujo de información ágil y certera.

El SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO deberá ejecutar en una primera etapa un relevamiento de organismos que cuenten con información concerniente a la temática vial, para lo cual, podrá celebrar los convenios que considere necesarios. Posteriormente, procederá a efectuar el análisis funcional establecido de los datos obtenidos por los distintos organismos. Ejecutada esta etapa procederá, el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO, a su registración en la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, debiendo mantenerse la misma actualizada.

ARTICULO 52.- El Ministerio de Salud de la Nación, por intermedio del área competente en tecnología médica, en un plazo de SESENTA (60) días a contar

desde la entrada en vigencia del presente decreto, deberá establecer los métodos que considere adecuados para medir la cantidad de alcohol en sangre, de modo tal que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL al homologar los alcoholímetros que se utilizarán para procedimientos de control de alcoholemia verifique su adecuación a alguno de ellos.

ARTICULO 53.- Hasta tanto se habilite el modelo único de la Licencia Nacional de Conducir, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá autorizar con validez nacional las licencias provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o municipales identificándolas con un holograma o similar adherido sobre el soporte material de las mismas, debidamente numerado y que permita su registro y seguimiento. Estas licencias deberán ser inscriptas en la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

ARTICULO 54.- A los efectos de la implementación de lo previsto en el artículo 20 del presente decreto, Gendarmería Nacional ejercerá su función en las Rutas Nacionales y espacios del dominio público nacional en forma progresiva de acuerdo a la planificación y recursos que la Autoridad de Aplicación establezca a tal fin. ARTICULO 55.- Instruyese a la COMISION NACIONAL DE COMUNICACIONES de la SECRETARIA DE COMUNICACIONES del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS para que en el plazo de TREINTA (30) días otorgue el número telefónico de emergencia previsto en el segundo párrafo del artículo 18 del presente decreto.

ARTICULO 56.- La medida prevista en el artículo 53, inciso g), de! Decreto N° 779/95, será obligatoria para los vehículos CERO KILOMETRO (0 km) de las categorías N2 y N3 que cumplan servicios de transporte de cargas generales que se incorporen al parque vehicular a partir de la entrada en vigencia del presente

decreto, excepto para los vehículos previamente incorporados al parque vehicular que posean el sistema de registro de operaciones instalado de fábrica. ARTICULO 57.- Hasta tanto se implemente para la totalidad del parque vehicular lo previsto en el artículo 39 del presente y con el propósito de posibilitar el cumplimiento de la vigencia de la Revisión Técnica Obligatoria en todo el Territorio Nacional, los talleres inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y de Cargas de la Resolución N° 417/92 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, en caso de ausencia del sistema de revisión técnica en alguna jurisdicción deberán efectuar dicha tarea para todos los vehículos que integran el parque local. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, aportará los recursos necesarios



para cubrir las deficiencias de la capacidad operativa, implementando un sistema alternativo hasta tanto sea instaurado el mismo en dicha jurisdicción.

**ARTICULO 58.- PLAZOS.**- Todos los plazos establecidos en el presente se computarán en días hábiles administrativos, salvo disposición expresa en contrario y se entenderá que comienzan a correr a partir del día siguiente de su entrada en vigencia.

**ARTICULO 59.-** La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL será la Autoridad de Aplicación del presente decreto.

## Ley N° 24.449: Ley de Tránsito

**Principios Básicos.** Coordinación Federal. Consejo Federal de Seguridad Vial Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito. Usuario de la Vía Pública. Capacitación. Licencia de Conductor. Vía Pública. Vehículo. Modelos Nuevos. Parque Usado. Circulación. Reglas Generales. Reglas de Velocidad. Reglas para Vehículos de Transporte. Reglas para Casos Especiales. Accidentes. Bases para el Procedimiento. Principios Procesales. Medidas Cautelares. Recursos Judiciales. Régimen de Sanciones. Principios Generales. Sanciones. Extinción de Acciones y Sanciones. Norma supletoria. Disposiciones Transitorias y Complementarias.

Sancionada: Diciembre 23 de 1994.

Promulgada Parcialmente: Febrero 6 de 1995.

### TÍTULO I

#### PRINCIPIOS BÁSICOS

#### CAPÍTULO ÚNICO

**ARTÍCULO 1º — ÁMBITO DE LA 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 fueren 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.

**ARTÍCULO 2º — COMPETENCIA.** Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asignase a las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional. La Nación, a través de Gendarmería Nacional y las provincias, suscribirán con los alcances determinados por el artículo 2º del decreto 516/07 y por el artículo 2º del decreto 779/95, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios.

La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundamentalmente, específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorías 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.

Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de



excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la Ley Nacional de Tránsito 24.449, su reglamentación y lo establecido en la presente ley.

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.

*(Artículo sustituido por art. 20 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTÍCULO 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.

**ARTÍCULO 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.

**ARTÍCULO 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 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 retroreflector 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.
- i) Camino: una vía rural de circulación.
- j) Camión: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total.

- k) Camioneta: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 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 por hora de velocidad.
- ll bis) Ciclovías: Carriles diferenciados para el desplazamiento de bicicletas o vehículo similar no motorizado, físicamente separados de los otros carriles de circulación, mediante construcciones permanentes.

*(Inciso incorporado por art. 1º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).*

- 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 a 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 descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la 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 frontistas.

z') Zona de seguridad: área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

## TÍTULO II

### COORDINACIÓN FEDERAL

#### CAPÍTULO ÚNICO

**ARTÍCULO 6º — CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL.** Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina. Estará integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo nacional.

Los representantes deberán ser los funcionarios de más alto rango en la materia de sus respectivas jurisdicciones con jerarquía no inferior al tercer nivel jerárquico institucional del Poder Ejecutivo de su jurisdicción. También participarán con voz y voto, DOS (2) representantes por cada una de las comisiones pertinentes de las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores de la Nación; uno por la mayoría y otro por la primera minoría.

El Consejo Federal de Seguridad Vial tendrá su sede en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y recibirá apoyo para su funcionamiento administrativo y técnico.

*(Artículo sustituido por art. 21 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTÍCULO 7º — FUNCIONES.** El Consejo tendrá por funciones:

- a) Proponer políticas de prevención de accidentes;
- b) Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley;
- c) Alentar y desarrollar la educación vial;
- d) Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios;
- e)

*(Inciso derogado por art. 22 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

f)

*(Inciso derogado por art. 22 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

- 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.

**ARTICULO 8º — REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO.** Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito (Re.N.A.T.), el que dependerá y funcionará en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en los términos que establezca la reglamentación de la presente ley, el cual registrará los datos de los presuntos infractores, de los prófugos o rebeldes, de los inhabilitados, de las sanciones firmes impuestas y demás información útil a los fines de la presente ley que determine la reglamentación.

A tal fin, las autoridades competentes deberán comunicar de inmediato los referidos datos a este organismo.

Este registro deberá ser consultado previo a cada trámite de otorgamiento o renovación de Licencia Nacional de Conducir, para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia y/o para todo otro trámite que exija la reglamentación.

Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interjurisdiccional 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.

*(Artículo sustituido por art. 23 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

### TITULO III

#### EL USUARIO DE LA VIA PUBLICA

##### CAPITULO I

###### Capacitación

**ARTÍCULO 9º — EDUCACION VIAL.** Amplíanse los alcances de la ley 23.348. Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario;
- 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.

*(Inciso incorporado por art. 2º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).*

**ARTICULO 10.** — CURSOS DE CAPACITACION. 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.

**ARTICULO 11.** — EDADES MINIMAS 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 licencias C, D y E.
- b) Diecisiete años para las restantes clases;
- c) Dieciséis años para ciclomotores, en tanto no lleven pasajero;
- d)

*(Inciso vetado por art. 1º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)*

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 a las zonas o vías que determinen en el ámbito de su jurisdicción.

**ARTICULO 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.

## CAPITULO II

### Licencia Nacional de Conducir

*(Denominación del Capítulo sustituida por art. 24 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTICULO 13.** — CARACTERISTICAS. Todo conductor será titular de una Licencia Nacional de Conducir ajustada a lo siguiente:

- a) La Licencia Nacional de Conducir otorgada por municipalidades u organismos provinciales autorizadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República, como así también en territorios extranjeros, en los casos en que se hubiera suscripto el correspondiente convenio, previa intervención de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, conforme lo establezca la reglamentación;
- b) La licencia nacional deberá extenderse conforme a un modelo unificado que responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño que establezca la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se individualizará por la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad local emisora y el número de documento nacional de identidad del requirente;
- c) Las licencias podrán otorgarse con una validez de hasta CINCO (5) años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico. De registrar el titular antecedentes por infracciones graves o en cantidad superior a la que se determine por vía de la reglamentación, se deberán revalidar los exámenes teórico-prácticos;
- 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) A partir de la edad de SESENTA y CINCO (65) años se reducirá la vigencia de la Licencia Nacional de Conducir. La autoridad expedidora determinará, según los casos, los períodos de vigencia de las mismas, dentro de los parámetros que establezca la reglamentación;
- f) La emisión de la Licencia Nacional de Conducir y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos, a través de un sistema cuyas condiciones y características se determinarán en la reglamentación;
- g) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;
- h) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El otorgamiento de licencias de conductor en infracción a las normas de esta ley y su reglamentación, permitirá a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por intermedio de la Autoridad de Aplicación y Comprobación correspondiente, restringir la circulación en jurisdicción nacional del titular de la licencia otorgada en infracción, y a la vez, hará posible al o a los funcionarios que las extiendan, de las responsabilidades contempladas en el artículo 1112 del Código Civil, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.



*(Artículo sustituido por art. 25 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTICULO 14. — REQUISITOS:**

- a) La autoridad emisora 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. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
4. Un examen médico psicofísico que comprenderá: una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica.
5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.
6. Un examen teórico práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.
7. Un examen práctico de idoneidad conductiva. Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas que puedan conducir con las adaptaciones 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 (2) años.
8. La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará, homologará y auditará los contenidos de los distintos exámenes señalados en los incisos 4, 5, 6 y 7.

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

Antes de otorgar una licencia se deberá requerir al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito informes de infracciones y de sanciones penales en ocasión del tránsito, más los informes específicos para la categoría solicitada.

*(Artículo sustituido por art. 26 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTICULO 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;

(Expresión “acreditado por profesional competente” vetada por art. 5º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)

- 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.

**ARTICULO 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 150 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.

**ARTICULO 17.** — MENORES. Los menores de edad para solicitar licencia conforme al artículo 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.

**ARTICULO 18.** — MODIFICACION 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.

**ARTICULO 19.** — SUSPENSION 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.

**ARTICULO 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 setenta 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.

#### TITULO IV

#### LA VIA PUBLICA

#### CAPITULO UNICO

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 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.

(Artículo incorporado por art. 3º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 23.** — OBSTACULOS. 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.

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 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;

g) Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

**ARTICULO 26.** — PUBLICIDAD EN LA VIA PUBLICA. 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.

Queda prohibida toda clase de publicidad de bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar localizadas en las áreas indicadas puedan ser visualizadas desde las mismas, con excepción de aquellas que contengan leyendas relativas a la prevención de seguridad vial. Las violaciones a esta prohibición serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la ley 24.788 - De Lucha contra el Alcoholismo.

(Último párrafo incorporado por art. 27 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008.  
Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

**ARTICULO 26 bis.** — VENTA DE ALCOHOL EN LA VIA PUBLICA. Limítase el expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, para su consumo, en establecimientos comerciales que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas conforme lo establezca la reglamentación. Las violaciones a esta limitación serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la Ley 24.788 – De Lucha contra el Alcoholismo.

(Artículo incorporado por art. 28 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

**ARTICULO 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.

## TITULO V

### EL VEHICULO

#### CAPITULO I

##### Modelos nuevos

**ARTICULO 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 quedarán 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.

**ARTICULO 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 artículo 28 párrafo 4;

6. Estar construidos 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 destinan 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 transporte 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 retrorreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, un sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación.

*(Último párrafo incorporado por art. 29 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008.  
Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTICULO 30. — REQUISITOS PARA AUTOMOTORES.** Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:

- a) Correajes 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 guardabarros 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) Retrorreflejantes 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 trasero;

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;

n) 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, construidos 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.

**ARTICULO 31.** — SISTEMA DE ILUMINACION. 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 incisos b), c), d), e), f) y g);

5. La maquinaria especial de conformidad a lo que establece el artículo 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.

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 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;

f)

*(Inciso vetado por art. 6º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)*

## CAPITULO II

### Parque usado

**ARTICULO 34.** — REVISION TECNICA 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, acoplados 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 artículo 72, inciso c), punto 1.

**ARTICULO 35.** — TALLERES DE REPARACION. 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.

## TITULO VI

### LA CIRCULACION



## CAPITULO I

### Reglas Generales

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 37.** — EXHIBICION 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.

**ARTICULO 38.** — PEATONES Y DICAPACITADOS. 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, sólo para el ascenso-descenso del mismo;

Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, 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. 7º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995*)

b) En zona rural:

Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banqueta 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.

**ARTICULO 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 inciso a) del artículo 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, respe-

tando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

**ARTICULO 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, de identificación del mismo; (*Expresión “vencida o no, o documento” vetada por art. 8º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995*)
- c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 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 adecuadas 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 del artículo 72 inciso 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;
- k) Que sus ocupantes usen los correajes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

**ARTICULO 40 bis)** Requisitos para circular con bicicletas. Para poder circular con bicicleta 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 similar;
- 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.



(Artículo incorporado por art. 7º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).

**ARTICULO 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 su misión;
- 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 rotundas;
- 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.

**ARTICULO 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 sobre pasando;
- 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 sobre pasarlo 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 sobre paso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobre pasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento;
- e) El vehículo que ha de ser sobre pasado deberá, una vez advertida la intención de sobre paso, 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, corriendo a la banquina periódicamente;

h) Excepcionalmente se puede adelantar por la 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.

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 44.** — VIAS 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 de 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.

**ARTICULO 45. — VIA 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 tuvieran 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.

**ARTICULO 46. — AUTOPISTAS.** En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarril, rigen las siguientes reglas:

a) El carril extremo izquierdo se utilizará 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 incisos b), c) y d).

**ARTICULO 46 bis:** Ciclovías. 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.

(Artículo incorporado por art. 4º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).

**ARTICULO 47.** — USO DE LAS LUCES. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 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 ferroviales;
- 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.

(Artículo sustituido por art. 1º de la Ley N° 25.456 B.O. 10/09/2001)

**ARTICULO 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 hacer 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.

(Inciso sustituido por art. 17 de la Ley N° 24.788 B.O. 03/04/1997)



- 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 garage 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 acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola;
- p) Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorrientas, 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 la transitabilidad 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.

**ARTICULO 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, a 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.

*(Apartado sustituido por art. 5º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).*

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 período 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.

*(Inciso incorporado por art. 6º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).*

## CAPITULO II

### Reglas de velocidad

**ARTICULO 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.

*(Último párrafo vetado por art. 9º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)*

**ARTICULO 51.** — VELOCIDAD MAXIMA. 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 inciso 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.

**ARTICULO 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.

### CAPITULO III

#### Reglas para vehículos de transporte

**ARTICULO 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 calidad 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 inciso 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 semirremolque (articulado) y acoplado: 20 mts. con 50 ctms.;

3.5. Omnibus: 14 mts. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa 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 acoplado 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, habilitación 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 verifique 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, prosiga la sustanciación 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.

**ARTICULO 54. — TRANSPORTE PÚBLICO.** En el servicio de transporte urbano regular, 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.

**ARTICULO 55.** — TRANSPORTE 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 cinturón de seguridad combinados e inerciales, de uso obligatorio en todos los asientos del vehículo.

*(Párrafo sustituido por art. 1º de la Ley N° 25.857 B.O. 8/1/2004).*

Los transportistas escolares, tendrán que adecuar sus vehículos en consecuencia con las disposiciones de la presente ley en un plazo no mayor de un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

*(Párrafo incorporado por art. 2º de la Ley N° 25.857 B.O. 8/1/2004).*

**ARTICULO 56.** — TRANSPORTE DE CARGA. Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

- a) Estar inscriptos 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 artículo 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 24.051.

**ARTICULO 57.** — EXCESO DE CARGA. Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública, y bajo su exclusiva responsabilidad, de la carga que excede las dimensiones o peso máximo permitidos.

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.

**ARTICULO 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.

#### CAPITULO IV

##### Reglas para casos especiales

**ARTICULO 59.** — OBSTACULOS. La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objetos sobre la calzada o banquinas, debido a caso fortuito o fuerza mayor debe ser advertida 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 sí 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 retroreflectancia de noche.

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

**ARTICULO 60.** — USO ESPECIAL DE LA VIA. El uso de la vía pública para fines extraños al tránsito, tales como: manifestaciones, mitines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclistas, 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 sí 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.

**ARTICULO 61.** — VEHICULOS DE EMERGENCIAS. 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.

**ARTICULO 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 artículo 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 el 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.

**ARTICULO 63.** — FRANQUICIAS ESPECIALES. 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.

## CAPITULO V

### Accidentes

**ARTICULO 64.** — PRESUNCIIONES. 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.

**ARTICULO 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 adhiriéndolos 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.

