ACLARACION:

La norma presentada a continuación, se encuentra actualizada de acuerdo a las siguientes normas modificatorias, ampliatorias y/o reglamentarias:

TIPO DE NORMA	NUMERO	AÑO	BOLETÍN OFICIAL	FECHA PUBL.
DTO.	779	1995		
DTO.	179	1995		10-02-95
LEY	24.788	1997		03-04-97
LEY	25.456	2001		10-09-01
LEY	25.857	2004	30.313	08-01-04
LEY	25.965	2004	30.552	21-12-04
DTO.	1886	2004	30.557	28-12-04
LEY	26.363	2008	31.395	30-04-08
DTO.	1716	2008		23-10-08
DTO.	437	2011	32.130	14-04-11
LEY	27425	2017	100.133	22-12-17
DTO.	32	2018	33.789	11-01-18
LEY	27445	2018	33893	18-6-18
DTO.	26	2019		7-1-19

Para una lectura más clara de la misma, hemos utilizado el color **ROJO** para destacar las modificaciones o agregados sufridos por normas posteriores y el color **AZUL** para las normas de carácter reglamentario.

TITULO I

PRINCIPIOS BASICOS

CAPITULO UNICO

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

Art. 1º - Sin Reglamentar.

ARTICULO 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. Asígnanse las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La Gendarmería Nacional y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tendrán a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional.

Facúltase a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires afectados a las tareas de prevención y control de tránsito, conforme a los convenios que a tales efectos se suscriban con las jurisdicciones.

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

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 presente ley y su reglamentación.

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° 27.445 B.O. 18/06/2018)**

Art. 2º - COMPETENCIA. A los efectos de poner en ejecución la prescripción establecida en el segundo párrafo del presente, facúltase a la Gendarmería Nacional a suscribir convenios de servicios, complementación y coordinación con las autoridades nacionales, provinciales, locales con la previa aprobación del Poder Ejecutivo Provincial, y particulares destinados a hacer efectivo el cumplimiento de la Ley Nº24.449.

*****Dto. 779/95***

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.

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

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.

*****Art. 54 – Disposiciones Transitorias y Complementarias - Dto. 1716/2008***

LEY 26.363

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.

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, y entender en las demás competencias de habilitación que le fueran otorgadas por vía reglamentaria para la circulación automotriz en la República Argentina; (Inciso sustituido por art. 24 de la Ley N° 27.445 B.O. 18/06/2018)

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;

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

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;

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;

Z) EJERCER ACCIONES DE CONSTATACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN RUTAS, AUTOPISTAS, SEMIAUTOPISTAS, AUTOVÍAS NACIONALES Y OTROS ESPACIOS DEL DOMINIO PÚBLICO NACIONAL. **(Inciso sustituido por art. 25 de la Ley N° 27.445 B.O. 18/06/2018)**

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

Art. 3º - Sin reglamentar.

Art. 4º - CONVENIOS INTERNACIONALES. Las convenciones internacionales sobre tránsito vigentes en la República, son aplicables a los vehículos matriculados en el extranjero en circulación por el

territorio nacional, y a las demás circunstancias que contemplen, sin perjuicio de la aplicación de la presente en los temas no considerados por tales convenciones.

Art. 4º - Sin reglamentar.

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

a) Automóvil: El automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso;

b) Autopista: Una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes;

c) Autoridad jurisdiccional: La del Estado nacional, provincial o municipal;

d) Autoridad local: La autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad;

e) Baliza: La señal fija o móvil con luz propia o retrorreflectora de luz, que se pone como marca de advertencia;

f) Banquina: La zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada;

g) Bicicleta: Vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas.

h) Calzada: La zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos;

y) Camino: Una vía rural de circulación;

j) Camión: Vehículo automotor para transporte de carga de más de 3500 kg de peso total.

k) Camioneta: El automotor para transporte de carga de hasta 3500 kg de peso total;

l) Carretón: El vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;

ll) Ciclomotor: Una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros de velocidad;

Ciclovía: Carriles diferenciados para el desplazamiento de bicicletas o vehículo similar no motorirzado, físicamente separados de los otros carriles de circulación, mediante construcciones permanentes.

m) Concesionario vial: El que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación;

n) Maquinaria especial: Todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;

ñ) Motocicleta: Todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h.

o) Omnibus: Vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor.

p) Parada: El lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;

q) Paso nivel: El cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;

r) Peso: El total del vehículo más su carga y ocupantes;

s) Semiautopista: Un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril;

t) Senda peatonal: El sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta;

u) Servicio de transporte: El traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte;

v) Vehículo detenido: El que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto;

w) Vehículo estacionado: El que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso o descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto;

x) Vehículo automotor: Todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia;

y) Vías multicarriles: Son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos;

z) Zona de camino: Todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;

z') Zona de seguridad: Area comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

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

Art. 5º - DEFINICIONES.

a) Sin reglamentar;

b) Sin reglamentar;

c) Sin reglamentar;

d) Sin reglamentar;

e) Sin reglamentar;

f) Sin reglamentar;

g) Queda comprendida dentro de la definición de bicicleta aquella con pedaleo asistido, entendiéndose por tal al vehículo propulsado en forma principal por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, y como propulsión auxiliar, está equipado con un motor eléctrico. En ningún caso, deberán superar como potencia máxima continua nominal los CERO COMA CINCO KILOWATTS (0,5 kW), ni desarrollar una velocidad superior a los VEINTICINCO KILÓMETROS POR HORA (25 km/h), conforme lo determinado para la categoría L de vehículos;

h) Quedan comprendidos en la definición de calzada aquellas áreas de terrenos públicos delimitadas y autorizadas especialmente por Autoridad competente para la circulación de determinados vehículos de categorías L6(a), L6G(b), L7(a) y L7G(b), conforme los criterios mínimos de seguridad vial que establezca la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL;

i) Sin reglamentar;

j) Sin reglamentar;

k) Sin reglamentar;

l) Sin reglamentar;

ll) Queda comprendida la motocicleta de DOS (2) o TRES (3) ruedas de hasta CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 c.c.) de cilindrada o con un motor eléctrico cuya potencia máxima continua nominal no supere los CUATRO KILOWATTS (4 kw.), que no excedan, en ambos supuestos, los CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h) de velocidad;

ll bis) Sin reglamentar;

m) Sin reglamentar;

n) Sin reglamentar;

ñ) Quedan comprendidos en la definición los vehículos automotores de DOS (2) o TRES (3) ruedas asimétricas (motocicleta con sidecar) con un motor de combustión interna de más de CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 c.c.) de cilindrada o con un motor eléctrico de potencia máxima continua nominal superior a CUATRO KILOWATTS (4 kw), que pueda desarrollar, en ambos casos, velocidades superiores a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h);

o) Sin reglamentar;

p) Sin reglamentar;

q) Sin reglamentar;

r) Sin reglamentar;

s) Sin reglamentar;

t) Sin reglamentar;

u) Sin reglamentar;

v) Sin reglamentar;

w) Sin reglamentar;

x) Quedan comprendidos en la definición de vehículo automotor, aquellos automotores antiguos de colección y además los fabricados artesanales o en bajas series para uso particular definidos en la Ley Nº 26.938 complementaria de la Ley Nº 24.449, entendiéndose por tales a todo vehículo automotor que tenga más de TREINTA (30) años desde su fabricación y se encuentre en estado original.

Quedan asimismo comprendidos los cuatriciclos, entendiéndose por tales a los vehículos automotores de CUATRO (4) ruedas, con un motor cuya potencia máxima neta para motores a combustión o potencia máxima continua nominal para motores eléctricos, sea inferior o igual a QUINCE KILOWATTS (15 kw) y cuya masa en vacío sea inferior o igual a CUATROCIENTOS KILOGRAMOS (400 kg) con la posibilidad de que, si se trata de vehículos destinados al transporte de mercancías, alcance sin superar los QUINIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (550 kg). Dicha masa máxima no incluye la masa de las baterías, para los vehículos con motorización eléctrica. En ambos tipos de motorización los vehículos pueden ser provistos con cabina (cabinados). Estos vehículos deben cumplir con los requisitos aplicables a los vehículos de TRES (3) ruedas (ANEXO del presente régimen – Categoría L7 IF-2018-00849518-APN-SECGT#MTR). Inclúyense dentro de la calificación de cuatriciclo a los cuatriciclos livianos, entendiéndose por tales a los vehículos automotores de CUATRO (4) ruedas, que desarrollen velocidades inferiores o iguales a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 Km/h), con una cilindrada inferior o igual a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 c.c.) para motores de combustión interna o, en el caso de motores eléctricos, con una potencia máxima continua nominal inferior o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kw.) y cuya masa en vacío sea inferior o igual a TRESCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (350 kg). Dicha masa máxima no incluye la masa de las baterías en los vehículos con motorización eléctrica. En ambos tipos de motorización los vehículos pueden ser provistos con cabinas (cabinados). Estos vehículos deben cumplir con los requisitos aplicables a los vehículos de TRES (3) ruedas (ANEXO A del presente régimen– Categoría L6).

Quedan asimismo comprendidos en la presente definición los triciclos, entendiéndose por tales a los vehículos automotores de TRES (3) ruedas simétricas respecto del eje longitudinal, cabinados o no, que puedan desarrollar una velocidad superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h) y posean una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 c.c.) para motores de combustión interna o cuya potencia máxima continua nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) en el caso de motores eléctricos;

y) Sin reglamentar;

z) Quedan comprendidos en la definición de zona de caminos los Corredores de Circulación Segura dentro de la vía pública aptos para la circulación de personas, animales y/o vehículos establecidos por la autoridad jurisdiccional competente conforme los criterios mínimos de seguridad vial que defina la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD o la

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, según corresponda en cada caso de conformidad con sus competencias específicas;

z') Sin reglamentar.

***Incorporado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18).**

TITULO II

COORDINACION FEDERAL

CAPITULO UNICO

Art. 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.

***Modificado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

***Art. 6° - CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL.** El CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, funcionará conforme lo establecido por el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que como **Anexo VIII** forma parte integrante del presente decreto y sustituye el Anexo T del Decreto 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.*

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

Art. 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) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas cuando los estudios realizados así lo aconsejen. (Inciso derogado por art. 22 de la Ley 26.363).

f) Propender a la unicidad y actualización de las normas y criterios de aplicación; (Inciso derogado por art. 22 de la Ley 26.363).

g) Armonizar las acciones interjurisdiccionales;

h) Impulsar la ejecución de sus decisiones;

i) Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las provincias y las municipalidades.

j) Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada;

k) Fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones;

l) Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

Art. 7º - FUNCIONES. *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 AGENCIANACIONALDE SEGURIDAD VIAL para su ejecución en los términos previstos en el artículo 1º de la Ley N° 26.363.

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

Art. 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.

***Modificado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

ARTÍCULO 2°.- Sustitúyese el artículo 16 del Título Preliminar del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 y sus modificatorios, por el siguiente:

"ARTÍCULO 16.- REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR. EL REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR, creado por la Ley Nº 26.363, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (Si.Na.Li.C), que como Anexo V forma parte integrante del presente decreto.

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

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

El Registro que almacena los datos relativos a la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional de pasajeros y carga de carácter nacional, deberá consultar al Registro Nacional de Licencias de Conducir de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a los efectos de validar los datos de las Licencias Nacionales de Conducir, para lo cual deberá mantenerse en comunicación directa bajo el sistema informático que esta última establezca." INTRODUCIDO POR EL DEC 26/2019

Art. 8° - REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO. *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 NACIONALDESEGURIDAD 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.*

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

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.

*****Art. 51 – Disposiciones Transitorias y Complementarias – Dto. 1716/08***

TITULO III

EL USUARIO DE LA VIA PUBLICA

CAPITULO 1

Capacitación

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

a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, 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.

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

Art. 9º - EDUCACION VIAL.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 10º - CURSOS DE CAPACITACIÓN. A los fines de esta Ley, los funcionarios a cargo de su aplicación y de la comprobación de faltas deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza de esta materia y de formación para saber aplicar la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

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

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

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

3-Los Cursos Especiales de Educación (inc. d del Art.83): tendrán una programación específica, de alta exigencia y con una duración mínima de DIEZ (10) hora. Sus instructores deben tener título docente o equivalente, las escuelas serán habilitadas

especialmente y controladas estrictamente por la autoridad competente, pudiendo ser suspendidas o clausuradas en caso de incumplimiento de los programas o del nivel de requerimiento;

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

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

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

Art. 11º - EDADES MÍNIMAS PARA CONDUCIR. Para conducir vehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

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

b) Diecisiete años para las restantes clases;

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

d) Doce años para circular por la calzada con rodados propulsados por su conductor (Inciso vetado por art. 1° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

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

Art. 11º - EDADES MINIMAS PARA CONDUCIR. Resultarán de aplicación las disposiciones del Decreto Nº724 del 22 de Mayo de 1995.

Art. 12º - 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;

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

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

a) Contar con local apropiado para el dictado de cursos de formación de conductores (Art.10 ptos.2y4), 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 Nacional de Conducir

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

Art. 13º - 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 pasible 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.

***Modificado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

Art. 13º – CARACTERISTICAS.
CARACTERISITCAS. 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 en el inciso b punto 5 del Artículo 14 del Anexo 1 del Decreto 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 VEINTIUN (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 Nº 24.449.

c.3.- Las personas entre los VEINTIUN (21) y CUARENTA Y CINCO (45) años de edad que quieran 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 mismo 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 psicofício 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 cual 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 Nº 24.449.

e.2.- Sólo podrán obtener la renovación de las licencias nacional 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 Nº 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.
***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18)**

h) La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL otorgará la licencia para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional -Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional-, y queda facultada para establecer y percibir los aranceles correspondientes."

***Modificado por DTO 26/2019 (BO 33.789 11-01-18)**

Hasta tanto se habilite el modelo único de la Licencia Nacional de Conducir, la AGENCIA NACIONALDE 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.
*****Art. 53 – Disposiciones Transitorias y Complementarias – Dto. 1716/08***

Art. 14º - 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.

***Modificado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

Art. 14º - REQUISITOS. *Será válida en el territorio de la República Argentina la Licencia Nacional de Conducir otorgada por los organismos autorizados, previo informe del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO (ReNAT), 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 aquellos casos que el conductor aspire a obtener la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional y su jurisdicción no otorgue la Licencia Nacional de Conducir, podrá tramitar ésta última en la jurisdicción que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determine según su domicilio* ***(*Modificado por Dec. 26/2019)****. 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.*

a. 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 ingles, 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 intervinientes, los mismos deberán estar previamente registrados y homologados por la AGENCIANACIONAL 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.

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

b) Para los conductores de vehículos de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL exigirá, además de lo previsto en el inciso a) del presente artículo, para obtener la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional, los siguientes requisitos:

b.1.- Saber leer y escribir en idioma nacional. Para los ingresantes al sistema, 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 de Conducir Transporte Interjurisdiccional para conducir servicio de transporte de niños y escolares y de pasajeros en general, el certificado que otorga el REGISTRO NACIONAL DE REINCIDENCIA, 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 pasajeros.

b.3.- Presentar la última Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional en el caso de conductores que solicitan la renovación o reingreso.

b.4.- Haber aprobado la totalidad del examen psicofísico, conforme a los procedimientos y criterios de evaluación psicofísicos establecidos por la normativa vigente en la materia.

b.5.- Poseer Licencia Nacional de Conducir vigente de la categoría que habilite la clase para la cual se postule, no estando inhabilitado o suspendido para conducir por Autoridad competente.

b.6.- Tener aprobado el correspondiente examen de idoneidad profesional. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos, determinando los mecanismos tendientes a la homologación de los cursos establecidos a tal fin; como así también tendrá la función de administrar, coordinar y controlar el Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores, debiendo supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo y en caso de inobservancia podrá suspender o retirar la autorización conferida a los establecimientos autorizados para el dictado de cursos o para la realización de los exámenes psicofísicos.. ***Modificado por DTO 26/2019**

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

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

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

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

d) Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para conducir. A su pedido se incluirá la advertencia sobre alergia a medicamentos u otras similares;

e) Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor;

f) Grupo y factor sanguíneo del titular acreditado por profesional competente; (Expresión "acreditado por profesional competente", vetada por art. 5° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

g) A pedido del titular de la licencia se hará constar su voluntad de ser donante de órganos en caso de muerte.

Estos datos deben ser comunicados de inmediato por la autoridad expedidora de la licencia al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

Art. 15º - CONTENIDO.

a) Sin reglamentar;

b) El domicilio debe ser el mismo del documento nacional de identidad;

c) Sin reglamentar;

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

e) Sin reglamentar;

f) A los efectos de la presente y sin perjuicio de la Ley de Hemoterapia Nº22.990, será válida la declaración del solicitante ante la autoridad que expide la licencia;

g) Será de aplicación lo dispuesto en la Ley Nª24.193 y su Decreto Reglamentario Nº512 del 10 de Abril de 1995;

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

Art. 16º - 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.

