



ORDENANZA XVI – N° 12

(Antes Ordenanza 1925/09)

ANEXO I

LEY XVIII – N.º 29

(Antes Ley 4511)

TÍTULO I

PRINCIPIOS RECTORES

ARTÍCULO 1.- Adhesión. La Provincia de Misiones adhiere, en cuanto no se opongan a las disposiciones de la presente, a las Leyes Nacionales N° 24.449 y 26.363.

ARTÍCULO 2.- Competencia. Se declara Autoridad de Aplicación y comprobación de la presente norma, sin perjuicio de las asignaciones de competencia que el Poder Ejecutivo efectúa en la reglamentación, a la Policía de la Provincia de Misiones, y las que se establecen en las jurisdicciones municipales que adhieren a esta Ley. En lo referente a las funciones de prevención y control de tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional sometidos a jurisdicción provincial, la Provincia de Misiones, puede celebrar convenios de colaboración con Gendarmería Nacional, la Agencia Nacional de Seguridad Vial o cualquier otro organismo nacional, no pudiendo interferir los mismos en la competencia provincial en esa materia, en virtud de tratarse de una facultad no delegada al Gobierno Federal.

ARTÍCULO 3.- Deberes de las Autoridades. Las autoridades pertinentes deben observar las siguientes reglas:

1) en materia de comprobación de faltas:

a. actuar de oficio o por denuncia;

b. investigar la posible comisión de faltas en todo accidente de tránsito;

c. identificarse ante el presunto infractor, indicándole la dependencia inmediata a la que pertenece, excepto cuando el presunto infractor se da a la fuga o la infracción de tránsito es detectada a través de sistemas de control inteligente de infracciones, en cuyo caso se prosigue con el procedimiento establecido;

d. utilizar el formulario de acta reglamentario, entregando copia al presunto infractor, salvo que no se identifique o se dé a la fuga, circunstancias que se hace constar en ella, y en caso de infracciones detectadas mediante sistemas de control inteligente de infracciones es válido el registro gráfico como medio de prueba suficiente, siendo válida la notificación del acta reglamentaria al domicilio del presunto infractor de acuerdo al subinciso e;



e. cuando no se identifica al presunto infractor, se establece una presunción de responsabilidad en la comisión de la infracción sobre el propietario del vehículo, siendo válido el domicilio registral del mismo. La presunción queda sin efecto si el propietario comprueba la transferencia de dominio o que el mismo no se encuentra bajo su posesión, tenencia o custodia e identifique al adquirente, poseedor, tenedor o custodio.

2) en materia de juzgamiento:

a. aplicar esta Ley con prioridad sobre cualquier otra norma que pretende regular la misma materia;

b. evaluar el acta de comprobación de infracción con sujeción a las reglas de la sana crítica razonada;

c. hacer traer por la fuerza pública a los incomparecientes debidamente citados, rebeldes o prófugos, salvo los casos previstos en los Artículos 69, inciso h), y 71 de la Ley Nacional N.º 24.449.

El presente Artículo rige en sustitución del Artículo 70 del Anexo I de la Ley XVIII - N.º 29 (Antes Ley 4511).

TÍTULO II

ARTÍCULO 4.- Integración.- Incorpórase la Provincia de Misiones al Consejo Federal de Seguridad Vial creado por Ley Nacional N.º 24.449, siendo representada institucionalmente la misma por el funcionario designado conforme lo establece el Artículo 6 de la mencionada Ley.

TÍTULO III

COORDINACIÓN PROVINCIAL

CAPÍTULO I

CONSEJO PROVINCIAL DE SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 5.- Consejo Provincial de Seguridad Vial. El Consejo Provincial de Seguridad Vial funciona en el ámbito del Ministerio de Gobierno. Sus objetivos son los siguientes: 1) armonizar los intereses y acciones de todas las jurisdicciones en el ámbito provincial en materia de tránsito de personas y vehículos, transporte de pasajeros y de carga, seguridad y educación vial;

2) establecer directrices para una política provincial de tránsito, dirigida a lograr la seguridad, fluidez, confort, defensa ambiental y la educación para el tránsito, así como la fiscalización del cumplimiento de tal política;

3) desarrollar programas y acciones emergentes de la legislación vigente en la materia y los que se coordinen y armonicen con el Consejo Federal de Seguridad Vial.



ARTÍCULO 6.- Los programas y acciones que desarrolla el Consejo Provincial de Seguridad Vial para alcanzar sus objetivos, se realizan en el marco de lo dispuesto por el Sistema Nacional de Seguridad Vial. Sin perjuicio de ello, son sus funciones y facultades:

1) integrar, en representación de la Provincia, el Consejo Federal de Seguridad Vial; 2) fijar las estrategias y los objetivos generales en materia de tránsito y transporte de personas, vehículos, pasajeros y cargas;

3) elaborar un Plan Provincial Anual de Seguridad Vial;

4) dictar su reglamento interno;

5) coordinar con las autoridades provinciales y/o municipales y con la autoridad de aplicación, el efectivo cumplimiento de los principios y objetivos establecidos en la Ley, teniendo en cuenta los criterios de uniformidad, centralización normativa, descentralización ejecutiva, participación intersectorial y multidisciplinaria y transformación e innovación tecnológica;

6) armonizar las acciones interjurisdiccionales;