**ARTICULO 66.** — INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA. Los accidentes del tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y ob-



tener 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 artículo 68, párrafo 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.

**ARTICULO 67.** — SISTEMA DE EVACUACION 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.

**ARTICULO 68.** — SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor, acoplado 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 inciso c) del artículo 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 artículo 66 inciso 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 del 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.

**TITULO VII****BASES PARA EL PROCEDIMIENTO****CAPITULO I****Principios Procesales**

**ARTICULO 69.** — PRINCIPIOS BASICOS. 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.

**ARTICULO 70.** — DEBERES 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 identifique 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 incomparcuentes debidamente citados, rebeldes o prófugos, salvo los casos previstos en los artículos 69, inciso h), y 71;
4. Atender todos los días durante ocho horas, por lo menos.

**ARTICULO 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 ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal de fehaciente constatación.

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

Asimismo cuando el presunto infractor acrechte necesidad de ausentarse, se aplazará el juzgamiento hasta su regreso. Este plazo no podrá ser mayor de SESENTA (60) días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor.

Para el caso de las infracciones realizadas en la jurisdicción nacional, será optativo para el infractor prorrogar el juzgamiento al juez competente en razón de su domicilio, siempre y cuando el mismo pertenezca a una jurisdicción adherida al sistema. El domicilio será el que conste en la Licencia Nacional de Conducir o el último que figure en el documento nacional de identidad si el cambio de este último fuere posterior al que obra en la Licencia de Conducir y anterior a la fecha de la infracción. Cuando el conductor no hubiese sido identificado en el momento de la infracción el domicilio que se tendrá en cuenta será el del infractor presunto de acuerdo a la información suministrada por el Registro de la Propiedad Automotor.

Cuando el juzgamiento requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción el juez actuante podrá solicitar los informes pertinentes al juez o a las autoridades de constatación locales.

La reglamentación establecerá los supuestos y las condiciones para ejercer esta opción.

El Estado nacional propiciará un sistema de colaboración interprovincial para las notificaciones, juzgamiento y toda otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del efectivo cumplimiento de lo establecido en la presente ley y su reglamentación.

*(Artículo sustituido por art. 30 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

## CAPITULO II

### Medidas Cautelares

**ARTICULO 72.** — RETENCION 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 in-fraganti 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 artículo 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 artículo 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 circulara 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 exceso 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.

7. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso p) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá circular, siempre y cuando desciendan del mismo las personas que sean necesarias para adecuar el número de ocupantes a la capacidad para la cual fue construido.

*(Apartado incorporado por art. 31 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

8. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso r) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo será removido y remitido al depósito que indique la Autoridad de Comprobación donde será entregado a quien acredite su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

*(Apartado incorporado por art. 31 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

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.

**ARTICULO 72 bis — RETENCION PREVENTIVA - BOLETA DE CITACION DEL IN- CULPADO – AUTORIZACION PROVISIONAL.** En los supuestos de comisión de alguna de las faltas graves enunciadas en los incisos m), n), o), s), w), x) o y) del artículo 77 de la presente ley, la Autoridad de Comprobación o Aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la remplazará con la entrega, en ese mismo acto, de la Boleta de Citación del Inculpado. Dicho documento habilitará al inculpado para conducir sólo por un plazo máximo de TREINTA (30) días corridos, contados a partir de la fecha de su confección.

De inmediato, la Autoridad de Comprobación o de Aplicación remitirá la licencia para conducir y la denuncia o acta de infracción respectiva al juez o funcionario que corresponda.

Dentro del referido plazo de TREINTA (30) días corridos, el infractor deberá presentarse personalmente ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa.

En caso de optar por ejercer su derecho de defensa, el juez o funcionario designado podrá otorgar, por única vez, una prórroga de no más de SESENTA (60) días corridos desde la vigencia de la Boleta de Citación del Inculpado para conducir. La prórroga sólo podrá otorgarse en caso de existir dificultades de gravedad tal que imposibiliten emitir la resolución, en cuanto al fondo del asunto, dentro de los TREINTA (30) días corridos desde la fecha en que se confeccionó la Boleta de Citación.

La vigencia de la prórroga no podrá exceder nunca el plazo de NOVENTA (90) días contados a partir de la fecha de emisión de la Boleta de Citación.

En caso de que el infractor no se presentara dentro del término de TREINTA (30) días establecido en el presente procedimiento, se presumirá su responsabilidad.

La licencia de conducir será restituida por el juez o funcionario competente, si corresponde, cuando ocurra alguno de los siguientes supuestos:

- a) Pago de la multa;
- b) Cumplimiento de la resolución del juez o funcionario competente,

Si el infractor no se presentara pasados los NOVENTA (90) días corridos desde la fecha de confección de la Boleta de Citación, se destruirá la licencia retenida y caducará la habilitación para conducir hasta tanto obtenga una nueva licencia de conformidad con el pro-



cedimiento establecido por esta ley. Esta nueva licencia sólo podrá otorgarse si previamente se abonó la multa o se dio cumplimiento a la resolución del juez o funcionario competente.

En el supuesto del inciso x) del artículo 77, además del pago de la multa o cumplimiento de la sanción que corresponda, el infractor deberá acreditar haber dado cumplimiento a la Revisión Técnica Obligatoria.

Para los supuestos de retención cautelar de licencia no se aplicará la opción de prórroga de jurisdicción contemplada en el artículo 71.

*(Artículo incorporado por art. 32 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTICULO 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 inciso a) del artículo 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.

### CAPITULO III

#### Recursos Judiciales

**ARTICULO 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 cinco (5) días de notificada la sentencia ante la autoridad de juzgamiento. Las actuaciones serán elevadas en tres (3) 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.

### TITULO VIII

#### REGIMEN DE SANCIONES

### CAPITULO I

#### Principios Generales

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 77.** — CLASIFICACION. 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. Difículten 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 Título 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.

m) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*



n) La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un DIEZ POR CIENTO (10%);

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

ñ) La conducción, en rutas, autopistas y semiautopistas, a una distancia del vehículo que lo precede menor a la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha, conforme los parámetros establecidos por la presente ley y su reglamentación;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

o) La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

p) La conducción de vehículos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

q) La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

r) La conducción de vehículos propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

s) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

t) La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correaje de seguridad;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

- u) La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

- v) La realización de maniobras de adelantamiento a otros vehículos sin respetar los requisitos establecidos por la presente ley;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

- w) La conducción de vehículos a contramano;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

- x) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria;

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

- y) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 de la presente ley.

*(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 79.** — ATENUANTES. La sanción podrá disminuirse en un tercio cuando, atendiendo a la falta de gravedad de la infracción ésta resulta intrascendente.

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 81.** — CONCURSO DE FALTAS. En caso de concurso real o ideal de faltas, las sanciones se acumularán aun cuando sean de distinta especie.

**ARTICULO 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 éstas 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.

## CAPITULO II

### SANCIONES

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 84.** — MULTAS. 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.

En 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 serán determinadas en la reglamentación desde un mínimo de CINCUENTA (50) UF hasta un máximo de CINCO MIL (5000) UF.

Se considerarán como agravantes los casos en que la responsabilidad recaiga sobre los propietarios.

Para las comprendidas en el inciso 1 del artículo 77, la reglamentación establecerá una escala que se incrementará de manera exponencial, en función de los mayores excesos en que los infractores incurran, con un monto máximo de VEINTE MIL (20.000) UF.

Accesorialmente, se establecerá un mecanismo de reducción de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento que determine la presente ley y su reglamentación.

*(Artículo sustituido por art. 34 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTICULO 85.** — PAGO DE MULTAS. La sanción de multa puede:

a) Abonarse con una reducción del CINCUENTA POR CIENTO (50%) cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. En todos los casos tendrá los efectos de una sanción firme;

b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva cuando no se hubiera 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 cantidad de cuotas será determinada por la autoridad de juzgamiento.

La recaudación por el pago de multas se aplicará para costear programas y acciones destinados a cumplir con los fines de esta Ley. Sobre los montos provenientes de infracciones realizadas en jurisdicción nacional se podrá afectar un porcentaje al Sistema Nacional de Seguridad Vial, conforme lo determine la reglamentación, o en su caso a la jurisdicción



provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o local que haya intervenido en el juzgamiento en el supuesto contemplado en el último párrafo del artículo 71. La Agencia Nacional de Seguridad Vial celebrará los convenios respectivos con las autoridades provinciales.

*(Artículo sustituido por art. 35 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTICULO 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 expedido;
- g) Por pretender fugar habiendo participado de un accidente.

**ARTICULO 87.** — APLICACIONES 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 período 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.

**CAPITULO III**

**Extinción de acciones y sanciones**

**Norma supletoria**

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 89.** — PRESCRIPCION. La prescripción se opera:

- a) A los DOS (2) años para la acción por falta leve;
- b) A los CINCO (5) años para la acción por falta grave y para sanciones;

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

*(Artículo sustituido por art. 36 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTICULO 90.** — LEGISLACION SUPLETORIA. En el presente régimen es de aplicación supletoria, en lo pertinente, la parte general del Código Penal.

## TITULO IX

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

**ARTICULO 91.** — ADHESION. 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 artículo 9 de la ley;
8. Instituir en su código procesal penal la figura de inhabilitación cautelar.

**ARTICULO 92.** — ASIGNACION 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 adoptación por las provincias en forma íntegra, bajo idéntico prin-



cipio 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.

**ARTICULO 93.** — AGREGADO AL CODIGO PROCESAL PENAL. Agréguese el siguiente artículo al Código Procesal Penal de la Nación:

“Artículo 311 Bis. — En las causas por infracción a los arts. 84 y 89 del Código Penal, cuando las lesiones o muerte sean consecuencia del uso de automotores, el Juez podrá en el acto 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 períodos 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 aprueba un curso de los contemplados en el artículo 83, inciso d) de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial”.

**ARTICULO 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.

*(Expresión “nuevas, que con respecto a la legislación reemplazada crea esta ley” vetada por art. 10º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)*

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.

**ARTICULO 95.** — DEROGACIONES. Deróganse las leyes 13.893 y 14.224 y del decreto 692/92, texto ordenado por decreto 2254/92, los artículos 3º a 7º, 10 y 12 y el anexo I así como cualquier otra norma que se oponga a la presente a partir de su entrada en vigencia.

**ARTICULO 96.** — COMISION NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL. La Comisión Nacional de Tránsito y la Seguridad Vial, creada por los decretos 1842/73 y N° 2658/79, mantendrá en jurisdicción nacional las funciones asignadas por dichos decretos y además fiscalizará la aplicación de esta ley y sus resultados.

**ARTICULO 97.** — Comuníquese al Poder Ejecutivo. — ALBERTO PIERRI. — ORLANDO BRITOS. — Enrique Horacio Picado. — Juan José Canals.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS VEINTITRES DIAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO.

**Antecedentes Normativos**

- Artículo 13, inciso c) vetado por art. 2º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995;
- Artículo 14, inciso a), pto. 3, expresión “otorgada por profesional médico habilitado” vetada por art. 3º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995;
- Artículo 14, inciso a), pto. 6.3, vetado por art. 4º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995;
- Artículo 14, inciso a), pto. 6.4, vetado por art. 4º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995;



## Texto actualizado del Decreto 779 de 1995

Conforme al texto del Decreto 1716 de 2008.

Anexo 1

Reglamentación general de la Ley N° 24.449 de tránsito y seguridad vial

### TÍTULO PRELIMINAR

(Incorporado por decreto 1716/08)

### CAPITULO I

#### DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSITO Y DE LA SEGURIDAD VIAL

*ARTICULO 1º.- Sin reglamentar.*

*ARTICULO 2º.- Sin reglamentar.*

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Sin reglamentar.

d) Sin reglamentar.

e) Sin reglamentar.

f) Establecer los requisitos necesarios y el procedimiento preciso para habilitar los centros de emisión y/o impresión de licencias nacionales de conducir en todas las jurisdicciones.



nes del país, con excepción de lo concerniente a las habilitaciones para conducir vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, y proceder, previa inspección y verificación de cada uno de ellos, a la emisión del correspondiente certificado de Centro de Emisión de Licencia Nacional de Conducir Homologado, el cual deberá ser renovado anualmente.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá efectuar las inspecciones que considere necesarias para garantizar los niveles de servicio y seguridad establecidos para la emisión de las licencias nacionales de conducir.

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

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

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

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

j) Sin reglamentar.

k) Sin reglamentar.

l) Sin reglamentar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

r) El SISTEMA DE CONTROL DE LA JORNADA Y DESCANSO LABORAL será planificado y formulado por una Comisión Técnica integrada por representantes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, por intermedio de la SUB-SECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL y del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL. Podrán participar las entidades vinculadas a la cuestión que así lo requieran. La comisión en el término de SESENTA (60) días elaborará el informe y propuesta pertinente y lo elevará a la aprobación del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL.



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

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

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

v) Sin reglamentar.

w) La capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial, en el marco de lo previsto en los Artículos 7, inciso d) e i), y 10 de la Ley N° 24.449 y su reglamento, deberá efectuarse dentro del marco del PROGRAMA DE CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, que como Anexo IV, forma parte integrante del presente reglamento.

x) Sin reglamentar.

y) Sin reglamentar.

ARTICULO 5º.- Sin reglamentar.

ARTICULO 6º.- Sin reglamentar.

ARTICULO 7º.- Sin reglamentar.

ARTICULO 8º.- Sin reglamentar.

ARTICULO 9o. -. Sin reglamentar.

ARTICULO 10.- Sin reglamentar.

ARTICULO 11.- Sin reglamentar.

ARTICULO 12.- Sin reglamentar.

ARTICULO 13.- Sin reglamentar.

ARTICULO 14.- Sin reglamentar.

ARTICULO 15.- Sin reglamentar.

ARTICULO 16.- REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR.

El REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR, creado por la Ley N°

26.363, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (Si.Na.Li.C), que como Anexo V forma parte integrante del presente decreto.

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

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

El Registro creado por Resolución de la Secretaría de Transporte N° 444 del 9 de diciembre de 1999 que almacena los datos relativos a la licencia nacional habilitante para conducir vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter nacional, la cual se denomina "LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR TRANSPORTE INTERJURISDICCIONAL", deberá consultar al Registro Nacional de Licencias de Conducir de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a los efectos de validar los datos de las Licencias Nacionales de Conducir, para lo cual deberá mantenerse en comunicación directa bajo el sistema informático que esta última establezca.

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

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

En todos los casos las FUERZAS DE SEGURIDAD NACIONAL y los CUERPOS POLICIALES de todas las jurisdicciones al momento de tomar conocimiento de un siniestro deberán comunicar tal circunstancia a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, para la inmediata intervención del área técnica correspondiente.

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

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

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

ARTICULO 19.- Sin reglamentar

## TITULO I

### PRINCIPIOS BASICOS



ARTICULO 1º.- Sin reglamentar.

ARTICULO 2.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones del país las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. La Nación, a través de Gendarmería Nacional, y las provincias, suscribirán con los alcances determinados en el Convenio Federal en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, el artículo 2o del Decreto 516 del 15 de mayo de 2007 y el artículo en reglamento, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales y demás espacios de dominio público nacional, siendo al efecto la autoridad de aplicación la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en conjunto con el MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, a través de su SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR. **Reglamentación: Decreto 1716/08**

ARTICULO 3º.- Sin reglamentar.

ARTICULO 4º.- Sin reglamentar.

ARTICULO 5º.- Sin reglamentar.

## TITULO II

### COORDINACION FEDERAL

ARTICULO 6.- El CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, funcionará conforme lo establecido por el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que como Anexo VI forma parte integrante del presente decreto y sustituye el Anexo T del Decreto N° 779/95.

La representación del Honorable Congreso de la Nación ante el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL la poseerán DOS (2) diputados y DOS (2) senadores designados, UNO (1) por la mayoría y otro por la primera minoría, en cada caso, entre los integrantes de las comisiones permanentes que posean mayor competencia en materia de tránsito y seguridad vial. **Reglamentación: Decreto 1716/08**

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

La concertación y el acuerdo en políticas de seguridad vial de la República Argentina, en los términos previstos por el artículo 6o de la Ley N° 24.449, al que arriben en cumplimiento de tales funciones y atribuciones las partes integrantes del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, deberá ser elevado a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su ejecución en los términos previstos en el artículo 1o de la Ley N° 26.363. **Reglamentación: Decreto 1716/08**

ARTICULO 8.- El REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO creado por la Ley N° 24.449, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO (Si.N.A.T.) que como Anexo IX, forma parte integrante del presente decreto.