Art. 16º - CLASES DE LICENCIAS

a) Subclasificación, de conformidad al último párrafo del artículo 16 de la Ley N° 24.449:

Clase A 1: Ciclomotores y Motocicletas.

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

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

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

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

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

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

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

Incluye clase A 2.1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Clase E 2: Maquinaria especial no agrícola.

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

Clase G 1: Tractores Agrícolas.

Clase G 2: Maquinaria Especial Agrícola.

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

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

b) HABILITACIONES ESPECIALES:

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

También se otorgarán habilitaciones especiales a diplomáticos, previa acreditación de tal función por parte del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, a través de su organismo competente, las que deberán incluirse en la Licencia Nacional de Conducir junto a la categoría que habilitan.
***Modificado por DTO 26/2019**

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

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

Art. 18º - MODIFICACIÓN DE DATOS. El titular de una licencia de conductor debe denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella. Si lo ha sido de jurisdicción, debe solicitar otra licencia ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgársela previo informe del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito contra entrega de la anterior y por el período que le resta de vigencia.

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

Art. 18º - 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.

***Modificado por DTO 26/2019**

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

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

Art. 19º - Sin reglamentar.

Art. 20º - CONDUCTOR PROFESIONAL. Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B. al menos un año antes.

Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente.

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

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

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

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

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

Art. 20º - 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 Art. 13;

2. A partir de la fecha en que la autoridad respectiva lo disponga, será requisito para obtener o renovar la habilitación de conductor profesional, el tener aprobado el curso establecido en el punto 2 del artículo 10;

3. En el caso de la conducción de vehículos de seguridad y emergencias, el aprendiz deberá ser acompañado por un conductor profesional idóneo y experimentado;

4. Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) deben contar con la Licencia Nacional Habilitante, de acuerdo a lo normado en la Ley Nº24.051 y las normas complementarias que establezca la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos al respecto;

5. Debe denegarse la habilitación de clase D para servicio de transporte de escolares o niños cuando el solicitante tenga antecedentes penales relacionados con delitos con automotores, en circulación contra la honestidad, la libertad o integridad de

las personas, o que a criterio de la autoridad concedente pudiera resultar peligroso para la integridad física y moral de los menores.

6. Para las restantes subclases de la clase D, la autoridad jurisdiccional establecerá los antecedentes que imposibiliten la obtención de la habilitación, excepto cuando el servicio de rehabilitación oficial garantice la recuperación y readaptación del solicitante;

7. Las personas con discapacidad habilitadas con licencia clase C o D, deberán utilizar sólo los vehículos adaptados a su condición de las categorías N o M según corresponda;

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

9. La renovación de la licencia "profesional" obtenida con anterioridad a la vigencia de esta Ley, será otorgada sólo para las clases C y E.

TITULO IV

LA VIA PÚBLICA

CAPITULO UNICO

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

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

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

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

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

Art. 21º - 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículos del transporte público de pasajeros o de carga.

b) Sentidos de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada, en diferentes horarios o fechas y producir los desvíos pertinentes;

c) Estacionamiento alternado u otra modalidad según lugar, forma o fiscalización.

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

Art. 24º - 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).

Art. 25º - 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.

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

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

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

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

a) En zona rural, autopistas y semiautopistas deben estar fuera de la zona de seguridad, excepto los anuncios de trabajos en ella y la colocación del emblema del ente realizador del señalamiento;

b) En zona urbana, pueden estar sobre la acera y calzada. En este ultimo caso, sólo por arriba de las señales del tránsito, obras viales y de y 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.

***Modificado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

Art. 26º - 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 de peaje.

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

En los restantes tramos de la red vial la determinación que da a cargo del organismo vial competente, según lo definido por el inc. z) del ARTICULO 5º de la Ley Nº 24.449.

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

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

b.2. Interrumpiendo la normal circulación peatonal;

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

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

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

Art. 26º bis. - VENTA DE ALCOHOL EN LA VIA PÚBLICA. 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 l a 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.

***Incorporado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

Art. 26º 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.

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

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

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

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

b) Obras básicas para la infraestructura vial;

c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios esenciales.

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

La edificación de oficinas o locales para puestos de primeros auxilios, comunicaciones o abastecimientos, deberá ser prevista al formularse el proyecto de las rutas.

Para aquellos caminos con construcciones existentes, el ente vial competente deberá estudiar y aplicar las medidas pertinentes persiguiendo la obtención de las máximas garantías de seguridad al usuario.

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

Art. 27º - 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 1

Modelos nuevos

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

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

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

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

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

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

Pueden dar validez a las homologaciones aprobadas por otros países.

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

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

Art. 28º - RESPONSABILIDAD SOBRE LA SEGURIDAD.

Para poder ser librados al tránsito público y autorizarse su comercialización, todos los vehículos automotores, acoplados y semiacoplados, de producción seriada y CERO KILOMETRO (0 KM), ya sean fabricados en el país o que se importen, deberán contar con la respectiva Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) para los aspectos de emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas; emitidos por las respectivas autoridades competentes.

La SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, en relación a la LCM, la SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, en relación a la LCA, y la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, son las autoridades competentes en materia de fiscalización de las disposiciones reglamentarias de los artículos 28 a 33 de la Ley N ° 24.449, quedando facultadas para dictar las normas complementarias y aplicar las sanciones por infracción a las obligaciones establecidas en el presente, relativas al incumplimiento de cualquiera de las condiciones para la obtención de la LCM y la LCA y lo dispuesto en el ANEXO P, Procedimiento para otorgar la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y la Licencia de Configuración Ambiental (LCA).

El fabricante o importador de vehículos automotores y acoplados y semiacoplados debe certificar ante la Autoridad Competente que el modelo se ajusta a los requerimientos de seguridad activa y pasiva, así como ambientales.

Este requisito se hace extensivo a los fabricantes de vehículos armados en distintas etapas. En este último caso, los fabricantes de estas etapas o el último que intervenga en el proceso de fabricación debe certificar ante la Autoridad Competente que el modelo se ajusta a los requerimientos de la seguridad activa y pasiva, y ambientales.

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

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

Presentadas las solicitudes y reunidos los requisitos establecidos en la presente reglamentación, las Autoridades Competentes expedirán las licencias correspondientes (LCM y/o LCA), que autorizarán la comercialización del modelo del vehículo, acoplado o semiacoplado.

No se permitirá la comercialización de aquellos vehículos que no cuenten con la homologación de ambas licencias (LCM y LCA). La Autoridad Competente podrá validar total o parcialmente la certificación de modelos o partes efectuadas por otros países. En lo que respecta a la seguridad vehicular, todos los componentes, piezas u otros elementos destinados a los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen o importen, definidos en el anexo C (IF-2018-00849564-APN-SECGT#MTR) del presente régimen y modificatorios, deben ser certificados por la autoridad competente del siguiente modo:

a) Las autopartes componentes del vehículo quedan certificadas con la L.C.M. del vehículo, acoplado o semiacoplado que se trate.

b) Las autopartes originales de vehículos, acoplados y semiacoplados que cuenten con la L.C.M., no instaladas en los mismos y se destinen al mercado de reposición, deberán declararse como repuesto original por los titulares de las respectivas Licencias para Configuración de Modelo. La Autoridad de Fiscalización instrumentará los medios para permitir la trazabilidad de estos repuestos en el mercado. Las autopartes de reposición se considerarán originales siempre que reúnan mismas e idénticas especificaciones en términos de diseño, materiales, procesos de fabricación y control, funcionalidad y prestación respecto a las destinadas a fabricación.

c) Las autopartes de seguridad 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, debiendo obtener el correspondiente Certificado de Homologación de Autopartes y/o Elementos de Seguridad (C.H.A.S.).

Para la comercialización de las autopartes y/o elementos de seguridad especificados en el Anexo C del presente régimen y modificatorios, pero no contempladas en la Resolución Nº 91 de fecha 13 de septiembre de 2001 de la ex SECRETARIA DE INDUSTRIA del ex MINISTERIO DE ECONOMIA y sus modificatorias, se deberá contar con el correspondiente Certificado de Homologación de Autopartes y/o Elementos de Seguridad (C.H.A.S.) en los plazos que establezca por Resolución la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN.

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 ambientales a que se refieren las disposiciones de la Ley N° 24.449, correspondiente al modelo de automotor, acoplado o semiacoplado que se haya librado a la comercialización en virtud de las Licencias para Configuración de Modelo y Ambiental emitidas, 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, siempre que estén debidamente reglamentados. La fábrica terminal, el último interviniente en el proceso de fabricación o el importador, serán 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 toda la documentación relativa a la certificación archivada y disponible para su consulta por la autoridad que lo requiera por el término de CINCO (5) años,

contados a partir de la finalización de la producción del último vehículo de la serie, fecha que debe ser puesta fehacientemente en conocimiento de la Autoridad Competente.

La comercialización de las autopartes se realizará conforme a las normas que dicte la autoridad competente y que tengan como objeto asegurar la calidad del producto que llega al usuario, permitir la determinación de la marca de fábrica o del fabricante, la duración de la garantía y la fecha en que ésta comienza a tener efecto, así como la detección de cualquier falsificación o alteración del producto. Las autopartes de seguridad no podrán ser reparadas, excepto aquellas cuyo proceso de reacondicionamiento garantice las prestaciones mínimas exigidas por las normas que sean de aplicación y las exigencias requeridas para la fabricación de las autopartes de que se trate.

En tal caso, los encargados de tales procesos deben inscribirse ante la autoridad competente.

A los fines de este ordenamiento, los vehículos se clasifican de acuerdo a lo establecido en el Anexo A del presente régimen.“
***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18)**

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

a) En general:

1. Sistema de frenado, permanente, seguro y eficaz.

2. Sistema de dirección de iguales características;

3. Sistema de suspensión, que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a su adherencia y estabilidad;

4. Sistema de rodamiento con cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con las inscripciones reglamentarias;

5. Las cubiertas reconstruidas deben identificarse como tal y se usarán sólo en las posiciones reglamentarias. Las plantas industriales para reconstrucción de neumáticos deben homologarse en la forma que establece el art. 28 párrafo 4;

6. Estar 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 destinen al servicio de transporte de pasajeros estarán diseñados específicamente para esa función con las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario. debiendo contar con:

1. Salidas de emergencia en relación a la cantidad de plazas;

2. El motor en cualquier ubicación, siempre que tenga un adecuado aislamiento termoacústico respecto al habitáculo. En los del servicio urbano el de las unidades nuevas que se habiliten, deberá estar dispuesto en la parte trasera del vehículo;

3. Suspensión neumática en los del servicio urbano o equivalente para el resto de los servicios;

4. Dirección asistida;

5. Los del servicio urbano: caja automática para cambios de marcha;

6. Aislación termo-acústica ignífuga o que retarde la propagación de llama;

7. El puesto de conductor diseñado ergonómicamente, con asiento de amortiguación

propia;

8. Las unidades de transpone urbano de pasajeros que se utilicen en ciudades con alta densidad de tránsito, un equipo especial para el cobro de pasajes, o bien dicha tarea debe estar a cargo de una persona distinta de la que conduce;

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

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

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

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

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

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

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

k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retroreflectivos 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.

***Incorporado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

Art. 29º – CONDICIONES DE SEGURIDAD.

Las condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos, se rigen por el presente artículo y se ajustarán a las siguientes exigencias:

a) En general:

1. El sistema de frenado permanente debe ser seguro y eficaz y sus elementos constitutivos deben cumplir con las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo B - "Especificaciones Técnicas y Procesos de ensayos" (IF- 2018-00849542-APN-SECGT#MTR) del presente régimen.

2. El sistema de dirección debe permitir el control del vehículo y sus elementos constitutivos deben cumplir con las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo B - "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen.

El conjunto neumático deberá cumplir con lo siguiente: Los neumáticos provistos con los vehículos serán certificados conforme lo establecido en el Anexo B - "Especificaciones Técnicas y Procesos de ensayos" del presente régimen, mientras que los neumáticos para provisión de repuestos no originales serán certificados conforme lo establecido en el Anexo C - "Autopartes y/o Elementos de Seguridad" del presente régimen.

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

4. Sistema de rodamiento:

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

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

4.2. Todo neumático debe ser fabricado o reconstruido:

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

- Grabados por moldeo de acuerdo a lo indicado en el proceso de ensayo mencionado.

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

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

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

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

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

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

- Con características y resistencia normalizadas, de acuerdo con las normas correspondientes.

- Grabados en forma legible e indeleble con la marca o nombre del fabricante y el código de identificación que requiera la norma correspondiente. Los aros para neumáticos "sin cámara" serán identificados en su grabación.

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

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

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

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

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

6. Todos los automóviles, micro ómnibus, 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.

El habitáculo deberá reunir condiciones de protección para los ocupantes, de conformidad con lo establecido en las normas del Anexo B - "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen.

Con relación a la seguridad de los vehículos automotores propulsados a gas natural comprimido (GNC), estos 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" y las que en su futuro las modifiquen o complementen.

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

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.

b) En lo referente al inciso f) del artículo 40 de la Ley N° 24.449 – "REQUISITOS PARA CIRCULAR", se deberán cumplir los siguientes requisitos:

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

Los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto, con peso bruto total hasta DOS MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (2.500 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.

Los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto, con peso bruto total mayor a DOS MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (2.500 kg) y hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg), con capacidad hasta NUEVE (9) personas sentadas, incluyendo al conductor llevaran como mínimo UN (1) matafuego de UN KILOGRAMO (1 kg) de capacidad nominal y potencial extintor 3 B, con indicador de presión de carga.

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 DÉCIMAS DE KILOGRAMO (2,5 kg) de capacidad nominal y potencial extintor de 5 B, con indicador de presión de carga.

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 proporción a la capacidad del equipo instalado.

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

Las balizas portátiles que deben ser llevadas en los vehículos automotores tienen que ser fabricadas conforme a las especificaciones establecidas en el Anexo C - "Autopartes y/o Elementos de Seguridad" del presente régimen, asimismo:

1) Las dos balizas que se utilicen para los vehículos deberán cumplir -como mínimo- con lo establecido en el Anexo C - "Autopartes y/o Elementos de Seguridad" del presente régimen;

2) Todo otro dispositivo que se utilice para los vehículos deberá reunir condiciones de igual o mayor eficacia que las exigidas en el apartado 1) que antecede. Este principio se debe cumplir 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, se rigen por lo dispuesto en el ANEXO R del presente régimen y en sus normas complementarias. En lo relativo a la relación potencia-peso en el transporte interjurisdiccional de pasajeros y de carga, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL dictará las normas complementarias sobre actualización para las nuevas configuraciones, los supuestos de excepción y elaborará, en conjunto con la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, la gradualidad en la aplicación de las penalidades que corresponda, con fundamento en lo establecido el Artículo 2° de la Ley N° 24.449, en lo relativo a los casos de excepción.

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

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

A los efectos de la aplicación de este inciso, se considera servicio de transporte por automotor de pasajeros, a todos aquellos que se desarrollen en el ámbito de la Jurisdicción Nacional, en el marco de lo establecido en los

Decretos N° 656 de fecha 29 de abril de 1994 y N° 958 de fecha 16 de junio de 1992, realizado en unidades correspondientes a la categoría M3, cuyo Peso Bruto Total (PBT) sea igual o mayor a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg), quedando excluidas expresamente las unidades 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 del inciso c) del artículo 29 de la Ley N° 24.449.

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 termo acústica, dirección asistida e inflamabilidad de los materiales, con las Resoluciones N° 395/89, N° 401/92, N° 72/93, y N° 175/00, todas ellas de la ex SECRETARIA DE TRANSPORTE del entonces MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y sus modificatorias.

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 del Anexo S del presente régimen.

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

g) Las casas rodantes remolcadas quedan comprendidas en lo relativo al peso, dimensiones y a la relación potencia-peso en el inciso a) punto 7 de este artículo, y serán materia de habilitación especial.