7) asesorar obligatoriamente a petición del Poder Ejecutivo o de los municipios, en la elaboración de proyectos de decretos del Poder Ejecutivo y ordenanzas o decretos municipales que tienden al ordenamiento o regulación del tránsito de personas y vehículos, el transporte de pasajeros y de carga y de los programas de educación y seguridad vial que se implementan;

8) establecer los criterios técnicos, financieros y administrativos para la ejecución de las actividades del tránsito;

9) organizar el intercambio de información entre los integrantes del sistema para facilitar el proceso decisorio;

10) fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resultan de sus conclusiones;

11) proponer y desarrollar políticas de prevención de accidentes;

12) alentar y desarrollar la educación vial tendiente a capacitar a la comunidad para el uso correcto de la vía pública y coordinar cursos de capacitación, e informar al Poder Ejecutivo sobre el desarrollo de programas de Seguridad y Educación Vial que se implementan; 13) instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, la Provincia y los municipios; 14) evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas cuando estudios realizados así lo aconsejan;

15) requerir informes y solicitar colaboración de los organismos públicos provinciales, los que están obligados a suministrarla;

16) estudiar iniciativas tendientes a mejorar el tránsito y brindar seguridad vehicular y peatonal;

17) delegar en sus miembros las atribuciones que considera adecuadas para una eficiente y económica aplicación de esta Ley;



- 18) atender los reclamos de los usuarios de la vía pública, en todo lo atinente al cumplimiento de esta Ley y canalizar estos reclamos ante los organismos pertinentes; 19) dictar cursos, los que pueden ser arancelados, destinando tales recursos para la investigación y prevención de accidentes y la educación vial;
- 20) en general, realizar todo acto que sea conveniente para el mejor cumplimiento de sus funciones, de los fines de esta Ley y su reglamentación.

ARTÍCULO 7.- Integración. Integran el Consejo Provincial de Seguridad Vial representantes del Ministerio de Gobierno, del Ministerio de Cultura, Educación, Ciencia y Tecnología, del Ministerio de Salud Pública, de la Policía de Misiones, de la Subsecretaría de Transporte, de la Dirección Provincial de Vialidad, de los municipios que adhieren a esta Ley. Así también se invita a integrar el Consejo a las universidades con carreras que otorgan títulos cuyos alcances tienen relación directa con la temática de la seguridad y educación vial y el transporte de pasajeros y cargas y a entidades de la sociedad civil que tienen entre sus objetivos la temática relacionada con la seguridad y educación vial, el tránsito de personas y vehículos y el transporte de pasajeros.

ARTÍCULO 8.- Designación. Los miembros del Consejo que representan a organismos del Ejecutivo Provincial son designados entre personas con antecedentes e idoneidad en la materia y seleccionados o removidos por la autoridad de la institución que representan y, los representantes de los municipios, por el respectivo Concejo Deliberante. Las universidades y las organizaciones no gubernamentales convocadas a integrar el Consejo Provincial de Seguridad Vial, designan su representante. Debe designarse, por cada institución interviniente, un (1) representante titular y un (1) suplente. Todos los cargos son de carácter honorario.

ARTÍCULO 9.- Composición. El Consejo Provincial de Seguridad Vial está compuesto por un Comité Ejecutivo, una Comisión Asesora y un Plenario.

ARTÍCULO 10.- Presidencia. La presidencia del Consejo Provincial de Seguridad Vial es ejercida por el Ministro Secretario de Gobierno.

ARTÍCULO 11.- Atribuciones y Deberes. Son atribuciones y deberes del Presidente: 1) convocar y presidir las reuniones de acuerdo a lo que establece la reglamentación interna;

2) invitar a entidades públicas y privadas mencionadas en el Artículo 17, a conformar la Comisión Asesora;

3) representar y ser vocero del Consejo ante el gabinete provincial;



- 4) convocar a la Comisión Asesora a reuniones y a plenarios como mínimo dos (2) veces al año;
- 5) formular las denuncias ante las autoridades competentes en caso de violación de las leyes en materia de tránsito;
- 6) recibir, en representación del Consejo y para el cumplimiento de las finalidades de éste, donaciones, legados, herencias, subsidios, contribuciones y financiaciones;
- 7) adoptar las medidas que sea menester para regular el funcionamiento del Consejo, así como la puesta en práctica de las resoluciones del mismo; 8) receptar las propuestas de las instituciones intervinientes;
- 9) con la aprobación previa del Comité Ejecutivo, puede firmar convenios con organismos estatales, nacionales o provinciales y con entidades no gubernamentales, con fines determinados a la acción que sustenta este Consejo Provincial de Seguridad Vial;
- 10) requerir los fondos pertinentes a los efectos de darle el destino previsto en la presente Ley.

CAPÍTULO II COMITÉ EJECUTIVO

ARTÍCULO 12.- Comité Ejecutivo. El Comité Ejecutivo es el órgano superior del Consejo, con facultades de decisión y, como tal, es el encargado de fijar la acción y la estrategia general que éste debe seguir. Está constituido por un (1) Presidente, designado por el Poder Ejecutivo, un (1) Secretario Coordinador y los representantes determinados en el Artículo 13.

ARTÍCULO 13.- Secretario Coordinador. El Comité Ejecutivo, una vez constituido, debe designar un (1) secretario coordinador, proveniente de la planta permanente de alguna de las instituciones de gobierno que integran el Consejo, cuyas funciones deben ser establecidas por la reglamentación.