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

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

*La DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS dependiente de la SUBSECRETARIA DE ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARIA DE ASUNTOS REGISTRALES del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS deberá mantener on line con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL todos los datos registrados de dominio del parque vehicular. Reglamentación: Decreto 1716/08*

### **TITULO III**

#### **EL USUARIO DE LA VIA PUBLICA**

##### **CAPITULO I**

###### **CAPACITACION**

###### **Artículo 9º — EDUCACION VIAL.**

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

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

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

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

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

c) A través de los medios de comunicación social se instrumentarán programas de sucesión continua y 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 y fiscalización de todos los anuncios a través de los medios de comunicación social, así como de los carteles en la vía pública, con referencia a la materia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Tener instructores en las siguientes condiciones:

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

- b.2. Estar habilitados en la categoría correspondiente;
- b.3. Carecer de antecedentes penales por delitos relacionados con automotores o su conducta en la vía pública y no tener más de una sanción por faltas graves al tránsito, al año;
- b.4. Realizar cursos de capacitación. Para los de carácter obligatorio deberán contar con la aprobación de la autoridad competente, quien también fijará los criterios para el otorgamiento de la matrícula pertinente;
  - c) Que posea más de un automotor por categoría autorizada, los que deberán:
    - c.1. Tener una antigüedad inferior a DIEZ (10) años;
    - c.2. Poseer doble comando (frenos y dirección);
    - c.3. Reunir las condiciones de higiene, funcionamiento y seguridad que exija la autoridad habilitante (incluida la revisión técnica obligatoria);
  - c.4. Tener inscripto en sus laterales el nombre, domicilio y número de habilitación de la escuela;
- d) Los padres de aspirantes deben instruir a los menores en todos los aspectos relacionados con la conducción de vehículos y uso de la vía pública, observando especialmente que la instrucción se realice en un predio destinado a la enseñanza práctica.

## CAPITULO II

### LICENCIA DE CONDUCTOR

**ARTÍCULO 13.- CARACTERISTICAS.** *La licencia nacional de conducir deberá:*

- a) Ser otorgada por la autoridad jurisdiccional del domicilio real del solicitante que se encuentre debidamente autorizada por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL conforme lo establecido en el inciso f) del artículo 4o de la presente reglamentación. El domicilio del solicitante deberá ser acreditado con copia del documento nacional de identidad o, de encontrarse en trámite dicha documentación, por un certificado de constatación de domicilio expedido por la policía local o la autoridad local competente, acompañado de un recibo de servicio a su nombre donde conste el domicilio denunciado.

Sólo se podrá otorgar una licencia nacional de conducir por persona, detallando expresamente las clases habilitadas de acuerdo a lo establecido por el Artículo 16 del presente reglamento, con excepción de lo establecido en el inciso b punto 5 del Artículo 14 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95 y de la habilitación para la clase A, en cuyo caso pueden estar en distintos documentos.

- b) Ser extendida en un documento diseñado como modelo único de licencia nacional de conducir por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en el plazo máximo de NOVENTA (90) días, el cual deberá ser adoptado, en forma progresiva, por las distintas jurisdicciones conforme al cronograma que se establecerá al efecto.

El modelo único de Licencia Nacional de Conducir será de formato uniforme, del tamaño estándar de tarjetas plásticas de mayor utilización en el mercado, con el contenido mínimo que exige la ley y con elementos de resguardo de seguridad documental a fin de asegurar su autenticidad e inviolabilidad.



c) Ser otorgadas por la validez temporal máxima de CINCO (5) años, conforme lo siguiente:

c.1.- Los menores de edad serán habilitados por UN (1) año la primera vez y por TRES (3) años en la siguiente renovación y sólo podrán acceder a las licencias de clase A y B.

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

c.3.- Las personas entre los VEINTIÚN (21) y CUARENTA Y CINCO (45) años de edad que requieran licencias de las clases C, D y E, podrán ser habilitadas por DOS (2) años de vigencia. Su renovación se otorgará por igual período en caso de aprobar el examen psicofísico y otros que exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico.

c.4.- Las personas entre los CUARENTA Y SEIS (46) y SESENTA Y CINCO (65) años de edad podrán acceder a las clases C, D y E, por UN (1) año de vigencia. Su renovación se otorgará por igual período sólo en caso que aprueben el examen psicofísico y otros que exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico.

c.5.- Las personas entre los DIECIOCHO (18) a SESENTA Y CINCO (65) años de edad podrán acceder a licencias nacionales de conducir de la clase A con el objeto de realizar el transporte de toda actividad comercial, por DOS (2) años de vigencia, las cuales podrán ser renovadas por igual período sólo en caso que aprueben el examen psicofísico y otros que, en su caso, exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico.

En todos los casos, para su renovación deberá rendirse el correspondiente examen psicofísico y, en caso de poseer antecedentes por infracciones graves o por otras faltas que establezca la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, también el examen teórico práctico.

d) Ser otorgadas para los conductores principiantes en conjunto con dos letreros de fondo verde con letras blancas, de TREINTA (30) por QUINCE (15) centímetros de tamaño, que posean la leyenda "PRINCIPIANTE" con todas sus letras mayúsculas, el cuál deberá ser exhibido obligatoriamente, al conducir durante el período establecido por la Ley, en la parte inferior del parabrisas y en la luneta del vehículo. Su otorgamiento no habilitará durante el período de ley a conducir en "zonas céntricas" conforme lo previsto en el artículo 48 inciso e) del presente, autopistas ni semiautopistas, restricción que deberá constar en el reverso de los letreros previstos precedentemente.

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

e.1.- Podrán acceder a toda clase de licencias nacionales de conducir, por TRES (3) años y deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inciso a.4, a.5 y a.6 del Artículo 14 de la Ley N° 24.449.

e.2.- Sólo podrán obtener la renovación de las licencias nacionales de conducir para los vehículos de las clases C, D y E, por UN (1) año, en ningún caso se aceptará su acceso

a una licencia por primera vez.

e.3.- Las personas de más de SETENTA (70) años de edad podrán renovar su licencia nacional de conducir sólo anualmente y deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inciso a.4, a.5 y a.6 del Artículo 14 de la Ley N° 24.449.

f) Ser otorgadas con el puntaje correspondiente a tenor de lo dispuesto en el Sistema de Puntos previsto en el inciso h del artículo 4o del presente Decreto.

g) Sin reglamentar.

h) La Nación, a través de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, quien será la Autoridad de Aplicación en la materia, será competente en el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional. **Reglamentación: Decreto 1716/08**

**ARTÍCULO 14.- REQUISITOS.** Será válida en el territorio de la República la Licencia Nacional de Conducir, otorgada por los organismos autorizados, previo informe del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO (ReNAT), y el que deberá corroborar que el aspirante a obtener una licencia no haya sido inhabilitado en otra jurisdicción, y todo otro dato que suministre el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (ReNaLiC). Los Registros quedan facultados para establecer los aranceles por los informes que suministren. En el caso que una jurisdicción no otorgue las licencias para conducir según lo establecido en esta norma, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá disponer los medios para expedir licencias para conducir con validez nacional para los domiciliados en esa jurisdicción por intermedio de la delegación más cercana de la misma o de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (C.N.R.T.).

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

Los exámenes establecidos en el presente artículo son de carácter eliminatorio y se realizarán en el orden del mismo. Los reprobados en los exámenes teórico y/o práctico, no podrán volver a rendirlos antes de los TREINTA (30) días. Los requisitos, deberán contemplar lo siguiente:

a.1. Aquellas personas que no sepan leer y escribir el idioma nacional, podrán rendir los exámenes en algunos de los idiomas en que se encuentre disponible. Los idiomas habilitados para rendir serán inglés, francés, alemán, italiano y portugués.

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 establecimientos públicos o privados para dictar el curso previsto por la ley en reglamento, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1) Poseer habilitación de la autoridad competente de la jurisdicción de su domicilio. La habilitación deberá ser comunicada a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la cual llevará un registro a tal efecto.



2) Contar con instructores profesionales, matriculados ante la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La matrícula tendrá validez por DOS (2) años, y será revocable por decisión fundada. Para obtenerla deberá acreditar antecedentes recabados en los organismos respectivos, tanto nacionales como provinciales, y experiencia en la materia, como así también, aprobar un examen especial de idoneidad, cuyas pautas deberán ser establecidas por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

3) Tener vehículos de todos los portes, acordes con las categorías para las cuales están habilitados a enseñar, con doble comando (frenos y dirección) y/o sistema de seguridad.

4) Tener cobertura de seguros para todos los vehículos.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo y, en caso de inobservancia, suspender o retirar la autorización otorgada a los establecimientos.

a.4. Los exámenes de aptitud psico-física serán realizados exclusivamente por el propio organismo expedidor o por prestadores de servicios médicos autorizados al efecto por la autoridad jurisdiccional, previa inscripción en un registro que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL habilitará al efecto. En todos los casos, los exámenes estarán certificados en el formulario que LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL diseñará y se ajustarán al procedimiento y criterios médicos de aptitud psicológica, neurológica, sensorial y física que practicarán profesionales especialistas en cada área en particular. En el caso en que se utilicen medios de examen electrónicos para la asistencia de los médicos intervenientes, los mismos deberán estar previamente registrados y homologados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL o por el organismo que esta designe. En todos los casos toda la información deberá ser guardada como mínimo hasta la siguiente renovación de la Licencia Nacional de Conducir. a.5. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos.

a.6. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basará el examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento y el instrumental. Este examen podrá ser suplido por la aprobación del curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial previsto en el inciso a.3 del presente artículo.

a.7. 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.8. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en el plazo de SESENTA (60) días, determinará los contenidos de los distintos exámenes previstos en los incisos 4, 5, 6 y 7 del presente artículo, y los mecanismos necesarios para su homologación y auditoria.

b. Para los conductores de vehículos de carácter interjurisdiccional, la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, exigirá además de lo previsto en el punto a) del presente artículo para obtener la licencia nacional habilitante, los siguientes requisitos:

*b.1. Saber leer y escribir en idioma nacional. Para los ingresantes al sistema a partir del 10 de enero de 2001, se exigirá el nivel primario obligatorio acreditado con la presentación del certificado correspondiente o su equivalente en la Educación General Básica (EGB).*

*b.2. Presentar en los casos en que requiera la licencia nacional habilitante para conducir servicio de transporte de niños y escolares, el certificado que otorga el Registro Nacional de Reincidencias, en donde conste que no registra antecedentes penales relacionados con delitos cometidos con automotores en circulación, contra la libertad o integridad sexual o física de las personas o que pudieran resultar peligrosos para la integridad física y moral de los menores.*

*b.3. Presentar la última licencia nacional habilitante en el caso de conductores que solicitan la renovación o reingreso.*

*b.4. Haber aprobado, en los prestadores médicos autorizados al efecto o a través del Comité Evaluador Médico, la totalidad del examen psicofísico, conforme a los procedimientos y tablas de criterios de evaluación psicofísicas establecidos por la normativa vigente en la materia.*

*b.5. Poseer licencia nacional de conducir expedida por los organismos correspondientes a la jurisdicción de su domicilio de la categoría que habilite la clase para la cual se postule, no estando inhabilitado o suspendido para conducir por Autoridad competente. La licencia de conductor antedicha deberá mantenerse vigente por un plazo no inferior a TREINTA (30) días corridos contados a partir de la fecha de realización de su evaluación psicofísica. Estos requisitos también deberán ser nuevamente cumplimentados en caso de solicitar el reingreso por haber transcurrido el plazo de vigencia de la Licencia Nacional Habilitante sin haberse tramitado su renovación.*

*b.6. Tener aprobado el correspondiente examen de idoneidad profesional. b.7. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos.*

*b.8. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, determinará los mecanismos tendientes a la homologación de los cursos establecidos en los incisos anteriores.*

*b.9. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, podrá supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo, y, en caso de inobservancia, suspender o retirar la autorización conferida a los establecimientos.*

**Reglamentación: Decreto 1716/08**

Artículo 15. — 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 Artículo 14;

e) Sin reglamentar;

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

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

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

#### ARTÍCULO 16.- CLASES DE LICENCIAS.

a) Subclasificación de conformidad al último párrafo del artículo 16 de la Ley:

Clase A.1: Ciclomotores para menores entre DIECISEIS (16) y 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 ce).

A.2.1: Motocicletas (incluidos ciclomotores, triciclos y cuatriciclos) de hasta CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CÚBICOS (150 ce) de cilindrada. Se debe acreditar habilitación previa de DOS (2) años para ciclomotor.

A.2.2: Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CÚBICOS (150 ce) y hasta TRESCIENTOS CENTIMETROS CÚBICOS (300 ce) 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 CÚBICOS (300 ce) de cilindrada.

Clase A.4: Motocicletas de cualquier cilindrada incluyendo ciclomotores, triciclos, contemplados en los puntos precedentes de la presente clase, que sean utilizados para el transporte de toda actividad comercial e industrial.

Clase B.1: Automóviles, utilitarios, 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 D.3: Servicios de urgencia, emergencia y similares.

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 E.3: Vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas;

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.

Las clases de licencias previstas en el presente artículo serán revisadas y actualizadas por una Comisión Técnica integrada por representantes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, de la SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, con la participación de las entidades públicas y/o privadas relacionadas con la materia que lo requieran.

#### HABILITACIONES ESPECIALES

Se otorgarán *habilitaciones especiales para conducir en el territorio nacional, bajo la modalidad que -determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, a extranjeros, sean residentes permanentes, temporarios o transitorios de acuerdo a lo previsto en los convenios internacionales, y para los diplomáticos, previa acreditación de tal función por parte de la Cancillería Argentina. Las mismas deberán incluirse en la licencia nacional de conducir junto a la categoría que habilitan. Reglamentación Decreto 1716/08*

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

Artículo 18. 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.

Artículo 19. SUSPENSION POR INEPTITUD. Sin reglamentar.

Artículo 20. CONDUCTOR PROFESIONAL.



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 Artículo 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 N° 24.051 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**

**ARTICULO 21.- ESTRUCTURA VIAL.**- 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.

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

**ARTICULO 23.- OBSTACULOS.**- Queda prohibida la instalación de elementos agresivos en la calzada, que por sus características atenten contra la seguridad del usuario de la vía. Sólo se podrán instalar aquellos que por su diseño no agreden 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.

#### **ARTÍCULO 24.- PLANIFICACION URBANA.**

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

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

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

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

#### **ARTICULO 26.- PUBLICIDAD EN LA VIA PÚBLICA.-**

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

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

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

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

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

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

En los restantes tramos de la red vial la determinación queda a cargo del organismo



vial competente, según lo definido por el inc. z) del ARTICULO 5° de la Ley N° 24.449.

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

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

b.2. Interrumpiendo la normal circulación peatonal;

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

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

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

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

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

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

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

*El incumplimiento por parte de los expendedores de la medida prevista en el presente artículo y de la prohibición de expendio de bebidas alcohólicas a menores de DIECIOCHO (18) años de edad establecida en el artículo 1o de la Ley N° 24.788, será penado con la clausura prevista en el artículo 14 de la Ley N° 24.788. Reglamentación: Decreto 1716/08*

**ARTÍCULO 27.- CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO.-** 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 I**

#### **MODELOS NUEVOS**

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

Las SECRETARIAS DE INDUSTRIA y DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA y OBRAS y SERVICIOS PUBLICOS, son las autoridades competentes en todo lo referente

a la fiscalización de las disposiciones reglamentarias de los Artículos 28 al 32 de la Ley de Tránsito.

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

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

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

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

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

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

- a Los fabricantes e importadores de vehículos, acoplados y semiacoplados.
- b Los fabricantes e importadores de componentes, piezas y otros elementos destinados a repuestos de los vehículos, acoplados y semiacoplados.
- c Los fabricantes e importadores de otros elementos o sistemas a ser incorporados en los vehículos, acoplados y semiacoplados.
- d Los reconstructores.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La comercialización de las autopartes se realizará conforme a las normas que dicte la Autoridad Competente y que tengan como objeto asegurar la calidad del producto que llega

al usuario, permitir la determinación de la marca de fábrica o del fabricante, la duración de la garantía y la fecha en que ésta comienza a tener efecto, así como la detección de cualquier falsificación o alteración del producto.

Las autopartes de seguridad no podrán ser reparadas, excepto aquellas cuyo proceso de reacondicionamiento garanticé 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 OCHEENTA (180) días improrrogables.

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

#### EN CUANTO A LAS CARACTERISTICAS TECNICAS:

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

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

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

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

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

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

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



(2) unidades inseparables pero que articuladas se consideran como vehículos individuales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.- Observaciones.

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

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

5.3.- En el caso de un semiacoplado, el peso máximo que se debe considerar para la

clasificación del mismo es el peso transmitido al suelo por el eje o los ejes del semiacoplado, cuando este último se encuentra acoplado al vehículo motriz y llevando su carga máxima.

**EN CUANTO A LA TRACCION:**

- A.- Autopropulsados por motores de combustión interna: con combustible líquido o gaseoso.
- B.- Autopropulsados por motores eléctricos.
- C.- De propulsión humana.
- D.- De tracción animal.
- E.- Remolcados: remolque y semiremolque.

**EN CUANTO A LA ESPECIE:**

A.- De Pasajeros:

- 1. Bicicleta;
- 2. Ciclomotor;
- 3. Motoneta;
- 4. Motocicleta;
- 5. Triciclo;
- 6. Automóvil;
- 7. Microómnibus;
- 8. Ómnibus;
- 9. Tranvía;
- 10. Trolebús;
- 11. Remolque o semiremolque;
- 12. Calesa (sulky, mateos, etc.);
- 13. Trineo;

B.- De Carga:

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



D.- De Carrera;

E.- De Tracción:

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

F.- Especial: Vehículos de Colección.

EN CUANTO AL DESTINO DEL SERVICIO:

A.- Oficial;

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

C.- Particular;

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

E.- De Transporte Público de Pasajeros:

1. Servicio Internacional:

- Líneas Regulares:

Larga Distancia (Vehículos Categoría M3).