Respecto del sistema de enganche, las condiciones de estabilidad y de seguridad deben tener similares requisitos a los indicados en el inciso f) de este artículo y cumplir con las normas IRAM 110.001/78 (Conexiones eléctricas entre unidad tractora y casas rodantes); IRAM 110.002/86 (Enganche a rótula y cadenas de seguridad para casas rodantes) e IRAM 110.003 (Brazos de remolque y Enganche a rótula para casas rodantes (Método de ensayo de resistencia). Además, los materiales utilizados deben como mínimo cumplir con la norma sobre Inflamabilidad de los Materiales a ser utilizados en el interior de los Vehículos Automotores, aprobada por Resolución N° 175/00 de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE 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 establecidos para los vehículos automotores.

h) Además de los requisitos que se indican para permitir su circulación, la maquinaria especial, deberá cumplir con las especificaciones de las normas IRAM e IRAM-AITA respectivas y posteriores actualizaciones respectivas para los sistemas de iluminación y señalización, frenos y ruedas, conforme su régimen específico establecido en el Anexo LL (IF-2018-00849576-APN-SECGT#MTR) del presente régimen.

i) Los cascos se ajustarán a lo dispuesto en el inciso j.1. del artículo 40 de la presente reglamentación.

j) Los vehículos o conjuntos de vehículos cuya longitud supere los TRECE METROS CON VEINTE CENTÉSIMAS (13,20 m), como así también las casas rodantes remolcadas, cualquiera sea su longitud total, deben llevar en su parte posterior y centrada con respecto al plano longitudinal medio del vehículo, una placa o banda de MIL CUATROCIENTOS MILÍMETROS (1400 mm) de largo, por CIENTO CINCUENTA MILÍMETROS (150 mm) de altura, con franjas a SETENTA Y OCHO CENTÉSIMAS DE RADIÁN (0,78 rad) o sea, CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) de material retro-reflectivo en color blanco y amarillo. Esta placa o banda, podrá ser sustituida, cuando sea aconsejable para su mejor colocación, por DOS (2) placas o bandas de características análogas a las descriptas anteriormente, pero de QUINIENTOS MILÍMETROS (500 mm) de longitud, situadas simétricamente a ambos lados del eje del vehículo y tan cerca de sus bordes como sea posible. En ambos casos las placas o bandas se colocarán a una distancia entre QUINIENTOS MILÍMETROS y MIL QUINIENTOS MILÍMETROS (500 mm y 1500 mm) del suelo.

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

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

- El espesor de la placa podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retro-reflectiva 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 retro-reflectantes, de color rojo y blanco alternativo. El nivel de retroreflexión se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84 de alta performance, según sus métodos de ensayo,

k) Las bicicletas y las bicicletas con pedaleo asistido, estarán equipadas con elementos retro-reflectivos 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 retro-reflexión de los elementos que se utilicen, deberá ajustarse como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

k.bis) Las bicicletas y las bicicletas con pedaleo asistido, deberán cumplir los requisitos técnicos establecidos en las normas IRAM correspondientes o aquellas que determine la Autoridad de Aplicación ante ausencia de una norma IRAM específica.

Las medidas de seguridad adicionales a las contempladas en el Título V de la Ley Nº 24.449, que disponga la Autoridad de Aplicación, tales como la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, el sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, el sistema de desgravación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, el apoyacabezas para todos los asientos, la provisión de chaleco o peto de alta visibilidad elaborado con materiales que sean retro-reflectantes para su utilización en caso de necesidad de descender al detener el vehículo en la vía pública de modo de asegurar su visibilidad ante los demás transeúntes y conductores, entre otras, se implementarán conforme los plazos que determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con las terminales e importadores de vehículos automotor radicadas en el país."

***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18)**

Art. 30º - 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. Se exceptúa a los vehículos tractores de la obligación de incorporar el paragolpes trasero. La reglamentación establecerá la uniformidad de las dimensiones y alturas de los paragolpes.
***Modificado por Ley 27425 (BO– 22 de diciembre de 2017)**

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

d) Sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo;

e) Bocina de sonoridad reglamentada,

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

g) Protección contra encandilamiento solar;

h) Dispositivo para corte rápido de energía;

i) Sistema motriz de retroceso;

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

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

o) Estar diseñados, 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.

Art. 30º - REQUISITOS PARA AUTOMOTORES.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La altura de la placa o banda no será menor a CIEN MILÍMETROS más/menos CINCO MILÍMETROS (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 retro-reflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.

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

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

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

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

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

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

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

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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

a) Determinar las condiciones de marcha del vehículo;

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

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

Además, debe reunir las siguientes características:

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

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

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

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

2.- CUENTA KILÓMETROS (ODÓMETRO) Y VELOCÍMETRO –

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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

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

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

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

a- Odómetro totalizador.

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

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

b- Odómetro parcial.

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

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

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

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

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

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

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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

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

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

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

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

Además, debe reunir las siguientes características:

a) Serán de luminosidad tal que no incidan en el habitáculo ni produzcan reflejos indeseables que dificulten la conducción o entorpezcan la visión del conductor, debiendo satisfacer en lo que respecta a áreas mínimas luminosas, los requisitos fotométricos de la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;

b) Deben estar identificados con ideogramas normalizados según lo establezca el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen, admitiéndose el agregado de textos en español;

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

d) Deben estar ubicados frente al conductor y del lado izquierdo del habitáculo, dispuestos de forma tal que el conductor los perciba permanentemente sin desatender la conducción. Las distancias, formas y límites de ubicación, serán los establecidos en la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;

e) El o los testigos de la luz indicadora de giro deben ser de encendido simultáneo con las mismas, e indicarán por un cambio en su frecuencia la falta de encendido de una o más luces exteriores de giro. Se acepta que el ó los testigos cumplan también dicha función para el encendido de las luces de emergencia.

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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

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

4.2. Reunir las características técnicas establecidas en las normas IRAM correspondiente, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen aceptándose que la iluminación general del tablero de instrumentos cumpla la función de testigo".

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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

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

5.2. Reunir las características técnicas establecidas en las normas IRAM respectivas, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen.

ñ) Fusibles e Interruptores.

Deben cumplir con los siguientes requerimientos de desempeño:

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

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

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

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

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

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

- Sistema de luces de faros de cruce.

- Sistema de luces de faros de largo alcance.

- Sistema de luces de posición.

- Sistema de luces de freno.

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

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

- Gama de intensidades nominales y dimensiones.

- Características de fusión.

- Caídas máximas de tensión a intensidad nominal.

- Corrosión de partes metálicas.

- Aceptación de sobrecarga.

- Durabilidad.

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

***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18)**

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

a) Faros delanteros: de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica o simétrica;
***Modificado por Ley 27425 (BO– 22 de diciembre de 2017)**

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 el caso de los vehículos importados que cumplieren con las normas americanas respectivas, la luz de giro trasera podrá ser de color rojo. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados.
***Modificado por Ley 27425 (BO– 22 de diciembre de 2017)**

d) Luces de freno traseras: De color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste;

e) Luz para la patente trasera;

f) Luz de retroceso blanca;

g) Luces intermitentes de emergencia, que incluye a todos los indicadores de giro;

h) Sistema de destello de luces frontales;

i) Los vehículos de otro tipo se ajustarán a lo precedente, en lo que corresponda y:

1. Los de tracción animal llevarán un artefacto luminoso en cada costado, que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás;

2. Los velocípedos llevarán una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás.

3. Las motocicletas cumplirán en lo pertinente con los incs. a) al e) y g);

4. Los acoplados cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incs. b), c), d), e), f) y g);

5. La maquinaria especial de conformidad a lo que establece el Art. 62 y la reglamentación correspondiente.

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

Art. 31º – SISTEMA DE ILUMINACIÓN.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 9° - Sustitúyese el inciso d) del artículo 33, del Título V del ANEXO 1 del Decreto Reglamentario N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

"d) La DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS, previo a la inscripción inicial de

un vehículo CERO KILÓMETRO (0 km), de producción seriada, exigirá al fabricante o importador la correspondiente Licencia para Configuración de Modelo (LCM), así como también la Licencia de Configuración Ambiental (LCA), cuyos números deberán estar incorporados en el certificado de fabricación o documento equivalente, emitido por Autoridad competente.

Asimismo, la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS, previo a la inscripción inicial de un vehículo automotor nacionalizado al amparo de las excepciones previstas en el artículo 7° del Decreto N° 110 de fecha 15 de febrero de 1999, exigirá la acreditación del cumplimiento de las condiciones de seguridad activas y pasivas y de emisión de contaminantes, establecidas en la Ley N° 24.449 y su reglamentación y el cumplimiento de otros requisitos que hagan a su circulación (pesos, dimensiones y salientes para poder ser librados al tránsito público).

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

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

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

Idéntico tratamiento que a los vehículos mencionados en los párrafos precedentes, se otorgará a todos aquellos que carecieren de Licencia para Configuración de Modelo y de la Licencia de Configuración Ambiental, por no encontrarse comprendidos en la calificación de vehículo CERO KILÓMETRO (0 km) de producción seriada y en virtud de los cuales se peticionare su inscripción inicial en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor. Se consideran alcanzados bajo este supuesto a los acoplados usados que carecen de LCM, carretones y vehículos especiales o cuyo porte exceda los parámetros establecidos.

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

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

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

***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18)**

Art. 32º - 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, blancas adelante y rojas atrás;
***Modificado por Ley 27425 (BO– 22 de diciembre de 2017)**

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 blancas o amarillas en la parte superior delantera y una roja en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces

reglamentarias. Se exceptúan de esta exigencia los vehículos de la categoría M2 con un peso bruto total inferior a las siete (7) toneladas.
***Modificado por Ley 27425 (BO– 22 de diciembre de 2017)**

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 publica, no deban ajustarse a ciertas normas de circulación: balizas amarillas intermitentes.

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

Art. 33º - 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) Los automotores homologados por la autoridad competente serán diseñados en sus elementos motrices y de transmisión, de tal manera que las velocidades máximas a desarrollar no superen en más del 50 % los valores máximos establecidos en esta ley. (Inciso vetado por art. 6° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

Art. 33º – OTROS REQUERIMIENTOS.

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

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

- Aprobar las configuraciones de modelos de vehículos automotores en lo referente a emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro. Dicha aprobación deberá ser presentada por el fabricante para solicitar la Licencia para Configuración de Modelo.
- Modificar los límites máximos de emisión de contaminantes al medio ambiente y los procedimientos de ensayo establecidos en este artículo, para los motores y vehículos automotores nuevos y usados.
- Delegar en otros organismos atribuciones previstas a los fines de que emitan los certificados en lo relativo al cumplimiento de las emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro en vehículos

automotores nuevos. EL INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA INDUSTRIAL podrá emitir los certificados pertinentes.

- Introducir nuevos límites máximos de emisión de contaminantes no previstos en este artículo, tanto para los motores y vehículos automotores nuevos como usados que utilicen combustibles líquidos y gaseosos.
- Modificar los límites máximos de nivel sonoro emitido por vehículos automotores nuevos y usados, y los procedimientos de ensayo establecidos en este artículo.
- Definir los métodos de ensayo, mediciones, verificaciones, certificaciones y documentación complementaria, necesarios para el cumplimiento de este artículo.
- Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de lo establecido en este artículo, sin perjuicio de la competencia de los organismos involucrados.

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

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

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

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

1.1.1 . Emisiones de gases de escape.

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	24,0 g /Km
HIDROCARBUROS	2, 1g / Km
OXIDO DE NITROGENO	2,0 g /Km
MONOXIDO DE CARBON O EN MARCHA LENTA *	3 %
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA *	600 ppm

* Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

* A partir da configuración de vehículo automotor liviano de fabricación nacional en producción ante del 1º de Julio de 1994, sólo serán exigibles los valores en marcha lenta.

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	12, 0 g / Km
HIDROCARBUROS	1,2 g / Km
OXIDO DE 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 1997, la emisión de gases de escape de todo nuevo modelo de vehículo liviano de

pasajeros de fabricación nacional y todo vehículo liviano de pasajeros importado, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

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

* Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

** Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel.

A partir del 1º de Enero de 1998, la emisión de gases de escape de todo vehículo comercial liviano, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	6,2 g / Km
HIDROCARBUROS	0,5 g / Km
OXIDO DE NITROGENO	1,43 g / Km
MATERIAL PARTICULADO **	0,16 g / Km
MATERIAL PARTICULADO ***	0,31 g / Km
MONOXIDO DE CARBON EN MARCHA LENTA *	0,5 %
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA *	250 ppm

* Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

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

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

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

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

- Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.
- ** Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel

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

2.1.2. Emisiones de gases de carácter.

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

2.1.3. Emisiones evaporativas.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, la emisión evaporativa de combustible de toda nueva configuración de vehículo automotor liviano de fabricación nacional y todo vehículo automotor liviano importado, equipado con motor de ciclo Otto, no deberá exceder el límite máximo de SEIS GRAMOS (6,0 gr) por ensayo, de acuerdo al procedimiento de ensayo y medición que será establecido por la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO.

2.1.4. Emisiones de partículas visibles por el escape.

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

2.1.5. Consideraciones generales.

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

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

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

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

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

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

2.2.1. Emisiones de gases de escape.

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

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

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	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 con motor de ciclo Diesel, la emisión de gases de escape no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	4,0 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) modificada por la Directiva 91/542/CEE (1º de Octubre de 1990) del Consejo de Comunidades Europeas (ciclo de ensayo en 13 estados de carga y regímenes de funcionamiento del motor).

2.2.2. Emisiones de gases de cárter.

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

2.2.3. Emisiones de partículas visibles por el escape.

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

Flujo nominal G litros/segundo	Coeficiente de absorción (Km-1)	Flujo nominal G litros/segundo	Coeficiente de absorción (Km-1)
42	2,26	120	1,37
45	2,19	125	1,345
50	2,08	130	1,32
55	1,985	135	1,30
60	1,90	140	1,27
65	1,84	145	1,25
70	1,775	150	1,225
75	1,72	155	1,205
80	1,665	160	1,19
85	1,62	165	1,17
90	1,575	170	1,155
95	1,535	175	1,14
100	1,495	180	1,125

105	1,465	185	1,11
110	1,425	190	1,095
115	1,395	195	1,08
		200	1,065

En todo proceso de certificación se deberá determinar la emisión de partículas 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 Nº24 de las Naciones Unidas revisión 2 incluidas la serie 03 de enmiendas del 20 de abril de 1986 (ensayo en regímenes estabilizados sobre la curva de plena carga), según se detalla en el Anexo Ñ que forma parte de la presente reglamentación.

2.2.4. Emisiones de material particulado por el escape.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. 5. Consideraciones Generales.

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

Los Limites 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 sí los

límites de emisiones son cumplidos con una diferencia del DIEZ POR CIENTO (10%) en menos del valor límite establecido para cada contaminante.

2.3. Vehículos pesados con motor de ciclo Otto, nuevos

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

3. Niveles de emisión sonora para vehículos automotores:

3. 1 Nivel sonoro de ruido emitido según método dinámico.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, el nivel sonoro de ruido emitido

Por todo vehículo automotor nacional o importado no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

Categoría de vehículos	Valor en dB (A)
a) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad no mayor a los 9 asientos, incluyendo el del conductor.	82
b) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un peso máximo que no exceda los 3.500 kg.	84
c) Vehículos para el transporte de carga con un peso máximo que no exceda los 3.500 kg.	84
d) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un peso máximo mayor a los 3.500 kg.	89
e) Vehículos para el transporte de cargas con un peso máximo mayor a los 3.500 Kg	89
f) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un motor cuya potencia sea igual o mayor a 147 KW (200CV).	91
g) Vehículos para el transporte de cargas que tienen una potencia igual o mayor a 147 KW (200 CV) y un peso máximo mayor a los 12.000 Kg	91

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

Categoría de Vehículos		DB(A
a) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad no mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor.		77
b) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor; vehículos para el transporte de cargas.	Con un peso máximo que no exceda los 2.000 Kg Con un peso máximo mayor a los 2.000 Kg pero no exceda los 3.500 Kg	78 79
c) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un peso máximo mayor a los 3.500 Kg	Con un motor de una potencia máxima menor a 150 KW (204 CV) Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 150 KW (204 CV)	80 83

d) Vehículos para el transporte de cargas y con un peso máximo mayor a los 3.500 Kg	Con un motor de una potencia máxima menor a 75 KW (102 CV) Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 75 KW pero menor a 150 KW (> 102 CV y < 204 CV) Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 150 KW (204 CV)	81 83 84

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

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

3.2. Nivel sonoro de ruido emitido según método estático:

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

Ningún vehículo en circulación podrá emitir un nivel sonoro de ruido, según el método estático, que sea mayor al valor de referencia homologado para cada configuración de vehículo, con una tolerancia de TRES DECIBELES (3 dB) para cubrir la dispersión de producción, la influencia del ruido ambiente en la medición de verificación y la degradación admisible en la vida del sistema de escape.

Para toda configuración de vehículo, en el que el valor no sea homologado por el fabricante o importador por haber cesado su producción, regirá el valor máximo declarado por el fabricante o importador en la respectiva categoría.

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

4. Niveles de emisión de contaminantes para vehículos automotores, usados:

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

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

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

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

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA	3,0 % 600 ppm

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO EN	2,5%

MARCHA LENTA HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA	400 ppm

Procedimiento de ensayo y medición: Los métodos de ensayo y medición de emisiones de gases en marcha lenta están establecidos en el ANEXO N que forma parte de la presente reglamentación.

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Condiciones generales.