ARTÍCULO 14.- Integración. Integran el Comité Ejecutivo:

- 1) un (1) representante del Ministerio de Gobierno;
- 2) un (1) representante del Ministerio de Cultura, Educación, Ciencia y Tecnología;
- 3) un (1) representante del Ministerio de Salud Pública;
- 4) un (1) representante de la Dirección de Tránsito de la Policía de la Provincia;
- 5) un (1) representante de la Subsecretaría de Transporte;
- 6) un (1) representante de la Dirección Provincial de Vialidad;
- 7) seis (6) representantes de los municipios;
- 8) un (1) representante de las universidades;
- 9) un (1) representante de las organizaciones no gubernamentales.



ARTÍCULO 15.- Atribuciones y Deberes. Son atribuciones y deberes del Comité Ejecutivo:

- 1) celebrar las reuniones ordinarias, extraordinarias y plenarias, de acuerdo a lo que establece la reglamentación;
- 2) generar y estudiar iniciativas tendientes a mejorar el tránsito y brindar seguridad vehicular y peatonal;
- 3) delimitar regiones de la Provincia de acuerdo a problemáticas comunes en cuanto a seguridad y educación vial;
- 4) propiciar políticas comunes entre municipios para un aprovechamiento más eficiente de los recursos disponibles tanto nacionales, como provinciales o municipales;
- 5) solicitar apoyo o asesoramiento a entidades públicas o privadas y particulares en general para la consecución de los fines propuestos;
- 6) elaborar los informes necesarios para fundamentar las políticas de seguridad y educación vial que propicia el Consejo;
- 7) informar a la Comisión Asesora la planificación y las acciones que está desarrollando el Comité Ejecutivo;
- 8) generar, juntamente con el Presidente, el anteproyecto de presupuesto anual de gastos y cálculo de recursos, el que es remitido al Ministerio de Gobierno, para su consideración.

ARTÍCULO 16.- Representantes de los municipios. Son atribuciones y funciones de los representantes de los municipios, sin perjuicio de las propias como miembros del Comité Ejecutivo:

- 1) ejercer de nexo entre los municipios de la Provincia y el Consejo Provincial de Seguridad Vial;
- 2) elevar al seno del Comité Ejecutivo las propuestas de acción, programas o toda otra iniciativa surgida de los grupos de trabajo de la Comisión Asesora y de los municipios;
- 3) participar regularmente a los municipios, de las acciones y programas en estudio o en ejecución del Consejo Provincial;
- 4) fomentar la participación de los municipios en la Comisión Asesora;
- 5) proponer un plan de comunicación de las actividades del Consejo Provincial, juntamente con los otros miembros del Comité Ejecutivo.

CAPÍTULO III COMISIÓN ASESORA

ARTÍCULO 17.- Carácter. La Comisión Asesora funciona como organismo consultivo y de apoyo a la gestión del Consejo Provincial de Seguridad Vial.



ARTÍCULO 18.- Integración. Integran la Comisión Asesora:

- 1) un (1) representante por cada uno de los municipios adheridos a esta Ley;
- 2) un (1) representante por cada universidad pública o privada, con carreras que otorgan títulos cuyos alcances tienen relación directa con la temática de la seguridad y educación vial y el transporte de pasajeros y cargas, convocada al efecto;
- 3) un (1) representante por cada entidad de la sociedad civil convocada, que tiene entre sus objetivos la temática relacionada con la seguridad y educación vial, el tránsito de personas y vehículos y el transporte de pasajeros.

ARTÍCULO 19.- Atribuciones y Deberes.- Son atribuciones y deberes de la Comisión Asesora:

- 1) designar seis (6) representantes de los municipios adheridos a esta Ley, un (1) representante por las universidades y un (1) representante por las organizaciones no gubernamentales a fin de que integren el Comité Ejecutivo;
- 2) asistir a las reuniones convocadas por el presidente;
- 3) analizar las políticas del Consejo, conjuntamente con el Comité Ejecutivo;
- 4) organizar grupos de trabajo a fin de planificar programas y acciones que garanticen la ejecución de las medidas de la presente Ley.

CAPÍTULO IV PLENARIO

ARTÍCULO 20.- Constitución. - Constituyen el Plenario:

- 1) el Comité Ejecutivo;
- 2) la Comisión Asesora.

ARTÍCULO 21.- Atribuciones y Deberes. - Son atribuciones y deberes del Plenario: 1) coordinar acciones y programas en todas las jurisdicciones del ámbito provincial, en materia de tránsito de personas y vehículos, transporte de pasajeros y de carga, seguridad y educación vial;

- 2) proponer políticas comunes, entre municipios, organismos del Gobierno provincial y organizaciones intermedias para un aprovechamiento más eficiente de los recursos disponibles –humanos y materiales– ya sean estos nacionales, provinciales o municipales;
- 3) evaluar el Plan Provincial Anual y el cumplimiento de las metas previstas en el Plan del año anterior.

ARTÍCULO 22.- Incompatibilidad. Ningún integrante del Consejo Provincial de Seguridad Vial –Comité Ejecutivo, Comisión Asesora y Plenario– pueden ser propietarios, ni tener



interés alguno, directo e indirecto, en empresas cuyo accionar se relaciona con el cumplimiento de esta Ley.