Urbano (Vehículos Categoría M3).

- Servicio de Turismo:

Larga Distancia (Vehículos Categoría M3).

Urbano (Vehículos Categoría M1, M2 y M3).

2. Servicio Interjurisdiccional y Jurisdiccional.

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

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

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

G.- De Transporte de Cargas:

- General.

- De Sustancias Peligrosas.

- De Correos y Valores Bancarios.

- De Recolección o Trabajos en la Vía Pública.

- Carretón, Automovileros, para Carga Indivisible o similares.

H.- Especiales:

- Emergencias y Seguridad.

- Ambulancias y Fúnebres.
- Reparación o Trabajos sobre la Vía Pública.
- De Remolque de otros Vehículos.
- Maquinaria Especial y Agrícola.

**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 aros, las válvulas y los neumáticos nuevos o recién reconstruidos.

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

4.3.- Todo neumático debe ser fabricado o reconstruido:

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

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

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



4.5.- Cuando estén en el mismo eje o conjunto de ejes (tándem) los neumáticos deben ser del mismo tipo, tamaño, construcción, peso bruto total, para igual servicio y montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría cuando se constate en una rueda de reserva que se halle en uso por una emergencia, respetando la presión, la carga y la velocidad que dicha rueda temporalia 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 Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Para el aseguramiento de los matafuegos:

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

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

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

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

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

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

3) Las balizas se llevarán en un lugar accesible.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

j) Los vehículos o conjuntos de vehículos cuya longitud supere los TRECE METROS CON VEINTE CENTESIMAS (13,20 m), como así también las casas rodantes remolcadas, cualquiera sea su longitud total, deben llevar en su parte posterior y centrada con respecto al plano longitudinal medio del vehículo, una placa o banda de MIL CUATROCIENTOS MILIMETROS (1.400 mm) de largo, por CIENTO CINCUENTA MILIMETROS (150 mm) de altura, con franjas a SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (o sea CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) de material retroreflectivo 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 ( $1.400\text{ mm} \pm 5\text{ mm}$ ) y una altura de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS ( $150\text{ mm} \pm 5\text{ mm}$ ). Las franjas a SE-TENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN ( $0,78\text{ rad}$ ) (o sea CUARENTA Y CINCO GRADOS ( $45^\circ$ )) tendrán un ancho de CIEN MILIMETROS MAS o MENOS DOS MILIMETROS ( $100\text{ mm} \pm 2\text{ mm}$ ).

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

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

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

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

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

*Las medidas de seguridad adicionales a las contempladas en el Título V de la Ley N° 24.449, tales como la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, sistema antibloqueo de frenos, dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, encendido automático de luces, sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, apoyacabezas para todos los asientos, provisión de chaleco o peto de alta visibilidad elaborado con materiales que sean retrorreflectantes para su utilización en caso de necesidad de descender al detener el vehículo en la vía pública de modo de asegurar su visibilidad ante los demás transeúntes y conductores, entre otras que disponga la Autoridad de Aplicación del presente, se implementaran conforme los plazos que se acuerden con las terminales automotrices con la intervención de la SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INGRESOS PÚBLICOS Y SERVICIOS. Último párrafo Reglamentación: Decreto 1716/08*

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



a) Correajes y cabezales de seguridad, en las posiciones y con las especificaciones del Anexo C -"Instalación y Uso de Cinturones de Seguridad y Cabezales de Seguridad para Asiento de Vehículos Automotores"- que forma parte integrante de la presente reglamentación y de las Normas IRAM respectivas. Norma IRAM 3641/86, PARTE I y II, Cinturones de Seguridad para uso en Vehículos Automotores (Requisitos y Métodos de Ensayo, Inspección y Recepción) y Norma IRAM-AITA IK 15/91, Anclaje para Cinturones de Seguridad. Los cabezales de seguridad o apoyacabezas se instalarán en los asientos delanteros laterales de todos los vehículos de la categoría M1, de forma tal que restrinjan el movimiento hacia atrás de la cabeza provocado por una aceleración brusca. La construcción del apoyacabezas podrá ser integral con el respaldo del asiento o estar vinculado al mismo, y podrá ser fijo con carácter removible o sujeto a la carrocería, debiendo estar en todos los casos relacionados a las características del ocupante. Todos los apoyacabezas deberán cumplir con las especificaciones y ensayos que se indican en el Anexo C (C2) que forma parte de la presente reglamentación.

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

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

c) Todos los vehículos de las categorías M y N deben tener sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas. El sistema de limpiaparabrisas deberá cumplir con los requisitos que se indican en el Anexo D - "Sistema Limpiaparabrisas", aplicable a los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, que integra la presente reglamentación, siendo el requisito de superficie reflectiva el único común a todas las categorías. Para las categorías M2, M3, N2 y N3 se deben cumplir las especificaciones especiales que se requieran para mayor área de barrido y las condiciones de funcionamiento que establezcan las Normas IRAM respectivas. Para el sistema de lavado de parabrisas se requiere que la cantidad de líquido emitido sea suficiente para cubrir la zona de parabrisas sujeta a lavado, y que la capacidad del depósito y su accionamiento, cumplan lo establecido en las Normas IRAM respectivas. El sistema desempañador mantendrá la cara interior del parabrisas libre de humedad que pueda disminuir su transparencia en las áreas establecidas por las Normas IRAM correspondientes. La condición se cumplirá cualquiera sea el número de ocupantes del vehículo, estando sus ventanillas abiertas o cerradas y encontrándose el vehículo en movimiento o detenido, admitiéndose para ello que el motor se encuentre en funcionamiento. El área desempañada será como mínimo equivalente al área de limpieza normalizada para el sistema de limpiaparabrisas. La eficiencia requerida será obtenida al cabo del tiempo establecido en la Norma IRAM respectiva y deberá estar asegurada, en forma permanente, mientras el sistema esté operando. Las condiciones ambientales exteriores del vehículo, en lo concerniente a la temperatura y humedad relativa estarán comprendidas entre los límites establecidos en la Norma IRAM respectiva. El aire utilizado por el

sistema no podrá ser tomado del compartimento del motor.

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

e) Todos los vehículos automotores deben tener un dispositivo de señalización acústica que se ajuste a los niveles sonoros máximos admisibles en función de la categoría de vehículo. El nivel sonoro máximo admisible emitido por los dispositivos de señalización acústica instalados en vehículos automotores será de CIENTO CUATRO DECIBELES A (104 db (A)). Los niveles mínimos y procedimientos de ensayo deben estar establecidos en la Norma IRAM "Determinación del Nivel Sonoro de Dispositivos de Señalización Acústica".

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

g) Todos los vehículos de las categorías M y N deben brindar protección al conductor contra el 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 retrocesos accionado por su planta motriz y operable por el conductor desde su posición de manejo.

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

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



La altura de la placa o banda no será menor a CIEN MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (100 mm ± 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 retroreflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.

La placa o banda deberá disponer de un adecuado sistema de fijación al vehículo. Cuando la fijación al vehículo se efectúe mediante tornillos, se evitará que los agujeros puedan dañar la superficie reflectante. Además, deberán estar construidas en un material que les confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.

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

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

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

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

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

Que cumpla con los 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 13J7;

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

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

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

Que cumpla con los siguientes objetivos:

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

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

Que reúna las siguientes características:

a) Odómetro totalizador.

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

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

b) Odómetro parcial.

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

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

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

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

c) Deben poseer iluminación conforme a lo establecido en la norma IRAM respectiva;

d) Las características constructivas y métodos de ensayo serán los establecidos en la



norma IRAM respectiva.

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

Que cumpla con los siguientes objetivos:

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

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

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

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

Que cumplan con el siguiente objetivo:

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

Que reúna las siguientes características:

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

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

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

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

e) El o los testigos de la luz indicadora de giro deben ser de encendido simultáneo con las mismas e indicarán, por un cambio en su frecuencia, la falta de encendido de una o más luces exteriores de giro. Se acepta que el o los testigos cumplan también dicha función para el encendido de las luces de emergencia.

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

Que cumplan con el siguiente objetivo:

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

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

ción de testigo.

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

Que cumplan con el siguiente objetivo:

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

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

ñ) Fusibles e Interruptores.

Deben cumplir con los siguientes requerimientos de desempeño:

ñ.1. Función:

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

ñ.2. Ubicación - Producción - Reposición:

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

ñ.3. Circuitos a Proteger:

La instalación eléctrica será diseñada de modo tal que, la totalidad de los dispositivos eléctricos y sus respectivos circuitos, estén bien protegidos por cortacircuitos fusibles o bien por protectores automáticos. Quedan exceptuadas ciertas secciones como, el alimentador de motor de arranque, la sección del circuito de carga del generador del acumulador, el circuito de encendido en caso de motores de ignición por chispa, u otras análogas, en las que la magnitud de las corrientes terminales, el bajo riesgo de un cortocircuito, o el peligro de la puesta fuera de servicio de un elemento esencial del vehículo debido al accionamiento accidental de un fusible, hicieran impracticable, innecesaria o indeseable su protección. Los circuitos alimentadores de las luces de faros de cruce y de largo alcance, de posición y de frenado, estarán diseñados de modo tal que el accionamiento de un cortacircuito-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.



- Características de fusión.
- Caídas máximas de tensión a intensidad nominal.
- Corrosión de partes metálicas.
- Aceptación de sobrecarga.
- Durabilidad.

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

**ARTÍCULO 31.- SISTEMA DE ILUMINACION.** Todos los modelos de las categorías L, M, N, y O, deben contar con los sistemas de iluminación y señalización definidos, clasificados y especificados en 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 prescripto en el Anexo I que integra la presente.

b) Faros de posición, faros diferenciales y retrorreflectores que indiquen las características y prescripciones descritas 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 intermedios; 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, N2, y N3.

4.- Luces indicadoras 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), g) 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.

**ARTICULO 32.- LUCES ADICIONALES.-** Todos los modelos de vehículos en que se

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

#### ARTÍCULO 33.- OTROS REQUERIMIENTOS.-

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

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

- Aprobar las configuraciones de modelos de vehículos automotores en lo referente a emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro. Dicha aprobación deberá ser presentada por el fabricante para solicitar la Licencia para Configuración de Modelo.

- Modificar los límites máximos de emisión de contaminantes al medio ambiente y los procedimientos de ensayo establecidos en este artículo, para los motores y vehículos automotores nuevos y usados.

- Delegar en otros organismos atribuciones previstas a los fines de que emitan los certificados en lo relativo al cumplimiento de las emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro en vehículos automotores nuevos. EL INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA INDUSTRIAL podrá emitir los certificados pertinentes.

- Introducir nuevos límites máximos de emisión de contaminantes no previstos en este artículo, tanto para los motores y vehículos automotores nuevos como usados que utilicen combustibles líquidos y gaseosos.

- Modificar los límites máximos de nivel sonoro emitido por vehículos automotores nuevos y usados, y los procedimientos de ensayo establecidos en este artículo.

- Definir los métodos de ensayo, mediciones, verificaciones, certificaciones y documentación complementaria, necesarios para el cumplimiento de este artículo.

- Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de lo establecido en este artículo, sin perjuicio de la competencia de los organismos involucrados.

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

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

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

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

###### 2.1.1. Emisiones de gases de escape.

La emisión de gases de escape de toda configuración de vehículo liviano, no deberá



exceder los valores siguientes:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	24,0 g/km
HIDROCARBUROS	2,1 g/km
OXIDO DE NITROGENO	2,0 g/km
MONOXIDO DECARBONO EN MARCHA LENTA*	3%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA*	600ppm

\*Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

A toda configuración de vehículo automotor liviano de fabricación nacional en producción antes 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	12,0 g/km
HIDROCARBUROS	1,2g/km
OXIDO NITROGENO	1,4 g/km
MATERIAL PARTICULADO**	0,373 g/km
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA*	2,5%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA*	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 1998, la emisión de gases de escape de todo nuevo modelo de vehículo liviano de pasajeros de fabricación nacional y todo vehículo liviano de pasajeros importado, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	6,2g/km
HIDROCARBUROS	0,5g/km
OXIDO DE NITROGENO	1,43 g/km
MATERIAL PARTICULADO**	0,16 g/km
MATERIAL PARTICULADO***	0,31 g/km
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA*	0,5%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA*	250ppm

\*Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

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

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

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

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

\*Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

\*\*Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel.

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

#### 2.1.2. Emisiones de gases de cárter.

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

#### 2.1.3. Emisiones evaporativas.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, la emisión evaporativa de combustible de toda nueva configuración de vehículo automotor liviano de fabricación nacional y todo vehículo automotor liviano importado, equipado con motor de ciclo Otto, no deberá exceder el límite máximo de SEIS GRAMOS (6,0gr) por ensayo, de acuerdo al procedimiento de ensayo y medición que será establecido por la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO.

#### 2.1.4. Emisiones de partículas visibles por el escape.

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

#### 2.1.5. Consideraciones generales.

El fabricante podrá solicitar a la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO la excepción al cumplimiento de los límites máximos de emisión de gases



de escape, para los vehículos livianos cuya producción sea inferior a las MIL (1.000) unidades por año y que tengan la misma configuración de carrocería, independientemente de su mecánica y del tipo de terminación disponible.

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

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

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

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

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

### 2.2.1. Emisiones de gases de escape.

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

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

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación para todo ómnibus urbano, y a partir del 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 LÍMITE
MONOXIDO DE CARBONO	4,9 g/kWh
HIDROCARBUROS	1,23 g/kWh
OXIDO DE NITROGENO	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 de ciclo Diesel, la emisión de gases de escape no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

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

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

#### 2.2.2. Emisiones de gases de cárter.

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

#### 2.2.3. Emisiones de partículas visibles por el escape.

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

Flujo nominal G litros/segundo	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 visibles 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 visibles (humo), así como la conformidad de la producción, deberán estar de acuerdo con el Reglamento N° 24 de las Naciones Unidas revisión 2 incluida la serie 03 de enmiendas del 20 de abril de 1986 (ensayo en regímenes estabilizados sobre la curva de plena carga), según se detalla en el Anexo N 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 LÍMITE
MATERIAL PARTICULADO*	0,4 g/kWh

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

A partir del 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 LÍMITE
MATERIAL PARTICULADO*	0,15 g/kWh

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

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

**Procedimiento de ensayo y medición:** La especificación del combustible, los procedimientos de ensayo, los sistemas de toma de muestras y análisis para la determinación de emisiones de material particulado por el tubo de escape de los motores ciclo Diesel, así como la conformidad de la producción, deberán estar de acuerdo con la Directiva 88/77/CEE (3 de Diciembre de 1987) modificada por la Directiva 91/542/CEE (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, hidrocaburos 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 excede los 3.500kg.	84
c) Vehículos para el transporte de cargas con un peso máximo que no excede los 3.500 kg.	84
d) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un peso máximo mayor a los 3.500 kg.	89
e) Vehículos para el transporte de cargas con un peso máximo mayor a los 3.500 kg.	89
f) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un motor cuya potencia sea igual o mayor a 147 kW (200CV).	91
g) Vehículos para el transporte de cargas que tienen una potencia igual o mayor a 147 kW y un peso máximo mayor a los 12.000 kg.	91



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

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

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

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

### 3.2.Nivel sonoro de ruido emitido según método estático:

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

Ningún vehículo en circulación podrá emitir un nivel sonoro de ruido, según el método estático, que sea mayor al valor de referencia homologado para cada configuración de vehículo, con una tolerancia de TRES DECIBELES (3 dB) para cubrir la dispersión de producción, la influencia del ruido ambiente en la medición de verificación y la degradación admisible en la vida del sistema de escape.

Para toda configuración de vehículo, en el que el valor no sea homologado por el fabricante o importador por haber cesado su producción, regirá el valor máximo declarado por el fabricante o importador en la respectiva categoría.

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

#### 4. Niveles de emisión de contaminantes para vehículos automotores,

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

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

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

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

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA	3,0%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA	600 ppm

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

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

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

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

Todo vehículo automotor equipado con motor ciclo Diesel en circulación deberá cumplir con los siguientes límites de partículas visibles (humos negros) por el tubo de escape en aceleración libre, referidos al uso de gas oil 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 <sup>-1</sup>

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<sup>-1</sup>

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

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

#### 5. Condiciones generales.

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

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

- a) emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos en marcha lenta, expresada en porcentaje (%) y partes por millón (ppm), respectivamente;
- b) velocidad angular del motor en marcha lenta, expresada en revoluciones por minuto (rpm);
- c) ángulo de avance inicial de ignición, expresado en grados sexagesimales (0);
- d) otras especificaciones que el fabricante juzgue necesario divulgar para el correcto mantenimiento del vehículo, atendiendo al control de las emisiones.

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

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

#### 5.2. Vehículos equipados con motor de ciclo Diesel.

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

(a través del manual de servicio), los valores máximos especificados para la emisión por el escape de partículas visibles (humo) según el procedimiento de aceleración libre, teniendo en cuenta el valor certificado en el punto 2.2.3. La emisión de partículas visibles deberá ser expresada simultáneamente en las siguientes unidades: grado de ennegrecimiento del elemento filtrante y opacidad.