5.1 Vehículos automotores equipados con motor de ciclo Otto, nuevos

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

a) Emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos en marcha lenta, expresada en porcentaje (%) y partes por millón (ppm), respectivamente;

b) Velocidad angular del motor en marcha lenta, expresada en revoluciones por minuto (rpm);

c) Ángulo de avance inicial de ignición, expresado en grados sexagesimales (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 en marcha lenta y los valores típicos de emisión de monóxido de carbono, hidrocarburos y óxido de nitrógeno en ensayo bajo carga de todas las configuraciones de los vehículos en producción. Los informes de los ensayos realizados deberán quedar a disposición de la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO, para consulta.

5.2. Vehículos equipados con motor de ciclo Diesel.

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

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

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

5.3. Requisitos para todos los motores y vehículos automotores.

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

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

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

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

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

- El CFR (“ Code of Federal Regulations” de los Estados Unidos de América), Título 40
- Protección del Ambiente, Parte 86 (para modelos de vehículos año 1987 y posteriores) o equivalentes.
- Las Directivas 91/441/ CEE (26 de Junio de 1991), 93/59/ CEE (28 de Junio de 1993), 94/12/CEE (23 de Marzo de 1994) o posteriores de la Comunidad Económica Europea.

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

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

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

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

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

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

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, el tornillo de regulación de la mezcla aire – combustible en marcha lenta y otros ítems regulables de calibración de moto, que puedan afectar significativamente la emisión de gases, deberán ser lacrados por el fabricante o poseer limitaciones para su regulación, debiendo el vehículo

responder, en cualquier punto de la regulación permitida, a los límites de emisión de gases establecidos en el presente artículo.

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

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

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

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

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

Incisos b) y c) Sin reglamentar.

c) 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.

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

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

2. – La identificación de vehículos (VIN), la grabación del número de motor y las placas de identificación de dominio, son obligatorias para todos los vehículos automotores de fabricación nacional o importados, a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente reglamentación. Con el objeto de adecuar la grabación del número de identificación (VIN) en los modelos de vehículos en producción, entrará en vigencia con carácter obligatorio a partir del 1º de Enero de 1996.

3. – La grabación del número de identificación de vehículos (VIN) deberá efectuarla el fabricante, como mínimo en un punto de localización del chasis o carrocería monobloque de acuerdo con las especificaciones vigentes y formatos establecidos por la norma internacional ISO 3779, con una profundidad mínima de DOS DECIMAS DE MILIMETRO (0,2 mm). Además de esta grabación en el chasis o carrocería monobloque de los vehículos automotores, el fabricante deberá identificar como mínimo con los caracteres VIS previstos en la norma ISO 3779, debiendo realizarla por grabación de profundidad mínima de DOS DECIMAS DE MILIMETRO (0,2 mm) en la chapa o bien por etiqueta autoadhesiva, la que será 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 compartimentos y componentes:

a) En el piso del vehículo, bajo uno de los asientos delanteros:

b) En el montante de la puerta delantera lateral derecha;

c) En el comportamiento del motor;

d) En el parabrisas, o al menos en uno si es dividido, y en la luneta si existiese;

e) En por lo menos DOS (2) vidrios en cada lado del vehículo, cuando existiese, exceptuando los ventiletes.

Las identificaciones indicadas en d) y e) serán grabadas de acuerdo a lo previsto en el párrafo anterior en los vidrios en

forma indeleble, sin especificación de profundidad y de forma tal que si son adulteradas deberán acusar señales de alteración a simple vista.

Los vehículos semiterminados (sin cabina, con cabina incompleta, tales como los chasis para ómnibus), quedan exceptuados de las identificaciones previstas, las que serán implantadas por el fabricante que 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 remolque y semirremolque, las grabaciones serán hechas como mínimo en DOS (2) puntos localizados en el chasis en lugar visible a criterio del fabricante.

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

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

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

- ANCHO: CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm).
- ALTURA : CIENTO TREINTA MILIMETROS (130 mm).

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

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

CAPITULO II

Parque usado

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

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

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

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

Art. 34º - 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 TREINTAY 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 laAutoridad 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 segundad, 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 AGENCIANACIONALDE 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 elTaller de Revisión Técnica (TRT) debe aplicar. El taller que lleve a cabo ¡a 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 01 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 SGURIDAD 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 obleas sin haberse cumplimentado previamente la revisión técnica, se encontrasen en el taller Certificados de Revisión Técnica (CRT) firmados en blanco, se impidiese el control de auditoría por cualquiera de los medios o no se encontrare el Director Técnico responsable en el Taller de Revisión Técnica (TRT), la Autoridad Jurisdiccional deberá disponer 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 NACIONALREGULADOR DELGAS 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 regístrales 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 deDOS(2) yCUATRO(4) dioptrías) Téster.

k) Frenómetro (Desacelerómetro).

I) Dispositivo de verificación de Alineación de Dirección.

m) Dispositivo de Contra! deAmortiguación.

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 TRANSPORTEAUTOMOTOR 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 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 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.

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

39 - La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, dictará las normas complementarias sobre ítems a revisar y los protocolos de revisión aplicables a cada categoría de vehículo y tipo de revisión aplicables a los supuestos previstos en el inciso d del artículo 33, así como al supuesto previsto en el inciso 40 del presente. "

40- Los vehículos antiguos de colección existentes en el país, o que se importen al amparo del inciso e) del artículo 7° del Decreto N° 110 de fecha 15 de febrero de 1999, tendrán la capacidad de circulación de acuerdo al resultado que –conforme a sus características y/o prestaciones técnicas- arroje la Revisión Técnica Obligatoria Especial aprobada por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, cuya vigencia será de TRES (3) años. El certificado de Revisión Técnica Obligatoria Especial reemplaza y satisface el requerimiento de Certificado Nacional de Revisión Técnica Vehicular a todos los efectos legales, siendo su portación obligatoria."

***Incorporados por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18).**

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.

*****Art. 57 – Disposiciones Transitorias y Complementarias - Dto. 1716/08***

Art. 35º - TALLERES DE REPARACIÓN.

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

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

Art. 35º - TALLERES DE REPARACION.

1. La clasificación de los talleres de reparación y de servicio se ajustará a lo establecido en el ANEXO K que se parte de la presente reglamentación.
2. La autoridad Jurisdiccional otorgará a los talleres de reparación la habilitación para una o varias de las especialidades que el solicitante requiera, de conformidad a las categorizaciones indicadas en la "Clasificación de Talleres y Servicios" que como ANEXO K, forma parte de la presente.
3. El organismo nacional competente establecerá la nómina de conjuntos o subconjuntos de autopartes de seguridad y piezas comprendidas dentro de cada especialidad, y los manuales de procedimiento de reparación y servicios.
4. Será condición de habilitación de los talleres y servicios incluidos en el ANEXO K de la presente, contar además del requisito del Artículo 35 de la Ley, con las herramientas y equipos adecuados a la o las especialidades para las cuales soliciten su habilitación.
5. La autoridad Jurisdiccional podrá realizar todas las verificaciones y comprobaciones que estime pertinentes, a efectos del control de los talleres y servicios habilitados.
6. Quienes no posean título Técnico o Profesional en la especialidad, para ser Director Técnico responsable de los Talleres de Reparación, deberán obtener el Certificado que lo habilite en la especialidad de acuerdo a los requerimientos exigidos por los organismos competentes.
7. Los Directores Técnicos de los Talleres CLASE 1, 2 y 3, deberán poseer los grados de capacitación o aptitud que a continuación se indican:

a. Obligación del profesional universitario a cargo con título habilitante con incumbencia en la materia para:

- Modificación de chasis, retiro o agregado de conjuntos.
- Modificación de carrocerías.
- Modificación de los Sistemas de Seguridad siguientes: Sistema de Frenos, Sistema de Dirección, Sistema de Suspensión, Sistema de Transmisión.
- Modificación de Motores o Repontenciación.

Se entenderá por "Modificación" a todo trabajo que signifique un cambio o transformación de las especificaciones del fabricante para el modelo de vehículo.

b. Obligación conforme a lo prescripto en el ítem 6, precedente, exceptuándose por única vez, a aquellos talleres mecánicos y gomerías que a la fecha de entrada en vigencia de esta reglamentación se encuentren habilitados por la Autoridad Jurisdiccional, sin perjuicio de asumir todas las responsabilidades prescriptas en el ítem 11., para el caso de los talleres de reparación o cambio de elementos, de:

- Motores.
- Chasis.
- Dirección.
- Suspensión.
- Frenos.
- Carburación y Encendido.
- Inyección.
- Control de Humos y Contaminantes.

- Alineación y Balanceo.
- Sistema de Transmisión.
- Sistema Eléctrico e Iluminación.
- Sistema de Combustible (Salvo GNC).
- Instrumental y Accesorios.
- Cerraduras de Seguridad.

Se entenderá por reparación o cambio de elementos a los trabajos que se realicen cumpliendo con las especificaciones del fabricante de cada modelo de vehículo.

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

d. Sólo requerirá de la habilitación específica, los talleres de reparación y servicios no incluidos en los literales a. al c.

8. Los servicios de Clase 4, 5 y 6, y otros no incluidos en la presente reglamentación, deberán realizar su actividad según los manuales de servicio específicos.

9. Un mismo taller podrá tener más de un Director Técnico de la misma o de distintas especialidades para las cuales se lo ha habilitado.

10. Los talleres de reparación o servicios deberán fijar en lugar visible el certificado de habilitación, el que consignará las especialidades que podrán ser materia de la actividad del mismo.

11. Sin perjuicio de las normas generales atributivas de la responsabilidad civil y penal, el Director Técnico de un taller o servicio, responderá específicamente en aquellos casos en los que las deficiencias en las reparaciones, montajes o recambios con piezas no autorizadas ni certificadas, o utilización de materiales no normalizados, sean causa de accidentes de tránsito.

12. A los fines estadísticos y de estudio sectorial, las distintas Autoridades Jurisdiccionales remitirán anualmente al organismo nacional competente, en forma sucinta y normalizada, todas aquellas novedades emergentes de la habilitación y registro de talleres y servicios, estableciendo lo referente a la fecha y forma de presentación de la información requerida.

13. El taller debe disponer de un sistema de registro de reparaciones que contendrá los siguientes datos:

a) Número de orden.

b) Fecha.

c) Marca.

d) Modelo.

e) Dominio.

f) Titular.

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

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

i) Observaciones.

j) Firma del Director Técnico.

k) Firma del responsable del vehículo.

Un comprobante del registro debe ser entregado al usuario y su copia será archivada por el taller. El sistema de registro de reparaciones puede estar incluido junto al de facturación.

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

TITULO VI

LA CIRCULACION

CAPITULO 1

Reglas Generales

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

Art. 36º – Sin reglamentar.

Art. 37º - EXHIBICIÓN DE DOCUMENTOS. Al solo requerimiento de la autoridad competente se debe presentar la licencia de conductor y demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que la ley contemple.

Art. 37º - EXHIBICION DE DOCUMENTOS. Sólo procederá la retención de documentos en los supuestos contemplados en el inciso 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;

Comprobante del pago del peaje, cuando corresponda;

Constancia de Revisión Técnica Obligatoria en vigencia."

***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18).**

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

a) En zona urbana:

1. Unicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin;
2. En las intersecciones, por la senda peatonal;
3. Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, o para el ascenso-descenso del mismo.

Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, rodados propulsados por menores de, 10 años y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación; (Expresión "rodados propulsados por menores de 10 años", vetada por art. 7° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

b) En zona rural:

Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retroreflectivos para facilitar su detección.

El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

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

obligatorio para atravesar la calzada.

Art. 38º - PEATONES Y DISCAPACITADOS. Cuando no existiera senda peatonal habilitada exclusivamente para personas con discapacidad se considera tal a la franja imaginaria sobre la calzada, inmediata al cordón, que comunica la rampa con la senda peatonal.

Art. 39º - CONDICIONES PARA CONDUCIR. Los conductores deben:

a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inc. a) del art. 53.

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

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

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

Art. 39º - 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.

Art. 40º - 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. 8° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 40º - 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. En caso de pérdida, robo o cambio de jurisdicción, se entregará otra en reemplazo, por lo que resta del plazo de su respectiva vigencia.

a.1) Poseer la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional vigente, para los casos que así corresponda, otorgada conforme el presente régimen. Modificado por Dec. 26/2019

b) Portar la cédula de Identificación del Automotor, de acuerdo con las características que al efecto disponga la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS. 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 vigente diseñado por la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN. La vigencia del mismo corresponderá al período indicado en su texto, el cual será anual salvo las excepciones reglamentariamente previstas. Ello será prueba suficiente de la vigencia del seguro obligatorio de automotores previsto en el artículo 68 de la Ley Nº 24.449 no siendo exigible la portación del recibo de pago de la prima del seguro obligatorio.

d) La placa identificatoria de dominio debe ajustarse a las características que disponga la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS; las unidades de las categorías M y N dispondrán de DOS (2) placas, una en la parte delantera y otra en la trasera, mientras que los vehículos de la categoría O, sólo deberán contar con una única Placa Identificatoria instalada en la parte trasera del automotor.

Todo 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 48 de la presente reglamentación.

Todo automotor cuya circulación esté restringida, quedando excluidos los vehículos antiguos de colección, portarán una placa diferencial que permita identificar su condición. La DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, dictará las normas sobre el diseño y características de estas placas.

e) Sin reglamentar.

f) Que posea matafuego y balizas portátiles normalizadas, excepto los ciclomotores, motocicletas, triciclos, cuatriciclos livianos y cuatriciclos, en todos los casos no cabinados.

f.1. El matafuego que se utilice en los vehículos debe estar construido según las normas IRAM correspondientes, debiendo ubicarse en el lugar indicado por el fabricante del vehículo. Tendrán las siguientes características:

f.1.1. Para los automotores de la categoría M1 y N1, un matafuego de las características dispuestas en el ARTÍCULO 29, Inciso a), del presente régimen.

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

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

f.1.2.2. Los 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, llevarán el extintor 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 del Anexo S del presente régimen, y las modificaciones introducidas por el presente régimen, y en la Ley de Residuos Peligrosos Nº 24.051 y su Decreto Reglamentario N° 831 de fecha 23 de abril de 1993, 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 (2), por lo menos, se portarán en lugar accesible y deben ajustarse a las siguientes características:

f.2.1. Las balizas retro-reflectivas deben tener forma de triángulo equilátero con una superficie no menor de CINCO DÉCIMAS DE METRO CUADRADO (0,5 m2), una longitud entre CUATRO y CINCO DÉCIMAS DE METRO (0,4 a 0,5 m) y un ancho comprendido entre CINCO y OCHO CENTÉSIMAS DE METRO (0,05 a 0,08 m). Tal superficie debe contener material retro-reflectante rojo en un mínimo de VEINTICINCO CENTÉSIMAS DE METRO CUADRADO (0,25 m2). El resto puede ser material fluorescente anaranjado, distribuido en su borde interno. En la base tendrán un soporte que asegure su estabilidad con vientos de hasta SETENTA KILÓMETROS POR HORA (70 km/h). En las restantes características cumplirá con las especificaciones de norma IRAM 10.031/83 sobre "Balizas triangulares retro-reflectoras", o las que en su futuro las reemplacen o modifiquen.

f.2.2. Las balizas portátiles de luz propia amarilla deben tener una visibilidad horizontal en los TRESCIENTOS SESENTA GRADOS (360º), 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, que deberán estar totalmente protegidas contra la humedad.

g) El número de ocupantes se establecerá conforme la relación estipulada en el inciso k) del presente artículo;

g.1. Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero, con el Sistema de Retención Infantil homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño.

g.2.1. Los ciclomotores no pueden llevar carga ni pasajeros con un peso superior a CUARENTA KILOGRAMOS (40 kg) y los pasajeros siempre deben viajar con casco reglamentario;

g.2.2. Las motocicletas de DOS (2) ruedas no deben transportar más de UN (1) acompañante, el cual debe ubicarse siempre detrás del conductor, ni llevar carga superior a los CIEN KILOGRAMOS (100 kg);

g.2.3. Se aplica en lo pertinente lo dispuesto en los artículos 53 a 58 y consecuentemente el artículo 72, Inciso c) del Título VI del Anexo 1 del presente régimen;

h) Las infracciones a los pesos y dimensiones máximas de los vehículos, además de las sanciones establecidas en los ANEXOS R y ANEXO 2, del presente régimen, conllevan el pago 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) En el caso de ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos -inclusive livianos- sus ocupantes, deberán llevar puestos cascos normalizados con visera o, en su defecto, con anteojos. Si estos vehículos poseen cabinas no requerirán ni cascos ni anteojos.

j.1. Casco de seguridad para motocicleta: elemento que cubre la cabeza, integralmente o en su parte superior, para protegerla de eventuales golpes. Deben cumplir las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo C del presente régimen.

j.1.2. Interiormente debe llevar una etiqueta claramente legible que diga: "Para una adecuada protección este casco debe calzar ajustadamente y permanecer abrochado durante la circulación. Cuando el casco ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado, aún cuando el daño no resulte visible. Estará diseñado para absorber un impacto a través de su destrucción o daño, de conformidad con las especificaciones del ANEXO C del presente régimen.

j.1.3. El fabricante debe efectuar los ensayos establecidos en el ANEXO C del presente régimen, 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.1.4. El casco deberá contar con la identificación de dominio del motovehículo, adherida en letras y números reflectantes, sin que coincida con el color de fondo del casco.