CAPÍTULO V

FONDO ESPECIAL DE SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 23.- Fondo Especial. Créase el Fondo Especial de Seguridad Vial en el ámbito del Ministerio de Gobierno, como así la Cuenta Especial del mismo nombre, la que debe abrirse en el Banco que opera como agente financiero de la Provincia.

ARTÍCULO 24.- Integración.- El Fondo Especial que se crea por la presente Ley se integra con los siguientes recursos:

- 1) el cinco por ciento (5%) de los ingresos por el cobro de multas por infracciones de tránsito;
- 2) los intereses que se devengan u originan por el depósito o inversión de los recursos del Fondo Especial;
- 3) donaciones, legados, subvenciones y aportes de entidades públicas o privadas orientadas a cumplir los objetivos de la presente Ley y los frutos o rentas derivados de los mismos; 4) los ingresos y partidas asignados en el Presupuesto de la Provincia o aportes y contribuciones provenientes del Gobierno Nacional.

ARTÍCULO 25.- Destino. El Fondo Especial de Seguridad Vial debe ser afectado exclusivamente a costear el funcionamiento del Consejo Provincial de Seguridad Vial en lo que hace a equipamiento, bienes de capital, dictado de cursos, viáticos y todo lo necesario a fin de cumplir con las funciones establecidas en los Artículos 4 y 5.

ARTÍCULO 26.- Administración. El Poder Ejecutivo determina la dependencia de la jurisdicción del Ministerio de Gobierno que tiene a su cargo la percepción, administración y disposición de los recursos que integran el Fondo Especial, la que debe periódicamente rendir cuentas al citado Ministerio y al Consejo Provincial de Seguridad Vial, de la aplicación de los mismos en la forma y condiciones que establece la reglamentación, sin perjuicio de las funciones específicas de los organismos de control de la Provincia.

ARTÍCULO 27.- Adecuaciones Presupuestarias. Facúltase al Poder Ejecutivo a incorporar el Fondo Especial al Presupuesto vigente, efectuando las modificaciones y adecuaciones presupuestarias necesarias y asimismo, a estimar los recursos a ingresar y la distribución en los distintos conceptos de gastos.

CAPÍTULO VI



REGISTRO PROVINCIAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 28.- Finalidad. El Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito opera en el ámbito del Ministerio de Gobierno, su objetivo es centralizar la información de las sanciones que por las infracciones aplican los tribunales de faltas o autoridades competentes de los municipios adheridos a esta Ley, como así también las condenas de inhabilitación para conducir impuestas por la autoridad competente, los tribunales ordinarios de la Provincia u otra jurisdicción.

ARTÍCULO 29.- Comunicación de Sanciones. Las autoridades competentes de los municipios deben comunicar al Registro la aplicación de las sanciones mencionadas en el Artículo anterior dentro de los diez (10) días de quedar firmes y las condenas de inhabilitación para conducir impuestas por tribunales provinciales o de otra jurisdicción de las que toman conocimiento.

ARTÍCULO 30.- Remisión de Antecedentes. Los tribunales ordinarios y la autoridad competente, deben remitir al Registro copia de las sentencias de inhabilitación para conducir que dictan dentro de los diez (10) días de quedar firmes y de las inhabilitaciones provisorias que resuelven de acuerdo al Artículo 310 de la Ley XIV – N.º 13.

ARTÍCULO 31.- Solicitud de Antecedentes. Las autoridades competentes de los municipios adheridos a esta Ley, al iniciarse los trámites de solicitud de licencia para conducir, su renovación o habilitación vehicular, deben requerir obligatoriamente al Registro informe de antecedentes del solicitante. La falta de cumplimiento de esta exigencia invalida la licencia para conducir o habilitación otorgada.

ARTÍCULO 32.- Responsabilidad de los Funcionarios. El o los funcionarios que otorgan licencias de conducir sin observar estrictamente los requisitos fijados por esta Ley y su reglamentación, se hacen pasibles de las responsabilidades contempladas en el Artículo 1766 del Código Civil y Comercial de la Nación, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que corresponden.

ARTÍCULO 33.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

LEY XVIII – N.º 29 (Antes Ley 4511)

ANEXO I

LEY NACIONAL N.º 24.449



TÍTULO I
PRINCIPIOS BÁSICOS
CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 1° — ÁMBITO DE LA APLICACIÓN. La presente Ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente Ley los gobiernos provinciales y municipales.

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

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

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

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

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



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

ARTÍCULO 5° – 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 retrorrefleitora de luz, que se pone como marca de advertencia;
- f) Banquina: la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada;
- g) Bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas;
- h) Calzada: la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos;
- i) Camino: una vía rural de circulación;
- j) Camión: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total;



- k) Camioneta: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg. de peso total;
- l) Carretón: el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;
- ll) Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad;
- m) Concesionario vial; el que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación;
- n) Maquinaria especial: todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;
- ñ) Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h.
- o) Omnibus: vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor.
- p) Parada: el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;
- q) Paso a nivel: el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;
- r) Peso: el total del vehículo más su carga y ocupantes;
- s) Semiautopista: un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril;
- t) Senda peatonal: el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta;
- u) Servicio de transporte: el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte;



- v) Vehículo detenido: el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto;
- w) Vehículo estacionado: el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto;
- x) Vehículo automotor: todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia;
- y) Vías multicarriles: son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos;
- z) Zona de camino: todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;
- z') Zona de seguridad: área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

TÍTULO II

COORDINACIÓN FEDERAL

CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 6° — CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial que estará integrado por todas las provincias, el gobierno federal y la Capital Federal.