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

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

### 5.3. Requisitos para todos los motores y vehículos automotores.

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

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

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

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

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

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

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



- Las Directivas 88/77/CEE (3 de Diciembre de 1987), 91/542/CEE (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 obtenido en los ensayos de emisiones por escape.

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

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

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

En el caso de piezas, conjuntos o cualquier accesorio que fueren comercializados sin la aprobación del fabricante del vehículo o motor a que se destinan, 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 importada, 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 destruible en caso de tentativa de remoción. En caso de utilizarse etiquetas autoadhesivas, las mismas deberán contar con la previa aprobación del REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD



DEL AUTOMOTOR. Dicha identificación con los caracteres VIS deberá ser efectuada en los siguientes compartimientos y componentes:

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

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

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

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

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

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

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

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

Las regrabaciones y las eventuales sustituciones o reposiciones de etiquetas y placa-  
tas 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 esta-  
blecimientos por ella habilitados, mediante la comprobación de la propiedad del vehículo.

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

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

- ANCHO: CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm).
- ALTURA: CIENTO TREINTA MILIMETROS (130 mm).

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

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

## CAPITULO II

### PARQUE USADO

#### ARTÍCULO 34.- REVISION TECNICA OBLIGATORIA.-

1.- Todos los vehículos que integran las categorías L, M, N, y O previstas y definidas en el artículo 28 de esta Reglamentación, 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. Las revisiones deberán acreditarse obligatoriamente mediante el respectivo Certificado de Revisión Técnica (CRT), el cual deberá ser inmediatamente comunicado a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su incorporación a su base de datos y control de su vigencia, independientemente del informe que exija la Autoridad Jurisdiccional correspondiente.

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

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

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

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

4.- Los vehículos detectados en inobservancia a lo establecido en los items 1, 2 ó 3, podrán ser emplazados en forma perentoria por la Autoridad Jurisdiccional (AJ) a efectuar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y no podrán salir de la jurisdicción en la que se encuentran radicados, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

5.- Para el caso de vehículos que hayan sufrido cualquier tipo de siniestro de tránsito, se deberá proceder a revalidar el Certificado de Revisión Técnica (CRT) en base a la moda-



lidad que establezca la Autoridad de Aplicación del sistema que deberá contemplar, como mínimo, la inspección que asegure que los términos de la RTO siguen vigentes y su debida acreditación en el CRT que revalida. En el caso en que en tal oportunidad se determine el posible deterioro de 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 y el vehículo requerirá de una nueva Revisión Técnica Obligatoria, la cual sólo podrá practicarse una vez reparados los mismos. Tanto la caducidad como la revalidación de los Certificados de Revisión Técnica (CRT), deberá ser comunicado en forma inmediata a La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su registro y control.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, por su parte, deberá comunicar la caducidad del Certificado de Revisión Técnica (CRT) a la Superintendencia de Seguros de la Nación y a la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, para que procedan a intimar al asegurado, a través de las compañías aseguradoras y al transportista, respectivamente, a regularizar su situación actualizando su RTO.

6.- En el caso de aquellos siniestros por los cuales resulte evidente el deterioro de elementos de seguridad, tales como frenos, dirección, tren delantero, partes estructurales del chasis o carrocería, el Certificado de Revisión Técnica (CRT) perderá su vigencia y el vehículo una vez reparado el vehículo debe ser sometido a una nueva RTO.

Esta circunstancia de evidente deterioro, deberá ser comunicada a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL por la Autoridad de Constatación intervintiente, mediante el Acta Siniestral que deben labrar, de modo que ésta proceda a las notificaciones previstas en el inciso anterior a idénticos efectos.

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.

El taller que lleve a cabo la reparación y el certificador habilitado serán responsables de dejar constancia de esta circunstancia en el Certificado de Revisión Técnica caducado.

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

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

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

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

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

9.- El Certificado de Revisión Técnica (CRT) de todo vehículo de Jurisdicción Local

(JL) permite que el vehículo circule 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.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en lo pertinente a vehículos particulares y la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en lo relativo a vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, deberán auditar el sistema de revisión técnica obligatoria previsto en el presente artículo en forma continua y serán la autoridad de aplicación del mismo, debiendo llevar un registro de su actividad el cual se incorporará a la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

13.- Cada Autoridad Jurisdiccional dispondrá, de acuerdo a sus prioridades, las acciones necesarias para poner escalonadamente en funcionamiento el Sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO), con antelación al 1o de julio de 2009.

14.- 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, lo que deberá ser informado a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

15.- Cada Autoridad Jurisdiccional deberá establecer un régimen de sanciones a aplicar a todos los talleres que funcionen bajo su jurisdicción, el mismo deberá contemplar sanciones de apercibimiento, suspensión temporaria y cierre definitivo, pudiendo establecer sanciones económicas, de conformidad a lo previsto en el Anexo 2 del Decreto N° 779/95.

En los casos en que se expediesen Certificados de Revisión Técnica (CRT) y/u oblesas 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 la sanción correspondiente que incluirá el cierre del taller.

16.- 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.

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



18.- Todos los vehículos automotores propulsados a Gas Natural Comprimido (GNC), para poder acceder a la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) deberán exhibir el cumplimiento de la Resolución ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS N° 139 del 17 de marzo de 1995 y sus modificatorias o ampliatorias.

19.- El Taller de Revisión Técnica Obligatoria además de entregar el Certificado de Revisión Técnica (CRT), deberá adherir en el parabrisas delantero, como parte del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria, una identificación de la habilitación otorgada a la unidad para facilitar el control a simple vista por parte de las autoridades en la vía pública.

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

La información de la etiqueta deberá coincidir con la consignada en el Certificado de Revisión Técnica (CRT), manteniendo el mismo tipo de características de seguridad. Los colores bases de estas identificaciones serán renovados por año calendario, para obtener el máximo contraste posible, según el siguiente orden de emisión a partir de 1996: 1) verde, 2) amarillo, 3) azul, 4) bermellón, 5) blanco, 6) marrón, 7) repite la secuencia.

Esta identificación, producto de la evolución tecnológica, deberá ser reemplazada por otra herramienta que permita, como único medio de acreditación de los datos registrales y de seguridad del vehículo, además de la incorporación de los resultados de la revisión técnica obligatoria, almacenar datos tales como la identificación de la chapa patente, del titular del rodado, entre otros vinculados al vehículo necesarios para su control de tránsito y seguridad vial.

Esta herramienta podrá implementarse mediante un registro electrónico asociado a un chip electrónico autoalimentado adherido al vehículo, la cual deberá permitir realizar los controles dinámicos de lectura y escritura de velocidades, verificación técnica, documentación, robos, control fronterizo y cualquiera que determine la Autoridad de Aplicación del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria regulada en el presente artículo. El control deberá efectuarse a cualquier velocidad, incluso a aquéllas superiores a las máximas permitidas,

Asimismo, la Autoridad de Aplicación reglamentará la homologación y el control de esta herramienta.

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

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

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

- a) Alineador óptico de faros con luxómetro incorporado.

- b) Detector de holguras.
- c) Calibre para la medición de la profundidad de dibujo de la banda de rodamiento de neumáticos.
- d) Sistema de medición para la determinación de la intensidad sonora emitida por el vehículo (decibelímetro).
- e) Analizador de gases de escape para vehículos con motor ciclo Otto (CO y HC).
- f) Analizador de humo de gases de escape para vehículos con motor ciclo Diesel (opacímetro o sistema de medición por filtrado).
- g) Instalaciones con elevador o fosa de inspección.
- h) Crique o dispositivo para dejar las ruedas suspendidas y libres.
- i) Lupas de DOS (2) y CUATRO (4) dioptrías.
- j) Téster.
- k) Frenómetro (Desacelerómetro).
- l) Dispositivo de verificación de Alineación de Dirección.
- m) Dispositivo de Contra! de Amortiguación.
- n) Herramientas manuales e instrumentos menores de uso corriente y dispositivos para calibración del equipamiento.

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

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

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

23.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá efectuar la revisión del vehículo evaluando el estado general de éste en función del riesgo que pueda ocasionar su circulación en la vía pública y de las condiciones específicas exigidas de acuerdo al servicio que preste, cuando éste no sea de estricto uso particular. A estos efectos, todo vehículo podrá quedar comprendido en uno de los TRES (3) grados de calificación siguiente, en función de las deficiencias observadas:

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

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

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

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



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

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

Asimismo, en cumplimiento de la verificación de la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) para los unidades nuevas CERO KILOMETRO (0 km), antes de ingresar al Servicio de Transporte de Pasajeros y Carga de Jurisdicción Nacional y para la totalidad del parque usado, deberá exigir un informe de un certificador habilitado por la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la

SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, en el que conste la correspondencia de cada unidad con el prototipo aprobado con la respectiva Licencia de Configuración de Modelo, de lo que deberá dar cuenta en el Certificado de RTO. Los talleres de revisión técnica informarán a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL o a la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL en su caso, el estado de todas las unidades para vigilar permanentemente la configuración \*\* respecto al estado registrado.

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

25.- 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.

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

En este sistema también deberán asentarse las altas y las bajas del personal, haciéndolas constar en la columna de observaciones. 27.- 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.

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

29.- Los talleres de Revisión Técnica Obligatoria deberán remitir de inmediato a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la información de los resultados de las revisiones, mediante el instrumento que se ponga en vigencia a los fines de llevar la estadística de los datos del parque vehicular.

30.- 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).

31.- 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.

32.- 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.

33.- 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.

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

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

36.- 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 (20) minutos, computados a partir de la orden de detención del vehículo.

37.- 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.

38.- *Con el propósito de posibilitar el cumplimiento de la vigencia de la Revisión Técnica Obligatoria en todo el Territorio Nacional, los talleres inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y de Cargas de la Resolución N° 417 del 17 de septiembre de 1992 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE de! ex MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, en caso de ausencia del sistema de revisión técnica en alguna jurisdicción deberán efectuar dicha tarea para todos los vehículos que integran las Categorías L, M, N y O. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con la COMISION NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, aportará los recursos necesarios para cubrir las deficiencias de la capacidad operativa, implementando un sistema alternativo hasta tanto sea instaurado el mismo en dicha jurisdicción. Reglamentación Decreto 1716/08.*

#### ARTÍCULO 35.- Talleres de reparación.

1. La clasificación de los talleres de reparación y de servicio se ajustará a lo establecido en el ANEXO K que es parte de la presente reglamentación.

2. La Autoridad Jurisdiccional 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 Repotenciación.

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 prescrito 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 prescritas 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 (ENARGAS), 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 I**

#### **REGLAS GENERALES**

Artículo 36. — PRIORIDAD NORMATIVA. Sin reglamentar.

Artículo 37. — EXHIBICION DE DOCUMENTOS. Sólo procederá la retención de documentos en los supuestos contemplados en el inc. b) del Artículo 72 de la Ley N° 24.449 objeto de reglamentación.

Los documentos exigibles son, además de los contemplados en el Artículo 40 de la Ley N° 24.449, los siguientes:

Documento de identidad;

Comprobante de pago del impuesto a la radicación del vehículo;

Constancia de Revisión Técnica Obligatoria en vigencia;

Artículo 38. — PEATONES Y DISCAPACITADOS.— Cuando no existiera senda peatonal habilitada exclusivamente para personas con discapacidad se considera tal a la franja imaginaria sobre la calzada, inmediata al cordón, que comunica la rampa con la senda peatonal.

Artículo 39. — CONDICIONES PARA CONDUCIR.— 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.

**ARTÍCULO 40.- REQUISITOS PARA CIRCULAR.** El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones pertinentes.

a) Portar la Licencia Nacional de Conducir otorgada 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) Portar la cédula de Identificación del Automotor (cédula verde). La legítima tenencia

de la misma será suficiente acreditación del uso legal del vehículo por cualquier conductor, sin que pueda serle impedida la circulación salvo que haya sido obtenida mediante robo, hurto, engaño o abuso de confianza u otras excepciones que establezca la Autoridad de Aplicación del presente.

c) La posesión del comprobante de seguro obligatorio diseñado por la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION, será prueba suficiente de la vigencia del seguro obligatorio de automotores exigido por el artículo 68 de la Ley N° 24.449, sólo por el período indicado en su texto, el cual será anual salvo las excepciones reglamentariamente previstas. Una vez otorgado, no se podrá oponer a su validez el vencimiento o caducidad por falta de pago.

d) La placa identificatoria de dominio debe ajustarse a las características indicadas en el inciso e.5 del artículo 33 del presente decreto.

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 lo dispuesto en el inciso q) del artículo 49 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, aún 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 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 e potencial extintor de 5 B;

f.1.2.2. Los de 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 ANEXOS 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 combatá.

Si el vehículo está equipado con instalación fija contra incendio del motor, con sistemas automáticos o que puedan ponerse fácilmente en funcionamiento, las cantidades indica-



das podrán ser reducidas en la proporción del equipo instalado. El sistema de sujeción debe garantizar la permanencia del matafuego en el mismo, aún 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 retrorreflectivas deben tener forma de triángulo equilátero con una superficie no menor de CINCO DECIMAS DE METRO CUADRADO (0,5 m<sup>2</sup>), 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 m<sup>2</sup>). 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. El número de ocupantes se establecerá conforme la relación estipulada en el inciso k) del presente artículo;

g.2. Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correaje correspondiente y los menores de CUATRO (4) años deben viajar en los dispositivos de retención infantil correspondientes.

g.3.1. Los ciclomotores no pueden llevar carga ni pasajero superior a CUARENTA KILOGRAMOS (40 kg) y los pasajeros siempre deben viajar con casco reglamentario;

g.3.2. Las motocicletas de DOS (2) ruedas no deben transportar más de UN (1) acompañante, el cual debe ubicarse siempre detrás del conductor, ni carga superior a los CIEN KILOGRAMOS (100 kg);

g.3.3. Se aplica en lo pertinente lo dispuesto en los artículos 53 a 58 y consecuentemente el 72.c) del presente;

h) Las infracciones a los pesos y dimensiones máximas de los vehículos además de las sanciones establecidas en los Anexos R y 2, conlleven el pago de compensatorio por rotura de la vía pública;

i) Las normas técnicas relativas a elementos de seguridad activa o pasiva, se adaptarán a los convenios que sobre la materia se establezcan en el ámbito internacional y, especialmente, 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. Cascara exterior dura, lisa, con el perfil de la cabeza y con un relleno amortiguador integral de alta densidad, que la cubra 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 a 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 retroreflectivas ubicadas de manera tal que desde cualquier ángulo de visión expongan una superficie mínima de VEINTICINCO CENTESIMAS DE METRO CUADRADO (0,25 m<sup>2</sup>);

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 (aún 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". k) Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo.

La instalación de apoyacabezas 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. **Reglamentación Decreto 1716/08.**

Artículo 41. — PRIORIDADES. La prioridad de paso en una encrucijada rige independientemente de quien ingrese primero al mismo.



El incumplimiento de cualquiera de los supuestos de este artículo tiene las sanciones establecidas en el Anexo 2.

a) En el caso de encrucijadas de vías de diferente jerarquía no semaforizadas la prioridad de la principal podrá establecerse a través de la señalización específica.

Esta señalización no es necesario colocarla en todas las encrucijadas sobre la vía principal.

b) y c) Sin reglamentar;

d) El cruce de una semiautopista con separador de tránsito debe hacerse de a una calzada por vez, careciendo de prioridad en todos los casos;

e) Al aproximarse un vehículo a la senda peatonal, el conductor debe reducir la velocidad. En las esquinas sin semáforo, cuando sea necesario, deberá detener por completo su vehículo para ceder el paso a los peatones;

f) y g) Sin reglamentar;

#### Artículo 42. — ADELANTAMIENTO.

a) No puede comenzarse el adelantamiento de un vehículo que previamente ha indicado su intención de hacer lo mismo mediante la señal pertinente;

b) Sin reglamentar;

c) Cuando varios vehículos marchen encolumnados, la prioridad para adelantarse corresponde al que circula inmediatamente detrás del primero, los restantes deberán hacerlo conforme su orden de marcha;

d) al h) Sin reglamentar;

#### Artículo 43. — GIROS Y ROTONDAS.

a) En las rotundas 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;

#### Artículo 44. — VIAS SEMAFORIZADAS.

a.1. Aún con luz verde, los vehículos no deben iniciar la marcha hasta tanto la encrucijada se encuentre despejada y haya espacio del otro lado de ella, suficiente como para evitar su bloqueo;

b) al f) Sin reglamentar;

#### Artículo 45. — VIA MULTICARRILES.

a) y b) Sin reglamentar;

c) La advertencia sobre cambio de carril, mediante la luz de giro, se realizará con una antelación mínima de CINCO SEGUNDOS (5");

- d) al g) Sin reglamentar;

Artículo 46. — AUTOPISTAS. En el ingreso a una autopista debe cederse el paso a quienes circulan por ella.

- a) al d) Sin reglamentar;

Artículo 47. — USO DE LAS LUCES. Durante la circulación nocturna deben mantenerse limpios los elementos externos de iluminación del vehículo.

Sólo podrán utilizarse las luces interiores cuando no incidan directamente en la visión del conductor;

- a) Sin reglamentar;

b) El cambio de luz alta por baja debe realizarse a una distancia suficiente a fin de evitar el efecto de encandilamiento.