La dimensión mínima de cada letra y número será de TRES CENTÍMETROS (3 cm) de alto, DOS CENTÍMETROS (2 cm) de ancho y el ancho interno de cada letra y número de CERO COMA CINCO CENTÍMETROS (0,5 cm).

La identificación dominial será adherida en los laterales derecho e izquierdo del casco reglamentario, debiendo dicha identificación ser indeleble e inviolable, de conformidad con las características técnicas establecidas.

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 3621-8: "Protectores Oculares" y sus complementarias y/o modificatorias y/o las que en su futuro las reemplacen o modifiquen.

k) El número de correajes de seguridad y de apoyacabezas 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.

k.1 Para las plazas traseras de los vehículos categoría M1 definidos como cupé DOS (2) más DOS (2) o cupé Cabriolet DOS (2) más DOS (2), no se les exigirá la obligatoriedad de apoyacabezas en las plazas contiguas a las puertas.

k.1.1 Los vehículos así clasificados deberán tener un mecanismo de advertencia a los usuarios sobre la posible inconveniencia del uso de las plazas traseras. El mismo podrá ser incluido en el manual del propietario o en el habitáculo del vehículo por medio de calcomanías.

k.2. La instalación de apoyacabezas en los vehículos pertenecientes al parque usado sólo puede ser exigida si el diseño original del asiento del mismo lo permite, conforme a las especificaciones de la norma técnica respectiva."

***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18).**

Art. 40º bis – REQUISITOS PARA CIRCULAR CON BICICLETAS. Para poder circular con bicicletas es indispensable que el vehículo tenga

a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;

b) Espejos retrovisores en ambos lados;

c) Timbre, bocina o 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

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

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

a) La señalización específica en contrario;

b) Los vehículos ferroviarios;

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

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

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

f) Las reglas especiales para rotondas;

g) Cualquier circunstancia cuando:

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

2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel;
3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía;
4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.

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

Art. 41º - 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) Sin reglamentar

c) Sin reglamentar;

d) El cruce de una semiautopista con separador de tránsito debe hacerse de a una calzada por vez careciendo de prioridad en todos los casos;

e) Al aproximarse un vehículo a la senda peatonal, el conductor debe reducir la velocidad. En las esquinas sin semáforo, cuando sean necesarios, deberá detener por completo su vehículo para ceder el paso a los peatones;

f) y g) Sin reglamentar;

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

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

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

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

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

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

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

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

h) Excepcionalmente se puede adelantar derecha cuando:

1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;
2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

Art. 42º - ADELANTAMIENTO.

a) No puede comenzarse el adelantamiento de un vehículo que previamente ha indicado su intención de hacer lo mismo mediante la señal pertinente;

b) Sin reglamentar;

c) Cuando varios vehículos marchen encolumnados, la prioridad para adelantarse corresponde al que circula inmediatamente detrás del primero, los restantes deberán hacerlo conforme su orden de marcha;

d) al h) Sin reglamentar;

Art. 43º - GIROS Y ROTONDAS. Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes regias:

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

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

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

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

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

Art. 43º - GIROS Y ROTONDAS.

a) En las rotondas la señal de giro debe encenderse antes de la mitad de cuadra previo al cruce;

a.1. En caso de estar habilitados por la señalización horizontal o vertical, más de u n carril de giro, la maniobra no debe interferir la trayectoria de los demás vehículos que giren por la rotonda;

a.2. Si por el costado derecho o carril especial circulan vehículos de tracción a sangre (bicicletas, triciclos, etc.) y conservan su dirección, los vehículos que giren, deben efectuar la maniobra por detrás de ellos;

b) al e) Sin reglamentar;

Art. 44º - 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 dé paso a los vehículos que circulan en su

misma dirección;

3. No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido

No deben cruzar con luz roja o amarilla a su frente;

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

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

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

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

Art. 44º - VIAS SEMAFORIZADAS.

a.1. Aun con luz verde, los vehículos no deben iniciar la marcha hasta tanto la encrucijada se encuentre despejada y haya espacio del otro lado de ella, suficiente como para evitar su bloqueo;

b) al f) Sin reglamentar;

Art. 45. - VÍA MULTICARRILES. En las vías con más de dos carriles por mano, sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

Art. 45º VIA MULTICARRILES.

a) y b) Sin reglamentar;

c) La advertencia sobre cambio de carril, mediante la luz de giro, se realizará con una antelación mínima de CINCO SEGUNDOS (5”);

d) al g) Sin reglamentar;

Art. 46º - AUTOPISTAS. En las autopistas además de lo establecido para las vías multicarril rigen las siguientes reglas:

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

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

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

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

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

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

A) al d) Sin reglamentar;

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

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

Art. 47º - 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 o luces diurnas (sistema DRL: Day Time Running Light): mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas o las luces diurnas 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 bajas, de posición y de chapa patente: deben utilizarse cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo demande;

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 ley, en la forma y plazos que establezca la reglamentación, los fabricantes e importadores deberán incorporar a los vehículos 0 km nuevos modelos, un dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas o de las luces diurnas (sistema DRL), en el instante en que el motor del mismo sea puesto en marcha, conforme al inciso a) precedente.'

***Modificado por Ley 27425 (BO 22 de diciembre de 2017)**

Art. 47º - USO DE LAS LUCES.

Durante la circulación nocturna deben mantenerse limpios los elementos externos de iluminación del vehículo. Sólo podrán utilizarse las luces interiores cuando no incidan directamente en la visión del conductor.

a) Luces bajas: mientras el vehículo transite por Rutas Nacionales de día, deben permanecer encendidas las luces bajas o el sistema de luz de circulación diurna (conocido por sus siglas en inglés: "DRL"), independientemente del grado de luz natural o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda encender las luces altas.

Asimismo, mientras el vehículo transite por Rutas Nacionales de noche, las luces bajas permanecerán encendidas, excepto cuando corresponda encender las luces altas.

b) Cuando se circula con luces altas, antes de cruzar a un vehículo que circula en sentido contrario se debe cambiar a luces bajas; dicho cambio de luces debe realizarse a una distancia suficiente a fin de evitar el efecto de encandilamiento del conductor.

c) Sin reglamentar.

d) Sin reglamentar.

e) Sin reglamentar.

f) Sin reglamentar.

g) Sin reglamentar.

h) Queda comprendido el sistema "DRL" como alternativa a las luces bajas para la circulación diurna.

En todos los vehículos que se fabriquen se deberá, en la forma y plazo que establezca la autoridad de aplicación, incorporar el dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas en el instante en que el motor sea puesto en marcha."

***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18).**

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

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

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

b) Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello;

c) A los vehículos circular a contramano sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada salvo sobre la banquina en caso de emergencia;

d) Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas;

e) A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas de gran concentración de vehículos o vías rápidas;

f) Obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle avanzando sobre ella aun; con derecho a hacerlo si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje;

g) Conducir a una distancia del vehículo que lo precede menor de la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha;

h) Circular marcha atrás excepto para estacionar egresar de un garaje o de una calle sin salida;

i) La detención irregular sobre la calzada el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia;

j) En curvas encrucijadas y otras zonas peligrosas cambiar de carril o fila adelantarse no respetar la velocidad precautoria y detenerse;

k) Cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario o si desde el cruce se estuvieran haciendo señales de advertencia o si las barreras estuviesen bajas o en movimiento o la salida no estuviere expedita También está prohibido detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras o quedarse en posición que pudiere obstaculizar el libre movimiento de las barreras;

l) Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento;

m) A los conductores de velocípedos de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores;

n) A los ómnibus y camiones transitar en los caminos manteniendo entre sí una distancia menor a cien metros, salvo cuando tengan más de dos carriles por mano o para realizar una maniobra de adelantamiento;

ñ) Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución;

o) Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acopiado, excepto lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola y las unidades conformadas por una unidad tractora con DOS (2) semirremolques biarticulados;
***(Inciso sustituido por art. 121 de la Ley N° 27.445 B.O. 18/06/2018).**

p) Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difunda olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubre en vehículos o continentes no destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas deben ser lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural;

q) Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos;

r) Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo;

s) Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada;

t) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino;

u) Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada, salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microbús, ómnibus, camiones o maquinaría especial, mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure ansitabilidad de la vía;

v) Usar la bocina o señales acústicas salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas;

w) Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los limites reglamentarios;

x) Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua;

y) Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública.

Art. 48º - ARTÍCULO 48. - PROHIBICIONES

a.1. Cualquier variación en las condiciones físicas o psíquicas respecto a las tenidas en cuenta para la habilitación, implican:

a.1.1. En caso de incapacidad física o psíquica permanente, y a fin de obtener una nueva habilitación, se deberá adaptar la misma a la nueva condición física o psíquica, de corresponder.

a.1.2. En caso de incapacidad física o psíquica transitoria, corresponderá la imposibilidad de conducir, debiendo considerarse lo siguiente:

a.1.2.1. En el caso de ingesta de alcohol, deberá estarse a lo previsto por la presente reglamentación y, en consecuencia, de detectarse más de MEDIO GRAMO (0,5 g) de alcohol por litro de sangre, su vehículo deberá ser secuestrado en un sitio seguro que deberá establecer la autoridad jurisdiccional competente al efecto y de exceder el gramo de alcohol por litro de sangre, deberá adicionarse la sanción por incurrir en falta grave, prevista por el artículo 86 de la Ley N° 24.449.

a.1.2.2. En el caso de ingesta de drogas (legales o no) se impedirá conducir cuando se alteren los parámetros normales para la conducción segura. En el caso de ingesta de medicamentos, el prospecto explicativo debe advertir en forma resaltada el efecto que produce en la conducción de vehículos. En estos casos, el médico que prescriba este tipo de medicamentos debe hacer la advertencia al paciente de las posibles consecuencias si conduce.

a.1.3. Se consideran alterados los parámetros normales para una conducción segura, cuando existe somnolencia, fatiga o alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico, variando el pensamiento, ideación y razonamiento habitual. En tal caso se aplica el artículo 72, inciso a.1. de la presente reglamentación.

b.1. La prohibición de ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello, comprende a los dependientes y familiares del propietario o tenedor del vehículo, no pudiendo éste invocar desconocimiento del uso indebido como eximente.

b.2. Se considera permisión a persona no habilitada para conducir cuando el propietario o tenedor o una autoridad de aplicación conocen tal circunstancia y no la han impedido.

c) Sin reglamentar.

d) Sin reglamentar.

e) La autoridad local es la competente para establecer en cada caso la determinación de "zona céntrica de gran concentración de vehículos".

f) Sin reglamentar.

g) La distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos de cualquier tipo que circulan por un mismo carril, es aquélla que resulte prudente teniendo en cuenta la velocidad de marcha y las condiciones de la calzada y del clima, teniendo como mínimo una separación en tiempo de por lo menos DOS (2) segundos, con excepción de las unidades para transporte de carga cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m), cuando circulen en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación, en cuyo caso la separación será de CIEN METROS (100 m).

h) Cualquier maniobra de retroceso, en los casos permitidos, debe efectuarse a velocidad reducida.

i) En la zona rural el servicio de transporte de pasajeros para recoger o dejar a los mismos, debe ingresar en la dársena correspondiente, de no existir esta, se detendrá en lugares señalizados, lo más lejos posible de la calzada y banquina y con las balizas encendidas.

j) Sin reglamentar.

k.1) Cuando el paso a nivel se encuentre cerrado al paso, el vehículo quedará detenido de modo tal de no entorpecer el tránsito de los vehículos que circulan en sentido paralelo a las vías del ferrocarril.

k.2) En el supuesto de barreras fuera de funcionamiento, el conductor deberá obrar con diligencia al momento de posicionarse en el triángulo de visibilidad anterior a las vías, a los efectos de comprobar la falta de avance de una formación ferroviaria.

l.1) Se entiende por "cubiertas con fallas" las que presentan deterioros visibles, como cortaduras que lleguen al casco, desprendimientos o separaciones del caucho o desgaste de la banda de rodamiento que deje expuestas las telas.

l.2) La profundidad mínima de los canales de la banda de rodamiento es de UNO CON SEIS DÉCIMAS DE MILIMETRO (1,6 mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILÍMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DÉCIMAS DE MILÍMETRO (0,5 mm).

l.3) Los neumáticos de un mismo eje o conjunto (tándem), deben ser de igual tamaño, tipo, construcción y peso bruto. Además, deben estar montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría sólo en caso de utilización de la rueda de auxilio. Para automóviles que usen neumáticos del tipo diagonal y radial simultáneamente, estos últimos deben ir colocados en el eje trasero. En el caso del transporte automotor de pasajeros y de cargas de carácter interjurisdiccional la utilización de neumáticos de base amplia se rige por lo dispuesto en el Anexo R del presente régimen, y para el de carácter internacional, por las normas dispuestas en el ámbito del MERCOSUR.

l.4) Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto para los casos previstos en la Norma IRAM 113.337/93 o la que en su defecto la reemplace. Asimismo, tampoco se pueden utilizar neumáticos reconstruidos en los ejes delanteros de ómnibus de media y larga distancia, en camiones y en ambos ejes de motocicletas.

m) Las bicicletas de cualquier tipo, incluso con pedaleo asistido, los ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos, inclusive los livianos, en todos los supuestos no cabinados, no pueden circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

m.1) Está prohibido circular sin casco en ciclomotores, motocicletas, triciclos, y cuatriciclos, incluso livianos, cuando transiten por zonas de circulación segura, excepto que los vehículos posean cabinas o jaulas anti vuelco.

m.2) Está prohibido la circulación de los vehículos definidos en el Anexo A del presente régimen, que se corresponden con las Categorías: L6(b) y L7(b) por autopistas, semiautopistas, autovías o rutas.

n) Sin reglamentar.

ñ) Los vehículos destinados para remolque de otros, deben contar con la habilitación técnica específica para su propósito.

o) La prohibición de circulación con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, con excepción de lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola, resulta aplicable a las configuraciones de vehículos diseñadas originariamente para circular con una unidad tractora y un equipo arrastrado, no pudiendo en estos casos, adicionársele un segundo semirremolque u otra unidad de arrastre. La presente prohibición no aplica a las configuraciones de vehículos incorporadas al Anexo R "PESOS Y DIMENSIONES", que atendiendo a sus características de fabricación se compongan de una unidad tractora y dos semirremolques articulados.

p) Este tipo de carga no debe sobrepasar el borde superior de la caja del camión, cubriéndose la misma, total y eficazmente con elementos de dimensiones y contextura adecuadas para impedir la caída de los mismos.

q) Los elementos complementarios o aditamentos de identificación del vehículo o de sus características del usuario o del servicio que presta, sólo pueden colocarse en la parte inferior del parabrisas, luneta y/o vidrios laterales fijos.

r) Sin reglamentar.

s) La prohibición de dejar animales sueltos rige para toda vía de circulación. El ente vial o la empresa responsable del mantenimiento de la zona del camino deben proceder a efectuar las denuncias correspondientes para su retiro de la vía pública por parte de la autoridad competente a tales efectos.

Los arreos de hacienda que tengan que cruzar un camino, lo efectuarán en horas diurnas, en forma perpendicular al mismo y con la mayor celeridad posible. En casos de incendio, inundaciones o razones de fuerza mayor, los propietarios de animales que debieran movilizar los mismos durante la emergencia deberán acompañarlos por una persona guía que se responsabilice de su conducción.

t) Sin reglamentar.

u) Cuando fenómenos climatológicos tales como nieve, escarchilla, hielo y/u otras circunstancias modifiquen las condiciones normales de circulación, el conductor deberá colocar en los neumáticos de su vehículo, cadenas apropiadas a tales fines.

v) Sin reglamentar.

w) Es de aplicación lo previsto en el inciso a) del artículo 33 de la Ley Nº 24.449 y su reglamentación.

x) Es de aplicación lo previsto en el inciso q) del artículo 77 del presente régimen.

y) Sin reglamentar."