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

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

ARTÍCULO 7° — 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.
- f) Propender a la unicidad y actualización de las normas y criterios de aplicación;
- g) Armonizar las acciones interjurisdiccionales;
- h) Impulsar la ejecución de sus decisiones;
- i) Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las provincias y las municipalidades.
- j) Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada;
- k) Fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones;
- l) Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

ARTÍCULO 8° – REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRÁNSITO.

Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, debiendo coordinar su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho a su uso.

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

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



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

Elaborar anualmente su presupuesto de gastos y de recursos.

TÍTULO III EL USUARIO DE LA VÍA PÚBLICA

CAPÍTULO I Capacitación

ARTÍCULO 9º — EDUCACIÓN VIAL. Amplíanse los alcances de la ley 23.348. Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

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

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

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

- a) Veintiún años para las clases de licencias 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;

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

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

- a) Poseer habilitación de la autoridad local;
- b) Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por dos años revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad;
- c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar, en las clases para las que fue habilitado;
- d) Cubrir con un seguro eventuales daños emergentes de la enseñanza;
- e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de seis meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener;
- f) No tener personal, socios o directivos vinculados de manera alguna con la oficina expedidora de licencias de conductor de la jurisdicción.

CAPÍTULO II

Licencia de Conductor

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

- a) Las licencias otorgadas por municipalidades u organismos provinciales, en base a los requisitos establecidos en el Artículo 14, habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República;



- b) Las licencias podrán otorgarse por una validez de hasta 5 años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico y, de registrar antecedentes por infracciones, prescriptas o no, revalidar los exámenes teórico-prácticos;
- c) A partir de la edad de 65 años se reducirá la validez. La autoridad expedidora determinará según los casos los períodos de vigencia de las mismas;
- d) Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante;
- e) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;
- f) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias.

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

ARTÍCULO 14. – REQUISITOS.

- a) La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir del solicitante:
 - 1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
 - 2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.
 - 3. Un examen médico psicofísico que comprenderá:

Una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica, otorgada por profesional médico habilitado.
 - 4. Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas sobre accidentes y modo de prevenirlos.



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

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

6.1. Simulador de manejo conductivo.

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

6.3. Conducción en área urbana de tránsito medio.

6.4. Conducción nocturna.

Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás discapacitados 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 años.

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

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

ARTÍCULO 15. — CONTENIDO. La licencia habilitante debe contener los siguientes datos:

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

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

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

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



- e) Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor;
- f) Grupo y factor sanguíneo del titular acreditado por profesional competente;
- 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.

ARTÍCULO 16. — CLASES. Las clases de Licencias para conducir automotores son:

Clase A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años;

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

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

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

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

Clase F) Para automotores especialmente adaptados para discapacitados;

Clase G) Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

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

ARTÍCULO 17. — MENORES. Los menores de edad para solicitar licencia conforme al Artículo 11, deben ser autorizados por su representante legal, cuya retractación implica,



para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anular la licencia y disponer su secuestro si no hubiere sido devuelta.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

En todos los casos, la actividad profesional, debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo.

TÍTULO IV LA VÍA PÚBLICA

CAPÍTULO ÚNICO

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



3. No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos;

g) Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

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

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

b) En zona urbana, pueden estar sobre la acera y calzada. En este último caso, sólo por arriba de las señales del tránsito, obras viales y de iluminación. El permiso lo otorga previamente la autoridad local, teniendo especialmente en cuenta la seguridad del usuario;

c) En ningún caso se podrán utilizar como soporte los árboles, ni los elementos ya existentes de señalización, alumbrado, transmisión de energía y demás obras de arte de la vía.

Por las infracciones a este artículo y al anterior y gastos consecuentes, responden solidariamente, propietarios, publicistas y anunciantes.

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

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

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

b) Obras básicas para la infraestructura vial;

c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios esenciales.



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

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

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

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

TÍTULO V EL VEHÍCULO

CAPÍTULO I Modelos Nuevos

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

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

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



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

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

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

Pueden dar validez a las homologaciones aprobadas por otros países.

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

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

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

a) En general:

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

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



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

1. Salidas de emergencia en relación a la cantidad de plazas;
 2. El motor en cualquier ubicación, siempre que tenga un adecuado aislamiento termoacústico respecto al habitáculo. En los del servicio urbano el de las unidades nuevas que se habiliten, deberá estar dispuesto en la parte trasera del vehículo;
 3. Suspensión neumática en los del servicio urbano o equivalente para el resto de los servicios;
 4. Dirección asistida;
 5. Los del servicio urbano; caja automática para cambios de marcha;
 6. Aislación termo-acústica ignífuga o que retarde la propagación de llama;
 7. El puesto de conductor diseñado ergonómicamente, con asiento de amortiguación propia;
 8. Las unidades de transporte urbano de pasajeros que se utilicen en ciudades con alta densidad de tránsito, un equipo especial para el cobro de pasajes, o bien dicha tarea debe estar a cargo de una persona distinta de la que conduce;
- d) Las casas rodantes motorizadas cumplirán en lo pertinente con el inciso anterior;
- e) Los destinados a cargas peligrosas, emergencias o seguridad, deben habilitarse especialmente;
- f) Los acoplados deben tener un sistema de acople para idéntico itinerario y otro de emergencia con dispositivo que lo detenga si se separa;
- g) Las casas rodantes remolcadas deben tener el tractor, las dimensiones, pesos, estabilidad y condiciones de seguridad reglamentarias;
- h) La maquinaria especial tendrá desmontable o plegable sus elementos sobresalientes;
- i) Las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación;
- j) Los de los restantes tipos se fabricarán según este título en lo pertinente.