- c) al g) Sin reglamentar;

#### ARTICULO 48. PROHIBICIONES.

a.1. Cualquier variación en las condiciones físicas o psíquicas respecto a las tenidas en cuenta para la habilitación, implican:

a.1.1. En caso de ser permanentes, una nueva habilitación, adaptando la clase de licencia, de corresponder;

a.1.2. En caso de ser transitorias, la imposibilidad de conducir mientras dure la variación, debiendo considerarse lo siguiente:

a.1.2.1. En el caso de ingesta de alcohol, deberá estarse a lo previsto por el artículo 73 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95, y en consecuencia de detectarse más de MEDIO GRAMO (0,5 g) de alcohol por litro de sangre, su vehículo deberá ser secuestrado en un sitio seguro que deberá establecer la autoridad jurisdiccional competente al efecto y de exceder el gramo de alcohol por litro de sangre, deberá adicionarse la sanción por incurrir en falta grave y la prevista por el artículo 86 de la Ley N° 24.449;

a.1.2.2. La ingesta de drogas (legales o no) impide conducir cuando altera los parámetros normales para la conducción segura. En el caso 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 artículo 72.a. 1;

b.1. La prohibición de ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello, comprende a los dependientes y familiares del propietario o tenedor del vehículo, no pudiendo éste invocar desconocimiento del uso indebido como eximente;

b.2. Se considera permisión a persona no habilitada para conducir, cuando el propietario o tenedor o una autoridad de aplicación, conocen tal circunstancia y no la han impedido;



c) Sin reglamentar;

d) Sin reglamentar;

e) La autoridad local es la competente para establecer en cada caso la determinación de “zona céntrica de gran concentración de vehículos”;

f) Sin reglamentar;

g) La distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos, de todo tipo, que circulan por un mismo carril, es aquélla que resulte prudente teniendo en cuenta la velocidad de marcha y las condiciones de la calzada y del clima, y que resulte de una separación en tiempo de por lo menos DOS (2) segundos.

h) Cualquier maniobra de retroceso, en los casos permitidos, 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;

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;

1) 1. Se entiende por “cubiertas con fallas” las que presentan deterioros visibles, como cortaduras que lleguen al casco, desprendimientos o separaciones del caucho o desgaste de la banda de rodamiento que deje expuestas las telas;

1.2. La profundidad mínima de los canales de la 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);

1.3. 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;

1.4. Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto para los casos 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;

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 resultuen aprobados por la Autoridad de Aplicación;

p) Este tipo de carga no debe sobrepasar el borde superior de la caja del camión, cubriendose 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 deben 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 o 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 (2) ejes, ni de TRES Y MEDIA TONELADAS (3,5 Tn) para los de UN (1) solo eje;*

v) Sin reglamentar;

w) *Es de aplicación lo previsto en el inciso a) del artículo 33 de la Ley N° 24.449 y su reglamentación;*

x) *Es de aplicación lo previsto en el inciso q) del artículo 77 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95;*

y) *Sin reglamentar. Reglamentación Decreto 1716/08*

#### Artículo 49. — ESTACIONAMIENTO.

a) La autoridad jurisdiccional podrá disponer con carácter general, para áreas metropolitanas, la prohibición de estacionar a la izquierda en las vías de circulación urbanas. En el caso que la norma tenga vigencia en toda la jurisdicción, será suficiente la señalización perimetral, del área que involucra la norma, sin necesidad de hacerlo por cuadra.

a.1. La autoridad local debe reglamentar específicamente el uso de la grúa y del inmovilizador (bloqueador), siendo el pago del arancel del servicio, el único requisito para liberar



el vehículo afectado. La grúa deberá remover exclusivamente aquellos vehículos en infracción al inc. b) del Artículo 49 de la presente Ley.

a.2 El estacionamiento se debe realizar:

a.2.1. Maniobrando sin empujar a los otros vehículos y sin acceder a la acera.

a.2.2. Dejando el vehículo con el motor detenido y sin cambio. Si hay pendiente el mismo debe quedar frenado y con las ruedas delanteras transversales a la acera. En el caso de vehículos de carga deben, además, colocar cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública;

a.2.3. Cuando el estacionamiento debe efectuarse en forma paralela al cordón, debe dejarse libre una distancia aproximada de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m) respecto del mismo y no menos de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) entre un vehículo y otro;

a.2.4. Cuando no exista cordón se estacionará lo más alejado posible del centro de la calzada, pero sin obstaculizar la circulación de peatones;

a.2.5. Cuando se efectúe en forma perpendicular o con un ángulo menor respecto al cordón y la señalización así lo indique, se ubicará el vehículo conforme a la demarcación horizontal. De no existir ésta, la distancia a dejar entre vehículos será de SIETE DECIMAS Y MEDIA DE METRO (0,75 m). En el estacionamiento perpendicular al cordón se colocará hacia éste la parte posterior del vehículo. Cuando se estacione en ángulos distintos, se pondrá la parte delantera en contacto con aquél;

b) Sin reglamentar

b.1 Sin reglamentar

b.2. Sin reglamentar

b.3. Sin reglamentar

b.4 Sin reglamentar

b.5. Sin reglamentar

b.6. Cuando no existe prohibición general sobre el respectivo costado de la vía, debe colocarse la señal R8 del Sistema Uniforme de Señalamiento Vial. En este caso la señal puede ser de menor tamaño, no reflectiva y colocada sobre la línea de edificación:

Cuando no hay señal en un acceso y existe permisión de estacionar en la cuadra, se supone que esa entrada no está en uso. Cuando está señalizado, la autoridad de aplicación local debe controlar que la misma se ajuste a las características del lugar;

b.7. El vehículo, o cualquier otro objeto, dejado en la vía pública por mayor lapso del establecido por la autoridad jurisdiccional, se considera abandonado, debiendo ser removido por la autoridad local, quien reglamentará un procedimiento sumario para ejecutar la sanción y cobrar el depósito y otros gastos, pudiendo enajenar el vehículo o elemento con los recaudos legales pertinentes:

b.8. La autoridad local es competente para determinar los lugares en que podrán estacionarse estos vehículos mediante la señal R.24 del Sistema Uniforme de Señalamiento, para permitir; ó R.25 para exclusividad, procurando preservar la habitabilidad y tranquilidad ambiental de las zonas residenciales;

c) Igualmente corresponde a la autoridad local establecer los espacios reservados en la vía pública, con la única excepción del uso de los mismos por los vehículos oficiales o afectados a un servicio público o a un organismo. Los automotores de propiedad de los funcionarios no se consideran afectados al servicio oficial. Esta prohibición está referida exclusivamente al uso de la calzada.

## CAPITULO II

### REGLAS DE VELOCIDAD

Artículo 50. — VELOCIDAD PRECAUTORIA. Sin reglamentar.

Artículo 51. — VELOCIDAD MAXIMA. Sin reglamentar.

Artículo 52. — LIMITES ESPECIALES. Sin reglamentar.

## CAPITULO III

### REGLAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE

Articulo 53. - EXIGENCIAS COMUNES.

a) Los vehículos deben circular en condiciones adecuadas de prestación cumpliendo con los requisitos de seguridad establecidos en el Título V de la Ley de Tránsito y de esta Reglamentación.

b) Antigüedades máximas.

b.1) Los propietarios de vehículos para transporte de pasajeros, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449.

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 las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449.

b.3) Los propietarios de vehículos para transporte de carga, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449. Los vehículos de carga podrán continuar en uso más allá de la edad máxima establecida si superan la inspección técnica obligatoria de acuerdo a las pautas indicadas en la primera parte del inciso b) del Artículo 53 de la Ley N° 24.449, pero en ningún caso, podrán llevar acoplado o exceder el OCIENTO POR CIENTO (80 %) del peso total y por eje.

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 y M2 que cumplan servicios de transporte de pasajeros de media y larga distancia, transporte para el turismo y oferta libre, como también, los de las categorías N2 y N3 que cumplan servicios de transporte de cargas generales y los de todas las categorías que cumplan servicios de transporte de materiales y residuos peligrosos deberán contar con un sistema de registro de operaciones inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, la distancia recorrida, el tiempo y las horas de conducción y de descanso de cada conductor, entre otras variables. Estos datos los deberá exhibir en un registro físico a modo de demostrativo histórico de su comportamiento, de facilitar la investigación de los siniestros en los que el vehículo con el objeto de determinar sus causales y las medidas de prevención correspondientes, entre otros fines que procedan. Los mismos podrán ser controlados en cualquier lugar en que se halle el vehículo por los organismos de control habilitados.

Los sistemas de registro de operaciones deberán encontrarse homologados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) conforme lo establecido por la Ley N° 19.511 de Metrología Legal, los convenios internacionales vigentes en la materia y el presente, para lo que realizará los ensayos y las validaciones pertinentes.

Los sistemas de registro de operaciones deberán incluirse, como un elemento de instalación obligatoria en las unidades correspondientes, en el MANUAL DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

Los talleres de Revisión Técnica Obligatoria de jurisdicción nacional de los artículos 34 y 35 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, comprobarán la instalación y controlarán el normal funcionamiento de los SISTEMAS DE REGISTRO DE OPERACIONES, en ocasión de realizar la verificación mecánica de los vehículos legalmente prevista.

La SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, será la autoridad de aplicación del sistema. Será responsabilidad del transportista y del conductor, en su caso, que el SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES funcione debidamente, como también que la información que registre sea el fiel reflejo de la realidad.

Apruébase EL PROTOCOLO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA EL SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES que como Anexo X forma parte integrante del presente.

h) Los vehículos de transporte y la maquinaria especial deben llevar en la parte trasera "un círculo reflectivo indicador de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar", el que debe cumplir con los siguientes requisitos: h.1. Se colocará en la parte posterior del vehículo, sobre el lado izquierdo, lo más próximo posible al plano vertical y en lugar visible. En el caso de unidades ^ remolcadas se debe aplicar la misma señalización.

h.2. El círculo retroreflectante será de color blanco y el nivel de retrorreflexión del círculo se ajustará como mínimo a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo;

h.3. El círculo tendrá un diámetro de DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS MAS o MENOS CINCO MILIMETROS (250 mm q 5 mm). Los números serán negros y estarán

*en posición centrada con una altura de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (150 mm q 5 mm), y el ancho del trazo será de VEINTE MILIMETROS MAS o MENOS DOS MILIMETROS (20 mm q 2 mm).*

*h.4. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, en su carácter de Autoridad del Tránsito dispondrá las normas reglamentarias y complementarias, como así las modificaciones que surjan de acuerdos internacionales y las excepciones, previa consulta con los organismos técnicos correspondientes;*

*i) al k) Sin reglamentar. Reglamentación Decreto 1716/08*

Artículo. 54. — TRANSPORTE PUBLICO URBANO.

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

Artículo 55. — TRANSPORTE DE ESCOLARES.— El transporte de o de ESCOLARES comprende el traslado de menores de CATORCE (14) años, entre sus domicilios y el establecimiento educacional, recreativo, asistencial o cualquiera relacionado con sus actividades, y se realizará de conformidad a las siguientes pautas:

1. El conductor, sin perjuicio de estar habilitado como profesional, cumpliendo todas las condiciones del Artículo 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 Artículo 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 provisорios;

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 Artículo 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 retroreflectivo establecido en el inc. h) del Artículo 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 Artículo 30;

2.14. Cumplir con las normas locales sobre higiene y salubridad de la unidad;

2.15. La autoridad jurisdiccional promoverá vehículos especialmente adaptados para menores con movilidad reducida a fin de contribuir mediante las opciones del transporte, a la integración de los menores con discapacidad;

3. En la prestación del servicio, deberá extremarse la prudencia y el cumplimiento de la normativa específica, manteniendo las puertas cerradas durante la circulación, permitiendo el ascenso/descenso sólo por la puerta contigua a la acera más próxima al destino, conservando encendidas las luces de emergencia. Sólo podrá transportarse docentes, familiares o personas vinculadas con el motivo del viaje;

4. La responsabilidad por el incumplimiento de lo establecido en la presente, es solidaria entre el propietario de la unidad, el titular del servicio y el establecimiento al que pertenecen los menores, con excepción de los hechos sólo imputables a la conducta del conductor.

#### ARTICULO 56. — TRANSPORTES DE CARGA.

a) La inscripción del vehículo en el registro de transportes de carga de la jurisdicción se concretará cuando se realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica, con excepción de los vehículos para transportes especiales (sustancias peligrosas, internacional, etc.). Con dicha inscripción el vehículo queda habilitado para operar el servicio, conservando la habilitación con la sola entrega del formulario que confeccionará con carácter de declaración jurada, en cada oportunidad que realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica. La constancia de haber realizado ésta, lo es también de inscripción.

b) La inscripción se realizará de la siguiente forma:

b.1. En ambos costados del vehículo, preferentemente en la cabina y en forma legible e indeleble, se inscribirá el nombre o razón social y domicilio legal del propietario del vehículo o del transportista, incluyendo su teléfono.

b.2. Se podrán repetir estos datos en forma destacada igualmente, el número de dominio en los costados de la caja de los vehículos y en el techo (o lona).

b.3. De la misma forma, sobre la caja de carga de cada vehículo que integre la formación, se inscribirá del lado derecho su peso máximo permitido y más abajo su tara, expresados en toneladas y hasta con dos decimales.

b.4. El tipo y la tara pueden reemplazarse por la potencia del motor en las unidades o vehículos tractores.

b.5. Se entiende por “tara”, al peso propio del vehículo, sin carga ni pasajeros, en condiciones de marcha con su tripulación normal, accesorios y abastecimiento completos.

b.6. Tipo de vehículo, es el que surge del Artículo 28 de esta reglamentación;

c) La carta de porte o el manifiesto de carga exigible es el establecido por la regulación específica para cada tipo de servicios de transporte;

d) Sin reglamentar;

e) La carga no debe sobresalir de los límites del vehículo, excepto en las condiciones reglamentadas en el ítem 7 del Anexo R.

f) Sin reglamentar.

g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados, dotados con los dispositivos que observen lo establecido en las normas IRAM 10.018/89 - Contenedores. Definiciones-, IRAM 10.019/86 - Contenedores. Clasificación, designación, medidas y masa bruta-, IRAM 10.020/88 - Contenedores. Codificación, identificación y marcado-, IRAM 10.021/86 - Contenedores Serie 1. Esquineros -, IRAM 10.022/88 - Contenedores Serie 1. Manipulación y sujetación-, IRAM 10.023/89 - Contenedores. Placa de aprobación- e IRAM 10.027/90 - Contenedores Serie 1. Contenedores de uso general, características y ensayos -, compatibles con las normas internacionales y con las que al respecto dicte la SECRETARIA DE TRANSPORTE del ME y OSP.

Las cargas que se transporten sobre camiones playos, excepto los contenedores, deberán estar aseguradas mediante sistemas de cintas o cables de fijación conforme a lo establecido en la norma IRAM 5379/92.

h) Los transportes de sustancias y residuos peligrosos cumplirán con las disposiciones de la Ley N° 24.051, su reglamentación y con el Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, que como ANEXO S, forma parte de la presente Reglamentación.

#### Artículo 57. EXCESO DE CARGA.

1.- La Dirección Nacional de Vialidad es la autoridad de aplicación, y ejercitará la fiscalización de las normas de pesos y dimensiones vigentes. Asimismo, 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

#### EXCESOS DE PESO POR EJE Y CANON POR DETERIORO DEL PAVIMENTO EXPRESADO EN LITROS DE NAFTA ESPECIAL

EXCESO DE PESO POR EJE	EJE SIMPLE		EJE TANDEM DOBLE		EJE TANDEM TRIPLE	
	RUEDAS SIMPLES	RUEDAS DOBLES	RUEDAS SIMPLES	RUEDAS DOBLES	RUEDAS SIMPLES	RUEDAS DOBLES
DE 1kg A 500 kg	137	120	145	123	159	125
DE 501kg A 1000 kg	184	143	206	151	313	155
DE 1001kg A 1500 kg	242	169	283	184	355	190
DE 1501kg A 2000 kg	314	199	381	221	502	231
DE 2001kg A 2500 kg	400	233	502	265	692	278
DE 2501kg A 3000 kg	502	271	651	314	931	333
DE 3001kg A 3500 kg	624	314	829	369	1227	394
DE 3501kg A 4000 kg	766	361	1042	432	1588	464
DE 4001kg A 4500 kg	931	413	1294	502	2024	543
DE 4501kg A 5000 kg	1121	471	1588	581	2544	632
DE 5001kg A 5500 kg	1340	535	1930	669	3158	730
DE 5501kg A 6000 kg	1588	605	2325	766	3877	841
DE 6001kg A 6500 kg	1870	682	2778	873	4713	963
DE 6501kg A 7000 kg	2187	766	3293	991	5677	1098
DE 7001kg A 7500 kg	1544	857	3877	1121	6781	1246
DE 7501kg A 8000 kg	2941	957	4536	1264	8040	1409
DE 8001kg A 8500 kg	3386	1854	5275	1419	9466	1588
DE 8501kg A 9000 kg	3876	1181	6101	1588	11074	1763
DE 9001kg A 9500 kg	4421	1307	7020	1772	12878	1996
DE 9501kg 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 adeudado, 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 N° 1759/72 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.

Artículo 58. — REVISORES DE CARGA. Los revisores de carga tienen función exclusiva en su materia, sin perjuicio de las competencias de otras autoridades.