***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18).**

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

a) El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm. , pudiendo la autoridad local establecer por reglamentación otras formas;

b) No se debe estacionar ni autorizarse el mismo:

1. En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización;

2. En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso;

3. Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 49º - ESTACIONAMIENTO.

a) La autoridad jurisdiccional podrá disponer con carácter general, para áreas metropolitanas, la prohibición de estacionar a la izquierda en las vías de circulación urbanas. En el caso que la norma tenga vigencia en toda la jurisdicción, será suficiente la señalización perimetral, del área que involucra la norma, sin necesidad de hacerlo por cuadra.

a.1. La autoridad local debe reglamentar específicamente el uso de la grúa y del inmovilizador (bloqueador),

siendo el pago del arancel del servicio, el único requisito para liberar el vehículo afectado. La grúa deberá remover exclusivamente aquellos vehículos en infracción al inc. b) del Art.49 de la presente Ley.

a.2. El estacionamiento se debe realizar:

a.2.1. Maniobrando sin empujar a los otros vehículos y sin acceder a la acera.

a.2.2. Dejando el vehículo con el motor detenido y sin cambio. Si hay pendiente el mismo debe quedar frenado y con las ruedas delanteras transversales a la acera. En el caso de vehículos de carga deben, además, colocar cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas.

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 repecto del cordón y la señalización así lo indique, se ubicará el vehículo conforme a la demarcación horizontal. De no existir ésta, la distancia a dejar entre vehículos será de SIETE DECIMAS Y MEDIA DE METRO (0,75 m). En el estacionamiento perpendicular al cordón se colocará hacia éste la parte posterior del vehículo. Cuando se estacione en ángulos distintos, se pondrá la parte delantera en contacto con aquél;

b) Sin reglamentar

b.1 Sin reglamentar;

b.2 Sin reglamentar

b.3 Sin reglamentar

b.4 Sin reglamentar

b.5 Sin reglamentar

b.6. Cuando no existe prohibición general sobre el respectivo costado de la vía, debe colocarse la señal R8 del Sistema Uniforme de Señalamiento Vial. En este caso la señal puede ser de menor tamaño, no reflectiva y colocada sobre la línea de edificación;

Cuando no hay señal en un acceso y existe permisión de estacionar en la cuadra, se supone que sea entrada no está en uso. Cuando está señalizado, la autoridad de aplicación local debe controlar que la misma se ajuste a las características del lugar;

b.7. El vehículo, o cualquier otro objeto, dejado en la vía pública por mayor lapso del establecido por la autoridad jurisdiccional, se considera abandonado, debiendo ser removido por la autoridad local, quien reglamentará un procedimiento sumario para ejecutar la sanción y cobrar el depósito y otros gastos, pudiendo enajenar el vehículo o elemento con los recaudos legales pertinentes:

b.8. La autoridad local es competente para determinar los lugares en que podrán estacionarse estos vehículos mediante al señal R24 del Sistema Uniforme de Señalamiento, para permitir: ó R25 para exclusividad, procurando preservar la habitabilidad y tranquilidad ambiental de las zonas residenciales;

c) Igualmente corresponde a la autoridad local establecer los espacios reservados en la vía pública, con la única excepción del uso de los mismos por los vehículos oficiales o afectados a un servicio público o a un organismo. Los automotores de propiedad de los funcionarios no se consideran afectados al servicio oficial. Esta prohibición está referida exclusivamente al uso de la calzada.

CAPITULO II

Reglas de velocidad

Art. 50º - VELOCIDAD PRECAUTORIA. El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que teniendo en cuenta su salud el estado del vehículo y su carga la visibilidad existente las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

El desarrollo de velocidades superiores o Inferiores a las establecidas significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas y en caso de accidentes la

máxima responsabilidad recaerá sobre él. (Último párrafo vetado por art. 9° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

Art. 50º - Sin reglamentar.

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

a) En zona urbana:

1. En calles: 40 km/h;

2. En avenidas: 60 km/h;

3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: La velocidad de coordinación de los semáforos;

b) En zona rural:

1. Para motocicletas automóviles y camionetas: 110 km/h;

2. Para microbús ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;

3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;

4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;

c) En semiautopistas: Los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;

d) En autopistas: Los mismos del inc. b) salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;

e) Límites máximos especiales:

1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria nunca superior a 30 Km/h

2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: La velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;

3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: Velocidad precautoria no mayor a 20 km/h durante su funcionamiento;

4. En rutas que atraviesen zonas urbanas 60 km/h salvo señalización en contrario.

Art.51º - Sin reglamentar.

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

a) Mínimos:

1. En zona urbana y autopistas: La mitad del máximo fijado para cada tipo de vía;

2. En caminos y semiautopistas: 40 km/h salvo los vehículos que deban portar permisos y las maquinarias especiales;

b) Señalizados: Los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación;

c) Promocionales: Para promover el ahorro de combustible y una mayor ocupación de automóviles se podrá aumentar el limite máximo del carril izquierdo de una autopista para tales fines.

Art. 52º - Sin reglamentar

CAPITULO III

Reglas para vehículos de transporte

Art. 53º - 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 (10) años para los de sustancias peligrosas y pasajeros.

2. De veinte (20) 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 para las unidades afectadas al transporte de pasajeros y cuatro metros con treinta centímetros para las unidades destinadas al transporte de cargas.

3. Largo:

3.1. Camión simple: 13 metros con 20 cm.

3.2. Camión con acoplado: 20 m.

3.3. Camión y ómnibus articulado: 18,60 m.

3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 m con 50 cm.

3.5. Unidad tractora con dos (2) semirremolques biarticulados (Bitrén): 30 m con 25 cm.

3.6. Ómnibus: 15 m. 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: 75 toneladas; siempre que las configuraciones de vehículos estén debidamente reglamentadas.

5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: lo que resulte de su configuración de ejes, en configuraciones debidamente reglamentadas.

La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas, las dimensiones del tándem, 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 igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso, salvo las excepciones fundadas que por reglamentación se establezcan;

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 el vehículo;

h) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que les 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 prohibida 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.

La circulación de los vehículos autorizados en el punto 3.5 del inciso c) del presente artículo se limitará a corredores viales definidos por la autoridad de aplicación, garantizando la seguridad vial de todos aquellos que transiten por ellos a través de medidas extra de seguridad y precaución.

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

Encomiéndase al Ministerio de Transporte la actualización periódica de los valores establecidos en el presente artículo, conforme las nuevas tecnologías y necesidades que se desarrollen en el futuro.

***(Artículo sustituido por art. 22 de la Ley N° 27.445 B.O. 18/06/2018)**

Art. 53º – 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 Nº 24.449;

b.2) Los propietarios de vehículos para transporte de sustancias peligrosas, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley Nº 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 Nº 24.449.

La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS establecerá las condiciones a las que deberán sujetarse, para continuar en servicio, las unidades de transporte de cargas, conforme lo establecido por el Artículo 53 inciso b) de la Ley Nº 24.449.

A tales efectos, la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS podrá establecer las condiciones mínimas exigibles del estado estructural de las referidas unidades, protocolo técnico, periodicidad, evaluación de aptitud, relación peso - potencia y otros aspectos relativos al régimen de control y de exigencias técnicas y de seguridad vial.

b.4) A los efectos de poner en vigencia la disposición del primer párrafo del inciso b) del Artículo 53 de la Ley Nº 24.449, facúltase a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, para establecer las condiciones a las que deberán sujetarse, para poder continuar en servicio, las unidades de transporte de las categorías indicadas en los puntos b.1) y b.2) que hayan superado la antigüedad prevista en el mencionado artículo.

En cualquiera de los casos mencionados en el párrafo anterior, ningún vehículo de las categorías aludidas podrá continuar circulando una vez cumplido los TRES (3) años de vencido el plazo fijado en el Artículo 53 inciso b) de la Ley Nº 24.449.

b.5) Las unidades susceptibles de ser remolcadas —cualquiera sea la carga transportada— podrán continuar en servicio una vez vencidos los plazos legales establecidos, cumpliendo con la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) con una frecuencia de SEIS (6) meses. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS podrá establecer condiciones mínimas exigibles del estado estructural de las referidas unidades, protocolo técnico, periodicidad, evaluación de aptitud y otros aspectos relativos al régimen de control y de exigencias técnicas. (Punto incorporado por art. 1° del Decreto N° 306/2010 B.O. 5/3/2010)

(Inciso b) sustituido por art. 1º del Decreto Nº 123/2009 B.O. 24/02/2009. Vigencia: a partir de su publicación en el BOLETIN OFICIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA)

c) Las dimensiones máximas se complementan con lo establecido en el ANEXO R "PESOS Y DIMENSIONES" al presente inciso;

d) Los pesos máximos transmitidos a la calzada, se complementan con lo establecido en el ANEXO R, al presente inciso;

e) La Autoridad de Aplicación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley N° 24.449, determinará los supuestos de excepción y el régimen de sanciones que correspondan a la falta de cumplimiento en la relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre, así como también el mecanismo de actualización de dicho parámetro conforme la tecnología de mercado. (Inciso reglamentado por art. 15 del Decreto N° 32/2018 B.O. 11/1/2018)e) La Autoridad de Aplicación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley N° 24.449, determinará los supuestos de excepción y el régimen de sanciones que correspondan a la falta de cumplimiento en la relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre, así como también el mecanismo de actualización de dicho parámetro conforme la tecnología de mercado." ***Incorporado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18).**

f): Sin reglamentar.

g).- Todos los vehículos de las categorías M3 y M2 que cumplan servicios de transporte de pasajeros de media y larga distancia, transporte para el turismo y oferta libre, como también, los de las categorías N2 y N3 que cumplan servicios de transporte de cargas generales y los de todas las categorías que cumplan servicios de transporte de materiales y residuos peligrosos deberán contar con un sistema de registro de operaciones inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, la distancia recorrida, el tiempo y las horas de conducción y de descanso de cada conductor, entre otras variables. Estos datos los deberá exhibir en un registro físico a modo de demostrativo histórico de su comportamiento, de facilitar la investigación de los siniestros en los que el vehículo con el objeto de determinar sus causales y las medidas de prevención correspondientes, entre otros fines que procedan. Los mismos podrán ser controlados en cualquier lugar en que se halle el vehículo por los organismos de control habilitados. Los sistemas de registro de operaciones deberán encontrarse homologados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) conforme lo establecido por la Ley N° 19.511 de Metrología Legal, los convenios internacionales vigentes en la materia y el presente, para lo que realizará los ensayos y las validaciones pertinentes. Los sistemas de registro de operaciones deberán incluirse, como un elemento de instalación obligatoria en las unidades correspondientes, en el MANUAL DE ESPECIFICACIONES 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 TRANSPORT E d e l M I N I S T E R I O 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.

*A p r u é b a s e 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 retrorreflectante será de color blanco y el nivel de retrorreflexión del círculo se ajustará como mínimo a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo;

h.3. El círculo tendrá un diámetro de DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS MAS o MENOS CINCO MILIMETROS (250 mm q 5 mm). Los números serán negros y estarán en posición centrada con una altura de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (150 mm q 5 mm), y el ancho del trazo será de VEINTE MILIMETROS MAS o MENOS DOSMILIMETROS (20mmq 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;

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

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.

*****Art. 56 – Disposiciones Transitorias y Complementarias - Dto. 1716/2008***

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

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

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

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

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

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

Art. 54º - TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.

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

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

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

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

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

Art. 55º - TRANSPORTES DE ESCOLARES. El transporte de NIÑOS o de ESCOLARES comprende el traslado de menores de CATORCE (14) años, entre sus domicilios y el establecimiento educacional, recreativo, asistencial o cualquiera relacionado con sus actividades, y se realizará de conformidad a las siguientes pautas:

1. El conductor, sin perjuicio de estar habilitado como profesional, cumpliendo todas las condiciones del Art.20, debe demostrar conducta ejemplar, aseo, corrección y excelente trato con sus pasajeros y, a partir del segundo año de vigencia de la presente, deberá tener aprobado el curso de capacitación establecido en el inc.2 del Art.10;
2. Los vehículos deben cumplir con lo dispuesto en el Título V de la Ley 24.449 y su reglamentación, especialmente:

2.1. Pertenecer o ser contratados por el titular del servicio, estar expresamente habilitados y tener carácter exclusivo para tal fin;

2.2. Ser de color predominantemente anaranjado, pudiendo tener franjas o baguetas claras;

2.3. Llevar letreros en los CUATRO (4) costados que digan, en letras negras, suficientemente legibles; "ESCOLARES o NIÑOS";

2.4. Poseer sendas puertas de cada lado, no accionables por los menores sin intervención del conductor o preceptor;

2.5. Poseer una salida de emergencia, operable desde el interior y exterior;

2.6. Poseer retrovisores externos y vidrios de seguridad, según los ANEXOS E y F de esta Reglamentación;

2.7. Carecer de asientos móviles o provisorios;

2.8. Poseer iluminación interior suficiente;

2.9. Poseer matafuegos normalizados según el tipo de vehículo de que se trate, de acuerdo a lo regulado en el inc.f.1. del Art.40;

2.10. Poseer las luces intermitentes de emergencia conforme se establece en el punto C.2.5. del ANEXO I de esta Reglamentación;

2.11. No tener una antigüedad mayor a DIEZ (10) años al momento de ingresar a la prestación del servicio, pudiendo permanecer en el mismo en tanto cumpla las demás exigencias de esta reglamentación y las que establezca la autoridad jurisdiccional. El requisito establecido en este apartado tendrá vigencia a partir del 1º de julio de 1999.

2.12. Llevar en la parte trasera el círculo retrorreflectivo establecido en el inc.h) del Art.53 y de la misma forma el número de habilitación correspondiente;

2.13. Respecto a los correajes de seguridad se aplicará lo dispuesto en el punto C.1. del inc. a) del Art. 30;

2.14. Cumplir con las normas locales sobre higiene y salubridad de la unidad;

2.15. La autoridad jurisdiccional promoverá vehículos especialmente adaptados para menores con movilidad reducida a fin de contribuir mediante las opciones del transporte, a la integración de los menores con discapacidad;

3. En la prestación del servicio, deberá extremarse la prudencia y el cumplimiento de la normativa específica, manteniendo las puertas cerradas durante la circulación, permitiendo el ascenso/descenso sólo por la puerta contigua a la acera más próxima al destino, conservando encendidas las luces de emergencia. Sólo podrá transportarse docentes, familiares o personas vinculadas con el motivo del viaje;

4. La responsabilidad por el incumplimiento de lo establecido en la presente, es solidaria entre el propietario de la unidad, el titular del servicio y el establecimiento al que pertenecen los menores, con excepción de los hechos sólo imputables a la conducta del conductor.

Art. 56º - TRANSPORTES 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 art. 57;

f)Transportar el ganado mayor los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria;

g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de sujeción

que cumplan las condiciones de seguridad reglamentarias y la debida señalización perimetral con elementos retroreflectivos;

h) Cuando transporten sustancias peligrosas: Estar provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios ser conducidos y tripulados por personal con capacitación especializada en el tipo de carga que llevan y ajustarse en lo pertinente a las disposiciones de la ley 24051.

Art. 56º - 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, internacionales, etc.). Con dicha inscripción el vehículo queda habilitado para operar el servicio, conservando la habilitación con la sola entrega del formulario que confeccionará con carácter de declaración jurada, en cada oportunidad que realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica. La constancia de haber realizado ésta, lo es también inscripción;

b) La inscripción se realizará de la siguiente forma;

b.1. En ambos costados del vehículo, preferentemente en la cabina y en forma legible e indeleble, se inscribirá el nombre o razón social y domicilio legal del propietario del vehículo o del transportista, incluyendo su teléfono.

b.2. Se podrán repetir estos datos en forma destacada igualmente, el número de dominio en los costados de la caja de los vehículos y en el techo (o lona).

b.3. De la misma forma, sobre la caja de carga de cada vehículo que integre la formación, se inscribirá del lado derecho su peso máximo permitido y más abajo su tara, expresados en toneladas y hasta con dos decimales.

b.4. El tipo y la tara pueden reemplazarse por la potencia del motor en las unidades o vehículos tractores.

b.5. Se entiende por “tara”, al peso propio del vehículo, sin carga ni pasajeros, en condiciones de marcha con su tripulación normal, accesorios y abastecimiento completos.

b.6. Tipo de vehículo, es el que surge del Artículo 28 de esta reglamentación;

c) La carta de porte o el manifiesto de carga exigible es el establecido por la regulación específica para cada tipo de servicios de transporte;

d) Sin reglamentar;

e) La carga no debe sobresalir de los límites del vehículo, excepto en las condiciones reglamentadas en el ítem 7 del Anexo R.

f) Sin reglamentar.

g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados, dotados con los dispositivos que observen lo establecido en las normas IRAM 10.018/89 – Contenedores. Definiciones -, IRAM 10.019/86 – Contenedores. Clasificación, designación, medidas y masa bruta -, IRAM 10.020/88 – Contenedores, Codificación, identificación y marcado -, IRAM 10.021/86 – Contenedores Serie 1. Esquineros -, IRAM 10.022/88 – Contenedores Serie 1. Manipulación y sujeción -, IRAM 10.023/89 – Contenedores, Placa de aprobación – e IRAM 10.027/90 – Contenedores Serie 1, Contenedores de uso general, características y ensayos -, compatibles con las normas internacionales y con las que al respecto dicte la SECRETARIA DE TRANSPORTE del ME y OSP.