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

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

- a) Correaes y cabezales normalizados o dispositivos que los reemplacen, en las plazas y vehículos que determina la reglamentación. En el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros de media y larga distancia, tendrán cinturones de seguridad en los asientos de la primera fila;
- b) Paragolpes y guardabarros o carrocería que cumpla tales funciones. La reglamentación establece la uniformidad de las dimensiones y alturas de los paragolpes;
- c) Sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas;
- d) Sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo;
- e) Bocina de sonoridad reglamentada;
- f) Vidrios de seguridad o elementos transparentes similares, normalizados y con el grado de tonalidad adecuados;
- g) Protección contra encandilamiento solar;
- h) Dispositivo para corte rápido de energía;
- i) Sistema motriz de retroceso;
- j) 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;

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

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

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

a) Faros delanteros: de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica;

b) Luces de posición: que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:

1. Delanteras de color blanco o amarillo;
2. Traseras de color rojo;
3. Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación;
4. Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación;



- c) Luces de giro: intermitentes de color amarillo, delante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados;
- d) Luces de freno traseras: de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste;
- e) Luz para la patente trasera;
- f) Luz de retroceso blanca;
- g) Luces intermitentes de emergencia, que incluye a todos los indicadores de giro;
- h) Sistema de destello de luces frontales;
- i) Los vehículos de otro tipo se ajustarán a lo precedente, en lo que corresponda y:
 - 1. Los de tracción animal llevarán un artefacto luminoso en cada costado, que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás;
 - 2. Los velocípedos llevarán una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás.
 - 3. Las motocicletas cumplirán en lo pertinente con los incs. a) al e) y g);
 - 4. Los acoplados cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incisos b), c), d), e), f) y g);
 - 5. La maquinaria especial de conformidad a lo que establece el Artículo 62 y la reglamentación correspondiente.

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

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

- a) Los camiones articulados o con acoplado: tres luces en la parte central superior, verdes adelante y rojas atrás;



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

ARTÍCULO 33. — OTROS REQUERIMIENTOS. Respecto a los vehículos se debe, además:

- a) Los automotores ajustarse a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas. Tales límites y el procedimiento para detectar las emisiones son los que establece la reglamentación, según la legislación en la materia;
- b) Dotarlos de por lo menos un dispositivo o cierre de seguridad antirrobo;
- c) Implementar acciones o propaganda tendiente a disminuir el consumo excesivo de combustible;
- d) Otorgar la Cédula de Identificación del Automotor a todo vehículo destinado a circular por la vía pública, con excepción de los de tracción a sangre. Dicho documento detallará, sin perjuicio de su régimen propio, las características del vehículo necesarias a los fines de su control;



- e) Dichos vehículos además deben tener grabados indeleblemente los caracteres identificatorios que determina la reglamentación en los lugares que la misma establece. El motor y otros elementos podrán tener numeración propia;
- f) 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.

CAPÍTULO II

Parque usado

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

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

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

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

ARTÍCULO 35. — TALLERES DE REPARACIÓN. Los talleres mecánicos privados u oficiales de reparación de vehículos, en aspectos que hacen a la seguridad y emisión de contaminantes, serán habilitados por la autoridad local, que llevará un registro de ellos y sus características.



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

TÍTULO VI

LA CIRCULACIÓN

CAPÍTULO I

Reglas Generales

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

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

ARTÍCULO 38. — PEATONES Y DISCAPACITADOS. Los peatones transitarán:

a) En zona urbana:

1. Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin;
2. En las intersecciones, por la senda peatonal;
3. Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, sólo 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;

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 retrorreflectivos 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.

ARTÍCULO 39. — CONDICIONES PARA CONDUCIR. Los conductores deben:

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

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

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

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

ARTÍCULO 40. — REQUISITOS PARA CIRCULAR. Para poder circular con automotor es indispensable:

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

b) Que porte la cédula, vencida o no, o documento de identificación del mismo;

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



- d) Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos;
- e) Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo en la presente Ley;
- f) Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas;
- g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero;
- h) Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia 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 del Artículo 72 inciso c) punto 1;
- j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos;
- k) Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

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

- a) La señalización específica en contrario;
- b) Los vehículos ferroviarios;
- c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión;
- d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha;



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

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

- a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando;
- b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso;
- c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral;
- d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento;



- e) El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad;
- f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso;
- g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente;
- h) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:
 - 1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;
 - 2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

ARTÍCULO 43. — GIROS Y ROTONDAS. Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas:

- a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada;
- b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.
- c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada;
- d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista;
- e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.

ARTÍCULO 44. — VIAS SEMAFORIZADAS. En las vías reguladas por semáforos:

- a) Los vehículos deben:
 - 1. Con luz verde a su frente, avanzar;



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

b) Los peatones deberán cruzar la calzada cuando:

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

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

- c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada;
- d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía;
- e) Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.
- f) En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 46. — AUTOPISTAS. En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarril, rigen las siguientes reglas:

- a) El carril extremo izquierdo se utilizará para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y a maniobras de adelantamiento;
- b) No pueden circular peatones, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial;
- c) No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en las dársenas construidas al efecto si las hubiere;
- d) Los vehículos remolcados por causa de accidente, desperfecto mecánico, etc., deben abandonar la vía en la primera salida.