Esta función puede otorgarse a funcionarios de los entes viales y de transporte, de cada provincia y de la Nación, excepto en el caso de las rutas nacionales concesionadas, donde esta función corresponde a los concesionarios.

En todos los casos se requiere la preparación técnica previa adecuada, la pertinente selección, bajo responsabilidad de la autoridad que los designa y la documentación identificatoria pertinente, con mención de las facultades otorgadas por la ley y la reglamentación.

## CAPITULO IV

### REGLAS PARA CASOS ESPECIALES

Artículo 59. — OBSTACULOS. La autoridad a que se refiere el presente artículo es la local en su jurisdicción y la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD en las rutas nacionales.

Los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retroreflectancia de noche. El nivel de retroreflección 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 retroreflectivo 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.

**Artículo 60. USO ESPECIAL DE LA VIA.** Es competente la autoridad de tránsito de cada jurisdicción;

a) La clausura de una vía de circulación debe ser adecuadamente advertida mediante el señalamiento transitorio establecido en el ANEXO L de la presente. Las vías alternativas deben presentar similares condiciones de transitabilidad, que la clausurada y su extensión no debe superarla en demasía;

b) A la máxima brevedad posible, luego de finalizado el evento autorizado y dentro de las VEINTICUATRO (24) horas siguientes, los organizadores restituirán la vía a su normalidad, previa al mismo, coordinando con la autoridad correspondiente, la que fiscalizará la calidad de los trabajos de restitución. Pueden quedar aquellos elementos que resulten beneficiosos a la seguridad.

#### **Artículo 61. VEHICULOS DE EMERGENCIA.**

1. Las balizas se deben ajustar a los requisitos del inc. f del Artículo 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.

**Artículo 62. MAQUINARIA ESPECIAL.** La circulación de maquinaria especial agrícola se halla reglamentada en el ANEXO LL “Normas para circulación de maquinaria agrícola” que forma parte de la presente reglamentación.

**Artículo 63. FRANQUICIAS ESPECIALES.** El derecho de uso de la franquicia especial implica la exención de una obligación en virtud del cumplimiento de una función o servicio destinado al bien común;

La franquicia es de carácter excepcional y debe ser ejercida conforme los fines tenidos en mira al reconocerla. El derecho habilita exclusivamente la circulación en áreas de acceso prohibido o restringido y el estacionamiento en lugares no habilitados, cuando el desempeño de la función o el servicio lo requieran, y no autoriza al incumplimiento de la normativa general del tránsito.

El reconocimiento u otorgamiento de las franquicias, corresponde a la máxima autoridad del tránsito en cada jurisdicción, luego de acreditados los requisitos correspondientes. Se establecerán sendos distintivos uniformes para las franquicias de estacionamiento, de circulación y para cada una de las situaciones siguientes:

a) LISIADOS: según Ley N° 22.431. La franquicia es respecto del vehículo (adap-

tación) 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 Artículo 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 asistenciales similares que deban concurrir de urgencia a domicilios;

c.3.2. SACERDOTES: misma situación;

c.3.3. PERIODISTAS: los que cumplen servicios de "exteriores" (reporteros, cronistas, fotógrafos, camarógrafos y similares) con la identificación visible del medio periodístico correspondiente, según lo establecido en la ley que regula el ejercicio de su profesión;

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 esos fines, para celebrar convenios con la o las entidades dedicadas a la promoción y desarrollo de esta actividad, que a juicio del organismo mencionado reúnan los antecedentes suficientes para asumir ese cometido.

d.1.2. El Registro de Automotores Clásicos, sin perjuicio de otras funciones que se le asignen, deberá:

d.1.2.1. Calificar 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, correaje 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 MATERIAL DEPORTIVO: (lanchas, aviones ultralivianos, coches de carrera, caballos, etc.), salvo la característica del material en traslado, que no debe ser más ancho que el vehículo que lo remolca, deben ajustarse en lo demás a las reglas de circulación. Cuando no pueda ser así, solicitará permiso de circulación general, en el que se especificarán las restricciones;

g) TRANSPORTE POSTAL Y VALORES BANCARIOS: para los vehículos que tengan permiso o habilitación de la autoridad de control, que podrán estacionar en la proximidad de su destino (banco, correo, buzón, etc.);

## CAPITULO V

### ACCIDENTES

Artículo 64. PRESUNCIÓNES. La relación de la infracción con el accidente debe ser causa o con causa eficiente.

Artículo 65. OBLIGACIONES.

- a) La detención debe hacerse en lugar seguro y sin crear nuevos riesgos;
- b) Sin reglamentar.
- c) La denuncia, exposición o acta de choque, se realizará en el formulario establecido en el ANEXO U, cuando corresponda;
- d) La autoridad administrativa de investigación debe estar expresamente facultada para esos fines, estableciendo la causa del accidente y no las responsabilidades.

En caso de vehículos equipados con sistemas o elementos de control aplicables al registro de las operaciones del mismo, se debe comunicar tal circunstancia, debiendo la autoridad interviniente secuestrar el soporte con los datos, cuando del accidente resultaren

víctimas. En las mismas circunstancias el conductor o acompañante y en su defecto, otra persona legítimamente interesada, debe entregar el soporte grabado a dicha autoridad.

En los restantes casos, el interesado puede entregar a la autoridad que intervenga o ante la que haga la denuncia, el referido soporte a efectos de preservarlo como prueba, bajo recibo detallado.

**ARTÍCULO 66.- INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA.** A los fines de estudiar y analizar los siniestros viales en los términos del artículo que se reglamenta, cada jurisdicción provincial centralizará la información de su territorio, y la remitirá a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La mencionada información deberá consignarse en los formularios de actas siniestrales que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determine, sin perjuicio del derecho de solicitar información adicional.

a) Es autoridad de aplicación para el labrado de las actas siniestrales la Policía Federal y las Policias Provinciales, la Gendarmería Nacional y la Prefectura Nacional, la Policía de Seguridad Aeroportuaria, correos públicos y privados autorizados y registrados a tal fin, y las aseguradoras o asociaciones de aseguradoras que se constituyan al efecto, los cuales deberán consignar la totalidad de los datos del siniestro.

b) Las aseguradoras deberán remitir copia de las Actas Siniestrales a la Superintendencia de Seguros de la Nación y ésta deberá registrarlas en su base de datos.

c) El acta de denuncia de siniestros correspondiente formará parte del sumario penal, debiendo constar en éste la remisión de la copia pertinente a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

d) La SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION debe mantener on line con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL su base de datos para lo cual coordinarán su actuación. **Reglamentación Decreto 1716/08.**

Artículo 67. — SISTEMA DE EVACUACION Y AUXILIO.— Debe ser coordinado por el ente jurisdiccional competente, con intervención de las áreas correspondientes.

**ARTICULO 68.-** La Superintendencia de Seguros de la Nación en el plazo de TREINTA (30) días deberá dictar la norma que considere adecuada a efectos de que los aseguradores den cumplimiento con la exigencia establecida en el tercer párrafo, segunda parte, del artículo 68 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias respecto de la revisión técnica obligatoria. La misma será exigible una vez que en la jurisdicción en la que se pretenda asegurar cada rodado se encuentre en funcionamiento el sistema de revisión técnica obligatorio conforme lo establece el artículo 34 del presente.

La Superintendencia de Seguros de la Nación en conjunto con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, determinará y comunicará a las aseguradoras el momento en que resulte técnicamente posible aplicar un sistema de prima variable del seguro Obligatorio Automotor por parte de estas últimas, para ello deberán encontrarse operativos los registros de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá arbitrar los medios necesarios para permitir a las aseguradoras el acceso a la información existente en sus bases de datos que sean necesarios para viabilizar la implementación del sistema de prima variable



establecido en la Ley N° 24.449 y sus modificatorias. **Reglamentación Decreto 1716/08.**

## TITULO VII

### BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

#### CAPITULO I

##### PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 69.- Sin Reglamentar.

ARTICULO 70.- Cuando se utilicen modos automáticos o semiautomáticos para la comprobación de infracciones en la vía pública, la autoridad pertinente deberá, de acuerdo al procedimiento que se establezca al efecto, notificar la comisión de la falta al conductor de la unidad dentro de los DIEZ KILOMETROS (10 km) del lugar en donde se hubiere verificado la misma.

*Cuando este procedimiento fuera imposible por circunstancias acreditadas debidamente será válida la notificación al domicilio del presunto infractor. Reglamentación: Decreto 1716/08*

ARTICULO 71: En los supuestos de infracciones cometidas en jurisdicciones distintas a la nacional, cuando el imputado se domicilie a más de SESENTA (60) kilómetros del asiento del Juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de la comisión de la infracción y opte por ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal, deberá proceder mediante la utilización de los medios y de la forma que oportunamente determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor a los SESENTA (60) kilómetros del asiento del Juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, deberá comparecer o ser traído por la fuerza pública ante dicho Juez.

Previamente a conceder un aplazamiento del juzgamiento del infractor que manifieste la necesidad de ausentarse, el Juez deberá evaluar las razones invocadas y acreditadas por el infractor y decidir si las mismas resultan de entidad suficiente para otorgar la prórroga solicitada. En caso de serlo, el Juez fijará la fecha para el juzgamiento, la que no deberá exceder el plazo máximo legal de SESENTA (60) días.

*En los supuestos de infracciones cometidas en jurisdicción nacional en los que el imputado optara por prorrogar el juzgamiento al Juez competente en razón de su domicilio, y siempre que se dieran los requisitos legales al respecto, deberá cumplirse con el procedimiento que oportunamente determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.*

*Cuando el juzgamiento requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción, a criterio exclusivo del Juzgador, este último podrá solicitar los informes pertinentes al Juez o a las autoridades de constatación locales.*

*La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá dictar las normas que sean necesarias a efectos de establecer un sistema de colaboración interprovincial para garantizar el envío y recepción de notificaciones, efectivo juzgamiento de las infracciones, registro y remisión de sentencias de juzgamiento al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito y toda otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del*

efectivo cumplimiento de lo establecido en la ley.

A los fines del presente será considerada jurisdicción nacional a las vías de circulación constituidas por rutas nacionales, puentes o túneles interjurisdiccionales o cualquier otra que interconecte distintas jurisdicciones. **Reglamentación Decreto 1716/08.**

## CAPITULO II

### MEDIDAS CAUTELARES

**ARTÍCULO 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 (30) minutos.

Deberá dejarse constancia del acto.

La comprobación de alcoholemia en el caso del inciso a.1, deberá llevarse a cabo de conformidad con lo previsto por el artículo 73 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95.

b) Sin reglamentar;

c) Se puede impedir la circulación de vehículos, cuando afecten la seguridad, la estructura vial o por falta o ilegitimidad de la documentación, según los casos taxativamente enumerados en el Artículo 40. Los vehículos podrán ser removidos de la vía pública si es que el mismo no pudiere ser conducido por persona habilitada al encontrarse *incurso en falta grave* conforme lo establecido en el inciso m) del Artículo 77 de la Ley N° 24.499 y sus modificatorias. Los gastos de remoción y traslado serán a cargo del titular registral o tenedor de la unidad. La conducción de la unidad retenida deberá ser realizada por personal capacitado acorde al tipo de unidad de que se trate y contando para las unidades afectadas al transporte de pasajeros o cargas con el tipo de habilitación necesaria para conducir las mismas.

d) Sin reglamentar;

e) Sin reglamentar. **Reglamentación: Decreto 1716/08**

**ARTICULO 72 Bis.-**Cuando la retención de la licencia a la que la alude el presente artículo se corresponda con la otorgada por una autoridad nacional, la misma deberá ser girada al órgano emisor a fin de que el infractor cumpla con el procedimiento fijado en este artículo. En este caso el pago de la multa y la devolución de la licencia podrá ser tramitada por ante cualquier delegación que posea la autoridad competente en el interior del país o en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siendo a cargo del infractor los gastos de remisión y entrega de la licencia siempre que la misma no hubiera sido retenida en el lugar en que se tramite su devolución.

En los restantes casos y en el plazo previsto, el presunto infractor deberá presentarse personalmente, o por intermedio de un representante que posea poder al efecto, ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa, el cual podrá ser ejercido bajo la



modalidad prevista en el primer párrafo del artículo 71 de la Ley N° 24.449.

*En todos los supuestos en que el infractor optare por agotar la vía administrativa y solicitar la revisión judicial, se aplicará para ello el procedimiento vigente en cada jurisdicción.*

*La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá diseñar un modelo de boleta de citación del inculpado en el término de SESENTA (60) días de entrada en vigencia del presente decreto.*

*El modelo deberá contener lo siguiente:*

*a) Identificación del titular de la licencia (nombre, apellido y documento nacional de identidad), la clase o categoría de licencia y su vigencia.*

*b) Identificación de la infracción (número, causa, fecha y hora de la infracción).*

*c) Identificación de la autoridad de comprobación actuante (firma, aclaración y número de legajo y matrícula en caso de corresponder).*

*d) Identificación de la autoridad de juzgamiento (Juzgado o Autoridad correspondiente a la jurisdicción, domicilio, horario de atención y teléfono).*

*La boleta de citación del inculpado deberá estar impresa en papel oficial con los resguardos de seguridad documental apropiados para evitar alteraciones o falsificaciones del mismo. Para la obtención de la nueva licencia, en el caso de producirse la destrucción de la retenida y la caducidad de la habilitación que acredita, se deberá proceder de la manera prevista para la emisión de este documento por primera vez, a lo que deberá adicionarse la aprobación de un examen teórico y/o práctico que trate sobre los graves efectos de la infracción cometida y la importancia de la conducta debida. **Reglamentación Decreto 1716/08.***

**ARTÍCULO 73.- CONTROL PREVENTIVO.** *En los controles preventivos masivos para determinación de intoxicación alcohólica por superar la graduación alcohólica establecida en el inciso a) del artículo 48 de la Ley N° 24.449, por el uso de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el MINISTERIO DE SALUD, deberá procederse de la siguiente manera:*

*1. La autoridad de control competente requerirá de los conductores de vehículos a motor y bicicletas su voluntario sometimiento a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones.*

*La negativa a ello constituye falta y presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el artículo 48, inciso a) de la Ley N° 24.449 y, en tal caso, si la intoxicación alcohólica resulta ser manifiesta y evidente deberá, además, proceder conforme lo determinado por los incisos a.1 ye) del artículo 72 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95.*

*2. Practicar dichas pruebas mediante alcoholímetros u otros mecanismos de control homologados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que se ajusten a uno de los métodos aprobados por la autoridad sanitaria competente.*

*3. Ante el resultado positivo, además de las sanciones previstas para el inciso m) del artículo 77 y el artículo 86 de la Ley N° 24.449, se requerirá la intervención de la*

*autoridad sanitaria pertinente de cada jurisdicción para su debida atención médica, debiendo secuestrarse el vehículo en un sitio seguro conforme la modalidad que establezca la autoridad jurisdiccional competente y lo previsto en el inciso c) del artículo 72 del Anexo 1 del presente Decreto.*

*A petición del interesado se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y aprobados por la autoridad sanitaria competente. Las pruebas de contraste podrán realizarse en el lugar mediante la asistencia del auxilio médico que deberá encontrarse en el área o, en su defecto, en el hospital público más cercano. En caso de confirmarse el resultado que se contrasta, los gastos que demanden las pruebas estarán a cargo del conductor requirente.*

**4.- El resultado de estas mediciones deberá asentarse en un formulario que deberá ser anexado al acta de infracción, conteniendo la siguiente información:**

*- mención e identificación en ambos documentos de aquellos datos que permitan identificar al alcoholímetro o medio de comprobación utilizado, tipo y resultado de la prueba de contraste realizada en su caso;*

*- otras circunstancias del conductor, además de las consignadas en el acta y cualquier otro dato relativo a la comprobación de la falta;*

*- firmas de la autoridad de comprobación interviniente y del conductor si se aviniere a ello, si no lo hiciere se dejará constancia, pudiendo firmar testigos.*

**5.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el MINISTERIO DE SALUD, para la detección de las demás sustancias a que se refiere el apartado primero del presente artículo, establecerá los métodos pertinentes para su comprobación, siendo la negativa causal de presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el artículo 48, inciso a) de la Ley N° 24.449.**

**6.- En caso de siniestro vial, la autoridad interviniente deberá tomar todas las pruebas necesarias para determinar la existencia de alcohol en sangre de los intervenientes u otras sustancias no autorizadas, pudiendo efectuar para ello, exámenes de sangre y/o orina y cualquier otro que determine la autoridad sanitaria competente. Las pruebas necesarias para comprobación accidentológica se efectuarán en forma inmediata de ocurrido el hecho conforme lo establecido en los puntos precedentes. Los resultados de las pruebas realizadas deberán ser remitidos dentro de las VEINTICUATRO (24) horas siguientes al siniestro, al juez competente y a la autoridad administrativa de juzgamiento para la aplicación de la sanción legal que corresponda. **Reglamentación Decreto 1716/08.****

### CAPITULO III

#### RECURSOS JUDICIALES

#### ARTICULO 74.- Sin Reglamentar

### TITULO VIII

### REGIMEN DE SANCIONES

### CAPITULO I



## PRINCIPIOS GENERALES

**ARTICULO 75.-** A los fines del inciso c) del artículo que se reglamenta para aquellas presuntas faltas y/o delitos que se verifiquen sin poder individualizar al conductor del vehículo involucrado en el hecho, se informará a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la matrícula y/o datos identificatorios del automotor con el objeto de que el citado organismo obtenga los datos faltantes.