Las cargas que se transporten sobre camiones playos, excepto los contenedores deberán estar aseguradas mediante sistemas de cintas o cables de fijación conforme a lo establecido en la norma IRAM 5379/92.

h) Los transportes de sustancias y residuos peligrosos cumplirán con las disposiciones de la Ley Nº24.051, su reglamentación y con el reglamentación y con el Reglamentación General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, que como ANEXO S, forma parte de la presente Reglamentación.

Art. 57º - EXCESO DE CARGA. PERMISOS. Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública y bajo su exclusiva responsabilidad de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo 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.

Art. 57º - EXCESO DE CARGA. PERMISOS.

Los vehículos que circulen con pesos y dimensiones que superen los máximos admitidos, serán retenidos hasta tanto se reacomode la carga o se descargue el exceso.

En los casos que se detecte un exceso de peso, la autoridad competente queda facultada a percibir en compensación por el deterioro ocasionado por dicho exceso, el Importe equivalente a los litros de Nafta Especial. (Automóvil Club Argentino Central), que figura en la siguiente tabla.

EXCESO	EJE SIMPLE		TANDEM DOBLE		TANDEM TRIPLE	
(kg.)	RUEDA SIMPLE	RUEDA DUAL	RUEDA SIMPLE	RUEDA DUAL	RUEDA SIMPLE	RUEDA DUAL
500	89	60	62	37	63	38
1000	142	72	76	45	78	47
1500	210	112	92	55	95	57
2000	295	159	166	99	155	93
2500	396	208	211	127	195	117
3000	516	266	263	158	242	145
3500	656	334	322	193	296	177
4000	818	410	390	234	356	214
4500	1003	497	466	280	425	255
5000	1212	594	551	331	502	301
5500	1450	697	647	388	585	351
6000	1716	823	752	451	684	410

6500	2016	956	869	521	791	474
7000	Z352	1104	999	599	909	545
7500	2731	1401	1154	692	1040	624
8000	3159	1604	1307	784	1187	712
8500	3635	1832	1494	896	1354	812
9000	4242	2126	1716	1029	1540	924
9500	5039	2539	2018	1211	1806	1084
10000	5735	2872	2276	1366	2035	1221

Los excesos de carga serán transferidos a otros vehículos, o descargados en los lugares que indique la autoridad competente.

La mercadería descargada deberá ser retirada por el transportista o responsable de la carga dentro de los plazos que a tal fin establezca dicha autoridad. Al efecto, se hará constar en el Acta, el plazo de vencimiento del depósito atento a la condición de la mercadería: perecedera o imperecedera.

Cuando se compruebe un exceso de peso, la autoridad competente labrará un Acta con la constancia del pesaje indicado por la balanza autorizada. Dicha Acta será rubricada por el conductor del vehículo en infracción. En caso de negativa a reconocer el exceso de carga, se dejara constancia de dicha circunstancia en la citada Acta.

En los casos en que la mercadería se encontrara precintada por la autoridad aduanera, y siempre y cuando los excesos de carga no superen los pesos máximos establecidos para el vehículo o combinación de acuerdo a la configuración del mismo, se procederá a labrar el Acta correspondiente permitiendo su circulación sin necesidad de reacomodar la carga.

En ningún caso la autoridad competente podrá Interrumpir la circulación de los vehículos más allá del tiempo necesario para reacomodar o descargar el exceso de peso registrado y confeccionar el Acta.

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

El pago del canon no exime al transgresor de la aplicación de la mutual que correspondiere ni de reacomodar o descargar el exceso.

Las fuerzas de seguridad y policiales deben prestar auxilio al efecto del cumplimiento de lo dispuesto en este Artículo.

(Artículo sustituido por art. 2° del Decreto N° 79/1998 B.O. 28/01/1998)

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

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

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

Art. 58º - REVISORES DE CARGA. Los revisores de carga tienen función exclusiva en su materia, sin perjuicio de las competencias de otras autoridades.

Esta función puede otorgarse a funcionarios de los entes viales y de transporte, de cada provincia y de la Nación, excepto en el caso de las rutas nacionales concesionadas, donde esta función corresponde a los concesionarios.

En todos los casos se requiere la preparación técnica previa adecuada, la pertinente selección, bajo responsabilidad de la autoridad que los designa y la documentación identificatoria pertinente, con mención de las facultades otorgadas por la Ley y la reglamentación.

CAPITULO IV

Reglas para casos especiales

Art. 59º - OBSTÁCULOS. La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objetos sobre la calzada o banquina debido a caso fortuito o fuerza mayor 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 si sola o con la colaboración del responsable si lo hubiera y estuviere en posibilidad de hacerlo.

Asimismo, los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retrorreflectancia de noche.

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

Art. 59º - OBSTACULOS. La autoridad a que se refiere el presente artículo es la local en su jurisdicción y la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD en las rutas nacionales.

Los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retrorreflectancia de noche. El nivel de retrorreflección de los elementos que se utilicen, deberá ajustarse, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM respectiva, conforme a la norma europea armonizada EN 471. La superficie que abarque y la distribución del material retrorreflectivo en la vestimenta debe ser:

a) En el torso; por detrás debe abarcar toda la espalda y por delante debe formar la “Cruz de San Andrés”, y

b) En el calzado, estará colocada sobre el talón.

La COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL en coordinación con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, especificará los colores y características de la vestimenta para las fuerzas de seguridad y policiales, defensa civil, bomberos, servicios de apuntalamiento, explosivos, u otros similares de urgencia, trabajadores de auxilio mecánico, de la construcción de la vía pública, de recepción de residuos o escombros, personal de ambulancias, personal de los vehículos guías y de los de las cargas excepcionales, u otros servicios que se presten en la vía pública.

Art. 60º - USO ESPECIAL DE LA VÍA. El uso de la vía publica para fines extraños al tránsito, tales como: Manifestaciones, mítines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclisticas, ecuestres, automovilísticas, deben ser previamente autorizados por la autoridad correspondiente, solamente si:

a) El tránsito normal puede mantenerse con similar fluidez por vías alternativas de reemplazo;

b) Los organizadores acrediten que se adoptarán en el lugar las necesarias medidas de seguridad para personas o cosas;

c) Se responsabilizan los organizadores por si o contratando un seguro por los eventuales daños a terceros o a la estructura vial, que pudieran surgir de la realización de un acto que implique riesgos.

Art. 60º - USO ESPECIAL DE LA VIA. Es competente la autoridad de tránsito de cada jurisdicción;

a) La clausura de una vía de circulación debe ser adecuadamente advertida mediante el señalamiento transitorio establecido en el ANEXO L de la presente. Las vías alternativas deben presentar similares condiciones de transitabilidad, que la clausurada y su extensión no debe superarla en demasía;

b) A la máxima brevedad posible, luego de finalizado el evento autorizado y dentro de las VEINTICUATRO (24) horas siguientes, los organizadores restituirán la vía a su normalidad, previa al mismo, coordinando con la autoridad correspondiente, la que fiscalizará la calidad de los trabajos de restitución. Pueden quedar aquellos elementos que resulten beneficiosos a la seguridad.

Art. 61º - VEHÍCULOS DE EMERGENCIA. Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión especifica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver.

Estos vehículos tendrán habilitación técnica especial y no excederán los 15 años de antigüedad.

Sólo en tal circunstancia deben circular para advertir su presencia, con sus balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido requiriera extraordinaria urgencia.

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

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

Art. 61º – VEHICULOS DE EMERGENCIA.

1. Las balizas de deben ajustar a los requisitos del inc. f del Art.40;
2. Ningún vehículo no autorizado puede usar ni tener señales sonoras no reglamentadas (sirena);
3. Los usuarios de la vía pública, facilitarán la circulación de los vehículos en emergencia, dejando la vía expedita, acercándose al borde derecho lo más posible y deteniendo la marcha en el momento de su paso, sin entorpecer a los restantes para que efectúen las mismas maniobras. En autopistas, semiautopistas y caminos, no es necesario detener el vehículo, siempre que se deje libre el carril correspondiente.

Art. 62º - MAQUINARIA ESPECIAL. La maquinaria especial que transite por la vía pública, debe ajustarse a las normas del capitulo precedente en lo pertinente y hacerlo de día. Sin niebla, prudentemente, a no más de 30 km/h, a una distancia de por lo menos cien metros del vehículo que la preceda y sin adelantarse a otro en movimiento.

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

La posibilidad de ingresar a una zona céntrica urbana debe surgir de una autorización al efecto o de la especial del art. 57.

Si excede las dimensiones máximas permitidas en no más de un 15 % se otorgará una autorización general para circular, con las restricciones que correspondan.

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

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

permitida en cada caso.

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

Art. 63º – 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.

Art. 63º - 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 Nº22.431. La franquicia es respecto del vehículo (adaptación) y para estacionar, pudiendo hacerlo en cualquier lugar que no cree riesgo grave o perturbación de la fluidez, en general no deben hacerlo en los sitios indicados en el inc. b) del Art.49 de la Ley;

b) DIPLOMATICOS: según lo establecido en los acuerdos internacionales, para extranjeros acreditados en el país, a cuyo efecto se dará intervención al MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, quien emitirá las certificaciones que correspondan;

"c.1. JUECES Y FUNCIONARIOS JUDICIALES: sólo para los que tienen facultades instructorias y para el cumplimiento de una misión relacionada con su función específica. En general son franquicias para estacionar;

c.2. FUNCIONARIOS POLICIALES, DE SEGURIDAD, FISCALIAS Y OTROS CON FUNCIONES SIMILARES: franquicia para estacionar y excepcionalmente para circular;

c.3. PROFESIONALES, sólo para estacionamiento:

c.3.1. MEDICOS y prestadores de servicios 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;"

"d.1. Los vehículos antiguos de colección tendrán la capacidad de circulación que determine la normativa específica que emita la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y/o la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL en el

marco de sus competencias y conforme el resultado obtenido en la revisión técnica mencionada en el inciso 40 del artículo 34 de la presente reglamentación.

Podrán adicionalmente obtener franquicias administrativas locales especiales para circular en lugares o áreas de acceso prohibido o restringido.

d.1.1 Podrán solicitar dichas franquicias los titulares de los referidos vehículos, inscriptos en el Registro de Automotores antiguos de colección, el cual quedará a cargo de la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, la que queda facultada, a esos fines, para celebrar convenios con la o las entidades dedicadas a la promoción y desarrollo de esta actividad, que a juicio del organismo mencionado reúnan los antecedentes suficientes para asumir ese cometido;

d.1.2. El Registro de Automotores antiguos de colección, sin perjuicio de otras funciones que se le asignen, deberá:

d.1.2.1. Calificar a los automotores como antiguos de colección, teniendo en cuenta para ello que por sus características y/o antecedentes históricos constituyan una reserva para la defensa y el mantenimiento del patrimonio cultural de la NACIÓN, y tengan como mínimo TREINTA (30) años de antigüedad;

d.1.2.2. Otorgar una “Constancia de Origen y Titularidad” la que deberá presentarse para la inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor correspondiente;

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

d.1.3. Los Automotores antiguos de colección bajo las condiciones precedentes y cumpliendo lo establecido en el inciso 40 del artículo 34 de la presente reglamentación, podrán, además, solicitar a la autoridad local el otorgamiento de las franquicias que los exceptúen del cumplimiento de ciertos requisitos para circular en lugares, ocasiones y lapsos determinados. Deberán circular con la documentación prevista en los incisos a), b) y d) del artículo 40 de la Ley N° 24.449, más el distintivo otorgado por el Registro de Automotores antiguos de colección a la vista y en las condiciones seguras de circulación que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

d.2. Los prototipos experimentales son vehículos de experimentación tecnológica que deben cumplir con las condiciones y requisitos de seguridad fundamentales y, cuando creen riesgos, solamente circularán por las zonas especialmente delimitadas en las franquicias otorgadas.”

“e. Chasis o vehículos incompleto o camiones rígidos: tienen franquicia de circulación, cuando posean los siguientes elementos: neumáticos, guardabarros, frenos, sistema de iluminación y señalamiento (faros delanteros, luces de posición delanteras y traseras, de giro y de freno), espejos retrovisores, parabrisas, 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).

Dichos vehículos podrán contar con un paragolpe trasero alternativo (o especial) de transporte, exclusivamente para permitir la circulación de los mismos desde la fábrica y/o de frontera al concesionario y de éste a la empresa carrocera. La terminal automotriz importadora establecerá las condiciones técnicas del paragolpe trasero alternativo para garantizar la seguridad.”

***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18).**

CAPITULO V
Accidentes

Art. 64º - PRESUNCIONES. Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda

corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente no lo hicieron.

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

Art.64º - PRESUNCIONES. La relación de la infracción con el accidente debe ser causa o concausa eficiente.

Art. 65º - OBLIGACIONES. Es obligatorio para participes 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.

Art. 65º - 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 vehículo equipados con sistemas o elementos de control aplicables al registro de las operaciones del mismo, se debe comunicar tal circunstancia, debiendo la autoridad interviniente secuestrar el soporte con los datos, cuando del accidente resultaren víctimas. En las mismas circunstancias el conductor o acompañante y en su defecto, otra persona legítimamente interesada, debe entregar el soporte grabado a dicha autoridad.

En los restantes casos, el interesado puede entregar a la autoridad que intervenga o ante la que haga la denuncia, el referido soporte a efectos de preservarlo como prueba, bajo recibo detallado.

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

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

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

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

Art. 66º - 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 Policías 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.

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

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

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

Art.67º - SISTEMA DE EVACUACION Y AUXILIO. Debe ser coordinado por el ente jurisdiccional competente, con intervención de las áreas correspondientes.

Art. 68º - SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor acopiado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora que cubra eventuales daños causados a terceros transportados o no.

Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores.

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inc. c) del art. 40. Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquélla no se ha realizado en el año previo.

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

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

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

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

*"**Art. 68º - SEGURO OBLIGATORIO.** 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.

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

TITULO VII

BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

CAPITULO 1

Principios Procesales

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

a) Asegurar el pertinente proceso adjetivo y el derecho de defensa del presunto infractor;

b) Autorizar a los jueces locales con competencia penal y contravencional del lugar donde se cometió la transgresión, a aplicar las sanciones que surgen de esta ley, en los juicios en que intervengan de los cuales resulta la comisión de infracciones y no haya recaído otra pena;

c) Reconocer validez plena a los actos de las jurisdicciones con las que exista reciprocidad;

d) Tener por válidas las notificaciones efectuadas con constancia de ella en el domicilio fijado en la licencia habilitante del presunto infractor;

e) Conferir a la constancia de recepción de copia del acta de comprobación fuerza de citación suficiente para comparecer ante el juez en el lugar y plazo que indique, el que no será inferior a cinco días, sin perjuicio del comparendo voluntario;

f) Adoptar en la documentación de uso general un sistema práctico y uniforme que permita la fácil detección de su falsificación o violación;

g) Prohibir el otorgamiento de gratificaciones del Estado a quienes constaten infracciones sea por la cantidad que se comprueben o por las recaudaciones que se realicen;

h) Permitir la remisión de los antecedentes a la jurisdicción del domicilio del presunto infractor cuando do éste se encuentre a más de 60 kilómetros del asiento del juzgado que corresponda a la jurisdicción en la que cometió la infracción a efectos de que en ella pueda ser juzgado o cumplir la condena.

Art. 69º - Sin reglamentar.

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

a) En materia de comprobación de faltas:

1. Actuar de oficio o por denuncia;

2. Investigar la posible comisión de faltas en todo accidente de tránsito;

3. Identificarse ante el presunto infractor, indicándole la dependencia inmediata a la que pertenece;

4. Utilizar el formulario de acta reglamentario entregando copia al presunto infractor, salvo que no se identificare o se diere a la fuga, circunstancia que se hará constar en ella;

b) En materia de juzgamiento:

1. Aplicar esta ley con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia;

2. Evaluar el acta de comprobación de infracción con sujeción a las reglas de la sana critica razonada;

3. Hacer traer por la fuerza publica a los incomparecientes debidamente citados rebeldes o prófugos salvo los casos previstos en los arts. 69 inc. h) y71;

4. Atender todos los días durante ocho horas por lo menos.

*"**Art. 70º - DEBER DE LAS AUTORIDADES.** 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."*

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

Art. 71º - 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 acredite 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.