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



ARTÍCULO 47. — USO DE LAS LUCES. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los Artículos 31 y 32 y encender sus luces cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen, observando las siguientes reglas:

- a) Luz baja: su uso es obligatorio, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios;
- b) Luz alta: su uso es obligatorio sólo en zona rural y autopistas, debiendo cambiar por luz baja en el momento previo al cruce con otro vehículo que circule en sentido contrario, al aproximarse a otro vehículo que lo precede y durante la noche si hubiere niebla;
- c) Luces de posición: deben permanecer encendidas junto con la alta o baja, la de la chapapante y las adicionales en su caso;
- d) Destello: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos;
- e) Luces intermitentes de emergencia: deben usarse para indicar la detención en zona peligrosa o la ejecución de maniobras riesgosas;
- f) Luces rompenieblas y de retroceso: deben usarse sólo para sus fines propios;
- g) Las luces de freno, giro, retroceso e intermitentes de emergencia se encienden a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente.

ARTÍCULO 48. — PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:

- a) Conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, en estado de intoxicación alcohólica o habiendo tomado estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir;
- b) Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello;
- c) A los vehículos, circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia;
- d) Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas;



- e) A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas, de gran concentración de vehículos o vías rápidas;
- f) Obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle, avanzando sobre ella, aun con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje;
- g) Conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha;
- h) Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garage o de una calle sin salida;
- i) La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia;
- j) En curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse;
- k) Cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario, o si desde el cruce se estuvieran haciendo señales de advertencia o si las barreras estuviesen bajas o en movimiento, o la salida no estuviere expedita. También está prohibido detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras, o quedarse en posición que pudiere obstaculizar el libre movimiento de las barreras;
- l) Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento;
- m) A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores;
- n) A los ómnibus y camiones transitar en los caminos manteniendo entre sí una distancia menor a cien metros, salvo cuando tengan más de dos carriles por mano o para realizar una maniobra de adelantamiento;
- ñ) Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución;



- o) Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola;
- p) Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difunda olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubre en vehículos o continentes no destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas deben ser lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural;
- q) Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos;
- r) Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo;
- s) Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada;
- t) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino;
- u) Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microbús, ómnibus, camiones o maquinaria especial, mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure la transitabilidad de la vía;
- v) Usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas;
- w) Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios;
- x) Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua;



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

ARTÍCULO 49. — ESTACIONAMIENTO. En zona urbana deben observarse las reglas siguientes:

- a) El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm, pudiendo la autoridad local establecer por reglamentación otras formas;
- b) No se debe estacionar ni autorizarse el mismo:
 1. En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización;
 2. En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso;
 3. Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros. Tampoco se admite la detención voluntaria. No obstante, se puede autorizar señal mediante, a estacionar en la parte externa de la vereda, cuando su ancho y el tránsito lo permitan;
 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 garages en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición o restricción;
 7. Por un período mayor de cinco días o del lapso que fije la autoridad local;
 8. Ningún ómnibus, microbús, casa rodante, camión, acoplado, semiacoplado o maquinaria especial, excepto en los lugares que habilite a tal fin mediante la señalización pertinente;



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

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

CAPÍTULO II

Reglas de velocidad

ARTÍCULO 50. — VELOCIDAD PRECAUTORIA. El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

El desarrollo de velocidades superiores o inferiores a las establecidas, significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas y en caso de accidentes la máxima responsabilidad recaerá sobre él.

ARTÍCULO 51. — VELOCIDAD MAXIMA. Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

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

b) En zona rural:

1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;
2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;



3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
 4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;
- c) En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;
- d) En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;
- e) Límites máximos especiales:
1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h;
 2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
 3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas:
velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;
 4. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.

ARTÍCULO 52. – LÍMITES ESPECIALES. Se respetarán además los siguientes límites:

a) Mínimos:

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



CAPÍTULO III

Reglas para vehículos de transporte

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

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

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

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

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

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

1. ANCHO: dos metros con sesenta centímetros.
2. ALTO: cuatro metros con diez centímetros.
3. LARGO:
 - 3.1. Camión simple: 13 mts. con 20 cms.;
 - 3.2. Camión con acoplado: 20 mts.;
 - 3.3. Camión y ómnibus articulado: 18 mts.;
 - 3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 mts. con 50 cms.;



3.5. Omnibus: 14 mts. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados;

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

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

La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas, las dimensiones del 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 desde la vigencia de esta ley, igual o superior a 3,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso. En el lapso de tiempo no superior a cinco años, la relación potencia-peso deberá ser igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso;

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

g) Los vehículos, excepto los de transporte urbano de carga y pasajeros, estén equipados a efectos del control, para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad,



distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle al vehículo;

- h) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar;
- i) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan;
- j) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro;
- k) Cuenten con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo.

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

Cuando se 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.

ARTÍCULO 54. — TRANSPORTE PÚBLICO. En el servicio de transporte urbano regirán, además de las normas del Artículo anterior, las siguientes reglas:

- a) El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas;
- b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada;



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

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

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

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

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

Tendrán cinturones de seguridad en los asientos de primera fila.