Cuando la notificación de la falta fuere dirigida al titular registral de la unidad y éste no fuere el conductor a cargo de vehículo infraccionado, deberá individualizar al mismo a requerimiento de la autoridad o en oportunidad del ejercicio de su derecho de defensa.

Demostrada tal circunstancia, la sentencia administrativa deberá recaer en la persona del conductor a tenor de lo establecido en los artículos 75 y 76 de la Ley N° 24.449. De no hacerlo será responsable directo por el pago de la multa. **Reglamentación Decreto 1716/08.**

**ARTICULO 76.-** A los efectos de la aplicación del último párrafo del presente Artículo, las personas jurídicas son los responsables de individualizar a sus dependientes, presuntos infractores, debiendo responder al pedido de la autoridad dentro del plazo de 10 días hábiles a partir de la fecha de su notificación. El incumplimiento de la obligación de informar o de individualizar fehacientemente a sus dependientes, presuntos infractores, constituye falta grave de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 77 inciso g) de la presente Ley.

**ARTICULO 77. - CLASIFICACION.** Constituyen faltas graves las siguientes:

a) Sin reglamentar.

b) Sin reglamentar.

c) Sin reglamentar.

d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo conforme lo previsto por la normativa vigente en la materia y en especial lo establecido en el artículo 40 del presente decreto.

e) La documentación exigible es la prevista en los artículos 34, 35 y 40 del presente decreto y toda otra taxativa y expresamente establecida por la autoridad de aplicación.

f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente acreditado conforme lo establecido en el Artículo 40 del presente decreto.

g) Sin reglamentar. h) Sin reglamentar. i) Sin reglamentar.

j) Librar al tránsito vehículos fabricados o armados en el país o importados, que no cumplan con lo exigido en el Título V de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias y reglamentarias, y que no hayan sido autorizados por la autoridad competente y lo acrediten con el certificado de Licencia para Configuración de Modelo (LCM) o su complementario y con el Certificado de Revisión Técnica Obligatoria que dé cuenta de tal circunstancia conforme lo previsto por el artículo 34, inciso 21, del presente decreto.

k) Sin reglamentar.

- i) Sin reglamentar.
- m) Sin reglamentar.
- n) Sin reglamentar.
- ñ) 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 (2) SEGUNDOS.
- o) Sin reglamentar.
- p) Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo.
- q) La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor, así como todo otro elemento que produzca distracción o requiera la atención sensitiva del conductor.
- r) Sin reglamentar.
- s) Sin reglamentar.
- t) Sin reglamentar.
- u) En caso de menores de CUATRO (4) años, además de ser trasladados en el asiento trasero del vehículo, deberán ubicarse en el dispositivo de retención infantil correspondiente.
- v) Sin reglamentar.
- w) Sin reglamentar.
- x) El comprobante de la Revisión Técnica Obligatoria requerido para la conducción de todo vehículo es el certificado de la Revisión Técnica Obligatoria previsto en el artículo 34 del Anexo 1 del presente decreto.
- y) El comprobante que acredita el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 del presente decreto es el establecido en el artículo 40, inciso c), del presente. **Reglamentación Decreto 1716/08.**

ARTICULO 78.- Sin Reglamentar

ARTICULO 79.- Sin Reglamentar

ARTICULO 80.- Sin Reglamentar

ARTICULO 81.- Sin Reglamentar

ARTICULO 82.- Sin Reglamentar

## CAPITULO II

### SANCIONES

ARTICULO 83.- Cada jurisdicción provincial tipificará todas las faltas y sus correspondientes sanciones, dentro de los parámetros que fija la Ley y el Anexo 2 de la presente.

- a) Sin reglamentar;
- b) Sin reglamentar;



c) Sin reglamentar;

d) Los cursos de reeducación, se dictarán en establecimientos específicamente autorizados para ello, conforme con el punto 3 del Artículo 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 Artículo 14. La sustitución de la multa por este curso, sólo puede hacerse una vez al año.

**ARTICULO 84.- Deberá entenderse por nafta especial la de mayor octanaje para vehículos particulares que fija el Automóvil Club Argentino, en la jurisdicción donde tenga su asiento la Autoridad de Juzgamiento. La determinación del valor de la U.F. será publicada en la página web de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y se actualizará bimestralmente. Reglamentación: Decreto 1716/08**

**ARTÍCULO 35.- La reducción del CINCUENTA POR CIENTO (50%) en el pago voluntario se aplica sobre el valor mínimo de la multa de que se trate para la infracción específica. Reglamentación: Decreto 1716/08**

ARTICULO 86.- Sin Reglamentar;

ARTICULO 87.- Sin Reglamentar.

### CAPITULO III

#### EXTINCION DE ACCIONES Y SANCIONES. NORMA SUPLETORIA

ARTICULO 88.- Sin Reglamentar.

ARTICULO 89.- Sin Reglamentar.

ARTICULO 90.- Sin Reglamentar.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

##### Corresponden al Decreto 1716/08

**ARTÍCULO 51.- El SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO deberá realizar un análisis funcional de los datos existentes, pudiendo diseñar medidas globales de ejecución en las distintas órbitas sin que ello implique delegación de jurisdicción y hasta tanto la red quede conformada, a los efectos de operar mediante una red informática que asegure un flujo de información ágil y certera.**

**El SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO deberá ejecutar en una primera etapa un relevamiento de organismos que cuenten con información concerniente a la temática vial, para lo cual, podrá celebrar los convenios que considere necesarios. Posteriormente, procederá a efectuar el análisis funcional establecido de los datos obtenidos por los distintos organismos. Ejecutada esta etapa procederá, el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO, a su registración en la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, debiendo mantenerse la misma actualizada.**

**ARTICULO 52.- El Ministerio de Salud de la Nación, por intermedio del área competente en tecnología médica, en un plazo de SESENTA (60) días a contar desde la entrada en vigencia del presente decreto, deberá establecer los métodos que considere adecuados para medir la cantidad de alcohol en sangre, de modo tal que la AGENCIA NACIONAL DE**

*SEGURIDAD VIAL al homologar los alcoholímetros que se utilizarán para procedimientos de control de alcoholemia verifique su adecuación a alguno de ellos.*

**ARTICULO 53.-** *Hasta tanto se habilite el modelo único de la Licencia Nacional de Conducir, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá autorizar con validez nacional las licencias provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o municipales identificándolas con un holograma o similar adherido sobre el soporte material de las mismas, debidamente numerado y que permita su registro y seguimiento. Estas licencias deberán ser inscriptas en la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.*

**ARTICULO 54.-** *A los efectos de la implementación de lo previsto en el artículo 20 del presente decreto, Gendarmería Nacional ejercerá su función en las Rutas Nacionales y espacios del dominio público nacional en forma progresiva de acuerdo a la planificación y recursos que la Autoridad de Aplicación establezca a tal fin.*

**ARTICULO 55.-** *Instruyese a la COMISION NACIONAL DE COMUNICACIONES de la SECRETARIA DE COMUNICACIONES del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS para que en el plazo de TREINTA (30) días otorgue el número telefónico de emergencia previsto en el segundo párrafo del artículo 18 del presente decreto.*

**ARTICULO 56.-** *La medida prevista en el artículo 53, inciso g), de! Decreto N° 779/95, será obligatoria para los vehículos CERO KILOMETRO (0 km) de las categorías N2 y N3 que cumplan servicios de transporte de cargas generales que se incorporen al parque vehicular a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, excepto para los vehículos previamente incorporados al parque vehicular que posean el sistema de registro de operaciones instalado de fábrica.*

**ARTICULO 57.-** *Hasta tanto se implemente para la totalidad del parque vehicular lo previsto en el artículo 39 del presente y con el propósito de posibilitar el cumplimiento de la vigencia de la Revisión Técnica Obligatoria en todo el Territorio Nacional, los talleres inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y de Cargas de la Resolución N° 417/92 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, en caso de ausencia del sistema de revisión técnica en alguna jurisdicción deberán efectuar dicha tarea para todos los vehículos que integran el parque local. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, aportará los recursos necesarios para cubrir las deficiencias de la capacidad operativa, implementando un sistema alternativo hasta tanto sea instaurado el mismo en dicha jurisdicción.*

**ARTICULO 58.- PLAZOS.-** *Todos los plazos establecidos en el presente se computarán en días hábiles administrativos, salvo disposición expresa en contrario y se entenderá que comienzan a correr a partir del día siguiente de su entrada en vigencia.*

**ARTÍCULO 59.-** *La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL será la Autoridad de Aplicación del presente decreto.*



## ANEXO 2 DTO. 779/1995

### REGIMEN DE CONTRAVERSIONES Y SANCIONES POR FALTAS COMETIDAS A LA LEY DE TRANSITO N° 24.449.

#### ARTICULO 9.-

inciso e) Por realizar publicidad lauditoria de conductas contrarias a los fines de la Ley de Tránsito, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 11.- Por conducir sin tener cumplida la edad reglamentaria, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 12.- Por enseñar la conducción de vehículos sin cumplir los requisitos exigidos, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 21.- Por ejecutar o instalar obras o dispositivos en la vía pública que nos se ajusten a las normas básicas de seguridad vial, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

Por el incumplimiento de las normas y condiciones en la instalación y funcionamiento de los sistemas de comunicación para auxilio y otros usos de emergencia, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 22.- Por no señalizar y demarcar la vía pública conforme al Sistema Uniforme de Señalamiento Vial, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 23.- Por realizar obras en la vía pública sin contar con la autorización previa del ente competente, cuando ésta sea exigible, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

Por no efectuar los señalamientos, desvíos o reparaciones en los plazos convenidos, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 25.- Por no dar cumplimiento a las restricciones al dominio establecidas, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 26.- Por realizar publicidad en la vía pública sin observar la ubicación reglamentaria, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

Por realizar publicidad en la vía pública sin permiso de la autoridad competente, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 27.- Por realizar construcciones permanentes o transitorias en la zona de camino, sin permiso de la autoridad competente, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 29.- Por ser librado al tránsito sin contar el vehículo con las condiciones mínimas de seguridad exigidas, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 30.- Por ser librado al tránsito sin contar el automotor para transporte de personas o carga con los dispositivos mínimos de seguridad reglamentarios, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 31 y 32- Por ser librado al tránsito sin contar el automotor para transporte

de personas o carga con el sistema iluminación o con las luces adicionales exigidas, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

Por circular sin contar el automotor para transporte de personas o carga con el sistema iluminación o con las luces adicionales exigidas, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

#### ARTICULO 33.-

inciso a) Por no ajustarse los vehículos a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

Por circular el vehículo excediendo los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULOS 34 y 35.- El responsable de un taller de revisión técnica obligatoria o de reparación que no cuente con habilitación por la autoridad competente, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

El titular de un taller de revisión técnica obligatoria o de reparación que no cuente con el director técnico exigido, o con el libro rubricado con los datos de los vehículos revisados o con arreglos realizados, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

Por circular sin haber realizado la revisión técnica periódica obligatoria, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

Por circular sin la documentación que acredite haber realizado la revisión técnica periódica obligatoria, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 36.- Por no respetar el orden de prioridad normativa exigido, será sancionado con multa de U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 37.- Por no exhibir la documentación exigible, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta U.F.

ARTICULO 39.- Los conductores que no circulen con cuidado y prevención, o que realicen maniobras precaución, o que no circulen únicamente por la calzada sobre la derecha en el sentido de la señalización, no respeten las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos, serán sancionados con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

Los conductores profesionales que no circulen con cuidado y prevención, o que realicen maniobras sin precaución, o que no circulen únicamente por la calzada sobre la derecha en el sentido de la señalización, no respeten las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos, serán sancionados con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F.

#### ARTICULO 40.- Por circular:

inciso a).

1. Estando legalmente inhabilitado para ello, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

2. Sin haber sido habilitado, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

3. Teniendo suspendida su habilitación, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.



4. Sin estar habilitado para conducir ese tipo de vehículo, será sancionado con una multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

5. Con habilitación vencida, dentro del lapso de SEIS (6) meses, será sancionado con una multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

6. Sin portar su licencia, estando habilitado, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso b), Con la cédula de identificación del vehículo vencida, no siendo el Titular, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 100 U.F. y en incumplimiento de las normas de transferencia del vehículo, será sancionado con una multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

inciso c).

1 Sin portar el comprobante del seguro, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

2 Sin tener cobertura de seguro vigente, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

inciso d).

1 Sin las placas de identificación de dominio correspondientes, será sancionado con multa de, U.F. hasta 100 U.F.

2 Con placas de identificación de dominio no correspondientes, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

3 Faltando la placa de identificación de dominio delantera o por no tenerla en lugar reglamentario será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

4 Faltando la placa de identificación de dominio trasera o por no tenerla en lugar reglamentaria será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso f) Sin portar, excepto las motocicletas, un matafuegos y balizas portátiles de acuerdo a la reglamentación, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso g) Sin que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que el vehículo fue construido o por no viajar los menores de DIEZ (10) años en el asiento trasero, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso h). Por no ajustarse el vehículo y lo que transporta a las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino, será sancionado con multa de hasta 20.000 U.F.

inciso i). Por no poseer los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.; sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto por el Artículo 72, inciso c), punto 1 de la ley que se reglamenta.

inciso j).

j.1 En motocicleta o ciclomotor sin portar casco normalizado el conductor y el acompañante, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

j.2 En motocicleta o ciclomotor, sin parabrisas el conductor que no use anteojos de seguridad normalizados, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso k ). Por no usar los ocupantes los correajes de seguridad reglamentarios, serán sancionados con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 41.- Por no ceder el paso el conductor en las encrucijadas al que cruza desde su derecha será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

Por no respetar el conductor las prioridades a que se refieren los incisos a) al g), será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

Por no retroceder el conductor del vehículo que desciende en las cuestas estrechas será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 42.- Por adelantarse por la derecha, salvo en los casos de excepción previstos, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 43.- Por no respetar la señalización y las reglas pertinentes a la circulación en giros rotundas, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 44.-

inciso a). Por no respetar las indicaciones de las luces de los semáforos o el descenso de barrera en un paso a nivel, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

Por no detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso e) Por obstruir el tránsito de la vía transversal respecto a la que circula, por haber iniciado el cruce, aún con luz verde, sin tener espacio suficiente del otro lado de la encrucijada, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

inciso f) Por girar a la izquierda en vías de doble mano reguladas por semáforo sin señal que lo permita, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 45.- Por no ajustarse a las reglas de circulación establecidas para las vías multicarriles, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 46.- Por no ajustarse a las reglas de circulación establecidas para las autopistas y semiautopistas, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 47.- Por no observar las reglas previstas para el uso de las luces, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 48.- Por circular, detenerse o estacionar en infracción a las prohibiciones en la vía pública, establecidas en el presente artículo, excepto las del inciso v), será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

Por infringir las prohibiciones del inciso v), será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 49.- Por no observar las reglas de estacionamiento del presente artículo excepto las del inciso b) puntos 1. o 4., será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

Por infringir las prohibiciones de estacionamiento del inciso b), puntos 1. ó 4., será



sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULOS 51 y 52.- Por no respetar los límites reglamentarios de velocidad previstos, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULOS 53, 54, 56, 57 y 58.- Las infracciones a las reglas para el transporte, serán sancionadas conforme al Régimen de Penalidades por infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en materia de transporte por automotor de Jurisdicción nacional, aprobado por el Decreto 2673/92, sus modificatorias o normas que lo sustituyan.

Por circular con carga que exceda las dimensiones o peso máximo reglamentarios sin contar con el correspondiente permiso, será sancionado con multa de hasta 20.000 U.F.

ARTICULO 55.- Por transportar escolares o menores de CATORCE (14) años en infracción a las normas reglamentarias, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

Sin perjuicio de lo que antecede, la Comisión Nacional del Tránsito y Seguridad Vial queda facultada para aprobar el régimen de sanciones correspondientes al Reglamento para Transporte de Escolares.

ARTICULO 60.- Por utilizar la vía pública para fines extraños al transito sin la autorización reglamentaria, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 61.- Por circular con vehículo de emergencia en infracción a las normas reglamentarias, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 62.- Por circular con maquinaria especial en infracción a las normas reglamentarias, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 63.- Por utilizar franquicia de tránsito no reglamentaria, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 65.- Por no cumplir con las obligaciones legales para participes de un accidente de tránsito, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 76.- Por no responder al pedido de informe sobre individualización de sus dependientes presuntos infractores dentro del término reglamentario o por no individualizar fehacientemente a los mismos, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.











Av. L. N. Alem 168 piso 10  
CABA • Rep. Argentina  
Tel: (54 11) 4346 1548 / 1870  
Fax: (54 11) 4343 3715  
[ansv@mininterior.gov.ar](mailto:ansv@mininterior.gov.ar)  
[www.mininterior.gov.ar](http://www.mininterior.gov.ar)



**Agencia Nacional  
de Seguridad Vial**

MINISTERIO DEL INTERIOR