***Incorporado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

Art. 71º - INTERJURISDICCIONALIDAD. *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 AGENCIANACIONALDESEGURIDAD 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."
*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

CAPITULO II

Medidas Cautelares

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

a) A los conductores cuando:

1. Sean sorprendidos infraganti en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofisicas normales o en su defecto ante la presunción da alguno de los estados anteriormente enumerados, se requiere al tiempo de la retención, comprobante médico o de dispositivo aprobado que acredite tal estado, por el tiempo necesario para recuperar el estado normal. Esta retención no deberá exceder de doce horas;

2. Fuguen habiendo participado en un accidente o habiendo cometido alguna de las infracciones descriptas en el art. 86, por el tiempo necesario para labrar las actuaciones policiales correspondientes; el que no podrá exceder el tiempo establecido en el apartado anterior.

b) A las licencias habilitantes cuando:

1. Estuvieren vencidas;

2. Hubieren caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente;

3. No se ajusten a los límites de edad correspondientes;

4. Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta ley;

5. Sea evidente la disminución de las condiciones psicofisicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, excepto a los discapacitados debidamente habilitados, debiéndose proceder conforme el art. 19;

6. El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir;

c) A los vehículos:

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

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

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

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

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

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

4. Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos, sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y fugar 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.

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.

***Incorporado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

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

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

1. No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

2. Esté adulterada o no haya verosimilitud entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas.

3. Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o su habilitación.

4. Cuando estén prestando un servicio de transporte por automotor de pasajeros careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en la normativa vigente sin perjuicio de la sanción pertinente.

Art. 72º - RETENCIÓN PREVENTIVA. *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.

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

Art. 72º bis - RETENCION PREVENTIVA. RETENCION PREVENTIVA - BOLETA DE CITACION DEL INCULPADO – 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 correspondiere, 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.

***Incorporado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

Art. 72º - RETENCIÓN PREVENTIVA. *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 matricula 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 procede 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."
*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

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

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

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

"Art. 73º - 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 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 delAnexo 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 intervinientes u otras sustancias no autorizadas, pudiendo efectuar para ello, exámenes de sangre y/o orina y cualquier otro que determine la autoridad sanitaria competente. Las pruebas necesarias para comprobación accidentológica se efectuarán en forma inmediata de ocurrido el hecho conforme lo establecido en los puntos precedentes. Los resultados de las pruebas realizadas deberán ser remitidos dentro de las VEINTICUATRO (24) horas siguientes al siniestro, al juez competente y a la autoridad administrativa de juzgamiento para la aplicación de la sanción legal que correspondiere."

Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)

Art. 52º - 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

Art. 52 – Disposiciones Transitorias y Complementarias – Dto. 1716/2008

CAPITULO III

Recursos Judiciales

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

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

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

Art. 74º - Sin reglamentar.

TITULO VIII

REGIMEN DE SANCIONES

CAPITULO 1

Principios Generales

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

a) Las personas que incurran en las conductas antijurídicas previstas, aun sin intencionalidad;

b) Los mayores de 14 años. Los comprendidos entre 14 y 18 años, no pueden ser sancionados con arresto. Sus representantes legales serán solidariamente responsables por las multas que se les apliquen;

c) Cuando no se identifica al conductor infractor, recaerá una presunción de comisión de la infracción en el propietario del vehículo, a no ser que compruebe que lo había enajenado o no estaba bajo su tenencia o custodia, denunciando al comprador, tenedor o custodio.

"Art. 75º - RESPONSABILIDAD. *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."

*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

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

Art. 76º - ENTES. A los efectos de la aplicación del último párrafo del presente Artículo, las personas jurídicas son los responsables de individualizar a sus dependientes, presuntos infractores, debiendo responder el pedido de la autoridad dentro del plazo de 10 días hábiles a partir de la fecha de su notificación. El incumplimiento de la obligación de informar o de individualizar fehacientemente a sus dependientes, presuntos infractores, constituye falta grave de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 77 inciso g) de la presente Ley.

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

a) Las que violando las disposiciones vigentes en la presente ley y su reglamentación resulten atentatorias a la seguridad dei tránsito;

b) Las que:

1. Obstruyan la circulación.

2. Dificulten o impidan el estacionamiento y/o la detención de los vehículos del servicio público de pasajeros y de emergencia en los lugares reservados.

3. Ocupen espacios reservados por razones de visibilidad y/o seguridad.

c) Las que afecten por contaminación al medio ambiente;

d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo;

e) La falta de documentación exigible;

f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias o sin el seguro obligatorio vigente;

g) Fugar o negarse a suministrar documentación o información quienes estén obligados a hacerlo;

h) No cumplir con lo exigido en caso de accidente;

i) No cumplir, los talleres mecánicos, comercios de venta de repuestos y escuelas de conducción, con lo exigido en la presente ley y su reglamentación;

j) Librar al tránsito vehículos fabricados o armados en el país o importados que no cumplan con lo exigido en el titulo V;

k) Circular con vehículos de transporte de pasajeros o carga, sin contar con la habilitación extendida por autoridad competente o que teniéndola no cumpliera con lo allí exigido;

l) Las que, por excederse en el peso, provoquen una reducción en la vida útil de la estructura vial.

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.

***Incorporado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

z) La falta de pago del peaje o contraprestación por tránsito

***(Inciso sustituido por art. 23 de la Ley N° 27.445 B.O. 18/06/2018.**

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

a) Las conductas atentatorias a la seguridad del tránsito, violatorias de las disposiciones vigentes en la Ley N° 24.449 y su reglamentación, incluyendo la conducción de todo vehículo que cuente con un régimen de restricciones en su circulación por vías no autorizadas;

b) Sin reglamentar;

c) La inhibición, adulteración o modificación de los sistemas originales previstos para abatir las emisiones contaminantes;

d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo conforme lo previsto por la normativa vigente en la materia y en especial lo establecido en el artículo 40 de la presente reglamentación;

e) La falta de la documentación exigible, que es la prevista en la presente reglamentación y en cualquier otra norma expresamente establecida por la Autoridad de Aplicación;

f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente acreditado conforme lo establecido en el artículo 40 de la presente reglamentación.

g) Sin reglamentar;

h) Sin reglamentar;

i) Sin reglamentar;

j) Librar al tránsito público vehículos fabricados o armados en el país o importados, que no cumplan con los requisitos de seguridad activos y pasivos en virtud de la exigencia contenida en el Título V de la Ley N° 24.449, y su reglamentación, y no habiendo obtenido de la autoridad competente la correspondiente Licencia para Configuración de Modelo (L.C.M.), la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) o el Certificado de Revisión Técnica Obligatoria (R.T.O.), según corresponda, que dé cuenta de su aptitud para circular conforme lo previsto por el artículo 34 de la presente reglamentación;

k) La circulación con transporte de vehículos de pasajeros o carga sin contar con la habilitación extendida por la autoridad competente o que teniéndola no cumpliera con lo allí exigido, en particular, en lo relativo a la relación potencia peso y exceso en las dimensiones máximas reglamentarias.

l) El exceso de peso, provocando una reducción en la vida útil de la estructura vial, en la proporción que corresponda al peso y dimensión máxima vehicular permitida para cada configuración;

m) Sin reglamentar;

n) Sin reglamentar;

ñ) Circular en un mismo carril con una distancia entre vehículos que sea inferior a la distancia de seguridad mínima requerida. Esta distancia mínima es la que resulta de una separación en tiempo de DOS SEGUNDOS (2 s) a la velocidad de circulación del vehículo, con excepción de las unidades para transporte de carga cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m), cuando circulen en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación, en cuyo caso la separación será de CIEN METROS (100 m);

o) Sin reglamentar;

p) Transitar con un número de ocupantes superior al número de correajes o cinturones de seguridad del vehículo. Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo;

q) Conducir vehículos utilizando, en el habitáculo del conductor, auriculares y/o sistemas de comunicación manual

continua y/o pantallas o monitores de video conocidos por sus siglas en inglés "VHF", "DVD" o similares, así como todo otro elemento que produzca distracción o requiera la atención sensitiva del conductor;

r) Conducir vehículos propulsados por el conductor que se encuentren establecidos en el presente régimen y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto;

s) Conducir motocicletas y/o todo vehículo para el cual el presente régimen requiera el uso obligatorio de casco reglamentario, cuando alguno de sus ocupantes no utilice el casco o no lo utilice correctamente colocado y sujetado, excepto aquellos vehículos que posean cabinas o jaulas anti vuelco;

t) Sin reglamentar;

u) Transitar con menores de DIEZ (10) años en asientos delanteros y/o sin dispositivos de retención infantil. Los menores deben ser siempre trasladados en el asiento trasero del vehículo y tener colocados el dispositivo homologado de retención infantil correspondiente a su peso y tamaño;

v) Sin reglamentar;

w) Sin reglamentar;

x) Conducir un vehículo sin el comprobante que acredite el cumplimiento de la Revisión Técnica Obligatoria, previsto en el artículo 34 de la presente reglamentación;

y) Conducir un vehículo sin el comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 40, inciso c), de la presente reglamentación."

***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18).**

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

a) Una necesidad debidamente acreditada;

b) Cuando el presunto Infractor no pudo evitar cometer la falta.

Art. 78º - Sin reglamentar.

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

Art. 79º - Sin reglamentar.

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

a) La falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas;

b) El infractor ha cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia de emergencia u oficial o utilizando una franquicia indebidamente o que no le correspondía;

c) La haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia o del cumplimiento de un servicio público u oficial;

d) Se entorpezca la prestación de un servicio público;

e) El infractor sea funcionario y cometa la falta abusando de tal carácter.

Art. 80º - Sin reglamentar.

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

Art. 81º - Sin reglamentar.

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

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

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

En los casos de reincidencia se observarán las siguientes reglas:

a) La sanción de multa se aumenta:

1. Para la primera, en un cuarto;

2. Para la segunda, en un medio;

3. Para la tercera, en tres cuartos;

4. Para las siguientes, se multiplica el valor de la multa originaria por la cantidad de reincidencia menos dos;

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

1. Para la primera, hasta nueve meses, a criterio del Juez;

2. Para la segunda, hasta doce meses, a criterio del Juez;

3. Para la tercera, hasta dieciocho meses, obligatoriamente;

4. Para las siguientes, se irá duplicando sucesivamente el plazo establecido en el punto anterior.

Art. 82º- Sin reglamentar.

CAPITULO II

Sanciones

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

a) Arresto;

b) Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante;

c) Multa;

d) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública. Esta sanción puede ser aplicada como alternativa de la multa.

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

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

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

Art. 83º - CLASES. Cada jurisdicción provincial tipificará todas las faltas y sus correspondientes sanciones, dentro de los parámetros que fija la Ley y el ANEXO 2 de la presente.

a) Sin reglamentar;

b) Sin reglamentar;

c) Sin reglamentar;

d) Los cursos de reeducación, se dictarán en establecimientos específicamente autorizados para ello, conforme con el punto 3 del Art.10, por docentes habilitados, siendo el arancel a cargo del sancionado. En estos casos, los concurrentes deberán aprobar nuevamente los exámenes teóricos y teórico-prácticos, establecidos en los incisos a.4 y a.5 del Art.14.

La sustitución de la multa por este curso, sólo puede hacerse una vez al año.

Art. 84º - 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.

***Modificado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

Art. 84º – MULTAS. *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".*
*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

Art. 85º - 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.

***Modificado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

***Art. 85º - PAGO DE MULTAS**. 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.*
*****Dto. 1716/2008 (BO. 31.516 – 23 de octubre de 2008)***

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

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

b) Por conducir un automotor sin habilitación;

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

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

e) Por ingresar a una encrucijada con semáforo en luz roja, a partir de la tercera reincidencia;

f) Por cruzar las vías del tren sin tener el paso expedito;

g) Por pretender fugar habiendo participado de un accidente.

Art. 86º - ARRESTO.

a) Sin reglamentar.

b) Sin reglamentar.

c) Sin reglamentar.

d) En la penalidad dispuesta a la participación u organización, en la vía pública, de competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores, quedan comprendidos la totalidad de los vehículos automotores, sean automóviles, triciclos, cuatriciclos, cuatriciclos livianos, provistos o no con cabinas, y automotores antiguos de colección.

e) Sin reglamentar.

f) Sin reglamentar.

g) Sin reglamentar."

***Modificado por DTO 32/2018 (BO 33.789 11-01-18).**

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

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

b) Puede ser cumplida en sus respectivos domicilios por:

1. Mayores de sesenta y cinco años.

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

3. Las mujeres embarazadas o en periodo de lactancia.

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

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

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

Art. 87º - Sin reglamentar.

CAPITULO III

Extinción de acciones y sanciones

Norma supletoria

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

a) Por muerte dei imputado o sancionado;

b) Por indulto o conmutación de sanciones;

c) Por prescripción.

Art. 88º - Sin reglamentar.

Art. 89º - 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.

***Modificado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

Art. 89º - Sin reglamentar.

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

Art. 90º - Sin reglamentar.

TITULO IX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

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

1. Adherir íntegramente a esta ley (títulos I a VIII) y sus reglamentaciones, con lo cual quedará establecida automáticamente la reciprocidad;

2. Establecer el procedimiento para su aplicación, determinando el órgano que ejercerá la autoridad del tránsito en la Provincia, precisando claramente la competencia de los restantes que tienen intervención en la materia, dotándolos de un cuerpo especializado de control técnico y prevención de accidentes;

3. Instituir un organismo oficial multidisciplinario que fiscalice la aplicación de la ley y sus resultados, coordine la acción de las autoridades en la materia, promueva la capacitación de funcionarios, fomente y desarrolle la investigación accidentológica y asegure la participación de la actividad privada;

4. Regular el reconocimiento a funcionarios de reparticiones nacionales como autoridad de comprobación de ciertas faltas para que actúen colaborando con las locales;

5. Dar amplia difusión a las normas antes de entrar en vigencia;

6. Integrar el Consejo Federal de Seguridad Vial que refiere el titulo II de la ley;

7. Desarrollar programas de prevención de accidentes, de seguridad en el servicio de transportes y demás previstos en el art. 9º de la ley;

8. Instituir en su código procesal penal la figura de inhabilitación cautelar.

Art. 91º - Sin reglamentar.

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

1. Elaborar la reglamentación de la ley en consulta con las provincias y organismos federales relacionados a la materia, dando participación a la actividad privada;

2. Sancionar la reglamentación dentro de los ciento ochenta días de publicada la presente, propiciando la adoptación por las provincias en forma íntegra bajo idéntico principio de uniformidad normativa y descentralización ejecutiva que animan esta ley y sus antecedentes;

3. Concurrir a la integración del Consejo Federa de Seguridad Vial;

4. Dar amplia difusión a las normas de seguridad vial antes de entrar en vigencia y mantener una difusión permanente.

Art. 92º - Sin reglamentar.

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

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

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

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

Art. 93º - AGREGADO AL CÓDIGO PROCESAL PENAL. En las causas por infracción a los artículos 84 y 94 del Código Penal, las medidas cautelares, sus prórrogas y/o cualquier otra modificación, deben ser comunicadas inmediatamente al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, en la forma de estilo.

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

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

Art. 94º - VIGENCIA. La presente reglamentación y la Ley de Tránsito y Seguridad Vial Nº24.449, entrarán en vigencia en la fecha establecida en el Art.2º del Decreto que aprueba esta reglamentación.

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

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

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

Art. 96º - COMISIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL El presente artículo se reglamenta en el apartado 9 del ANEXO T "SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL".

Art. 97º - Comuníquese etc.

Art. 97º- Sin reglamentar.

ANEXOS RECIENTEMENTE MODIFICADOS

Anexo A: SOBRE DEFINICIÓN, DENOMINACIÓN, CLASIFICACIÓN Y MODELOS; *(Anexo incorporado por art. 33 del Decreto N° 32/2018 B.O. 11/1/2018)*

Anexo B: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS; *(**Anexos A, B, C, D, E, F, y H** sustituidos por el presente **Anexo B**, por art. 32 del Decreto N° 32/2018 B.O. 11/1/2018)*

Anexo C: AUTOPARTES Y/O ELEMENTOS DE SEGURIDAD; *(Anexo incorporado por art. 33 del Decreto N° 32/2018 B.O. 11/1/2018)*

Anexo LL: Normas para la circulación de maquinaria agrícola; *(Anexo sustituido por art. 34 del Decreto N° 32/2018 B.O. 11/1/2018)*

Anexo P: PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR LA LICENCIA DE CONFIGURACIÓN DE MODELO (LCM) Y LA LICENCA DE CONFIGURACION AMBIENTAL (LCA); *(Anexo sustituido por art. 35 del Decreto N° 32/2018 B.O. 11/1/2018)*

Anexo R: Pesos y dimensiones; *(Anexo sustituido por art. 1° del Decreto N° 574/2014 B.O. 24/4/2014)*