ARTÍCULO 56. — TRANSPORTE DE CARGA. Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

a) Estar inscriptos en el registro de transportes de carga correspondiente;

b) Inscribir en sus vehículos la identificación y domicilio, la tara, el peso máximo de arrastre (P.M.A.) y el tipo de los mismos, con las excepciones reglamentarias;

c) Proporcionar a sus choferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación;

d) Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades, en los casos y forma reglamentada;



- e) Transportar la carga excepcional e indivisible en vehículos especiales y con la portación del permiso otorgado por el ente vial competente previsto en el Artículo 57;
- f) Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria;
- g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de sujeción que cumplan las condiciones de seguridad reglamentarias y la debida señalización perimetral con elementos retroreflectivos;
- h) Cuando transporten sustancias peligrosas: estar provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios, ser conducidos y tripulados por personal con capacitación especializada en el tipo de carga que llevan y ajustarse en lo pertinente a las disposiciones de la ley 24.051.

ARTÍCULO 57. — EXCESO DE CARGA. Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública, y bajo su exclusiva responsabilidad, de la carga que 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.

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



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

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

CAPÍTULO IV

Reglas para casos especiales

ARTÍCULO 59. — OBSTÁCULOS. La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objetos sobre la calzada o banquina, debido a caso fortuito o fuerza mayor debe ser advertida a los usuarios de la vía pública al menos con la inmediata colocación de balizas reglamentarias.

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

Asimismo, los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retrorreflectancia de noche.

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

ARTÍCULO 60. — USO ESPECIAL DE LA VÍA. El uso de la vía pública para fines extraños al tránsito, tales como: manifestaciones, mitines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclísticas, ecuestres, automovilísticas, deben ser previamente autorizados por la autoridad correspondiente, solamente si:

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



ARTÍCULO 61. — VEHÍCULOS DE EMERGENCIAS. Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver.

Estos vehículos tendrán habilitación técnica especial y no excederán los 15 años de antigüedad.

Sólo en tal circunstancia deben circular, para advertir su presencia, con sus balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido requiriera extraordinaria urgencia.

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

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

ARTÍCULO 62. — MAQUINARIA ESPECIAL. La maquinaria especial que transite por la vía pública, debe ajustarse a las normas del Capítulo precedente en lo pertinente y hacerlo de día, sin niebla, prudentemente, a no más de 30 km/h, a una distancia de por lo menos cien metros del vehículo que la preceda y sin adelantarse a otro en movimiento.

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

La posibilidad de ingresar a una zona céntrica urbana debe surgir de una autorización al efecto o de la especial del Artículo 57.

Si excede las dimensiones máximas permitidas en no más de un 15% se otorgará una autorización general para circular, con las restricciones que correspondan.

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



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

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

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

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

CAPÍTULO V

Accidentes

ARTÍCULO 64. — PRESUNCIONES. Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que



pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.

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

ARTÍCULO 65. — OBLIGACIONES. Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

- a) Detenerse inmediatamente;
- b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;
- c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación;
- d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

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

- a) En todos los accidentes no comprendidos en los incisos siguientes la autoridad de aplicación labrará un acta de choque con los datos que compruebe y denuncia de las partes, entregando a éstas original y copia, a los fines del Artículo 68, párrafo 4º;
- b) Los accidentes en que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación en base a los datos de su conocimiento, confeccionará la ficha accidentológica, que remitirá al organismo encargado de la estadística;
- c) En los siniestros que por su importancia, habitualidad u originalidad se justifique, se ordenará una investigación técnico administrativa profunda a través del ente especializado reconocido, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas, pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informes de organismos oficiales.

ARTÍCULO 67. — SISTEMA DE EVACUACIÓN Y AUXILIO. Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales organizarán un sistema de auxilio para emergencias,



prestando, requiriendo y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales.

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

ARTÍCULO 68. — SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no.

Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores.

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del Artículo 40. Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquélla no se ha realizado en el año previo.

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

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

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

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

TÍTULO VII

BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

CAPÍTULO I



Principios Procesales

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

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

ARTÍCULO 70. — DEBERES DE LAS AUTORIDADES. Las autoridades pertinentes deben observar las siguientes reglas:

- a) En materia de comprobación de faltas:



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

b) En materia de juzgamiento:

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

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

Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor 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 días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor.

CAPÍTULO II



Medidas Cautelares

ARTÍCULO 72. — RETENCIÓN PREVENTIVA. La autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

a) A los conductores cuando:

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

b) A las licencias habilitantes, cuando:

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

c) A los vehículos:

1. Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, labrando un acta provisional, la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de



pasajeros o carga, presentada dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva.

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

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

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

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

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

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

5. Que estando mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad, los que ocupen lugares destinados a vehículos de emergencias o de servicio público de pasajeros; los abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido deterioros no pueden circular y no fueren reparados o retirados de inmediato, serán remitidos a depósitos que indique la autoridad de comprobación, donde serán entregados a quienes acrediten la propiedad o



tenencia, fijando la reglamentación el plazo máximo de permanencia y el destino a darles una vez vencido el mismo. Los gastos que demande el procedimiento serán con cargo a los propietarios y abonados previo a su retiro.

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

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

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

1. No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

2. Esté adulterada o no haya verosimilitud entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas.

3. Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o su habilitación.

4. Cuando estén prestando un servicio de transporte por automotor de pasajeros careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en la normativa vigente sin perjuicio de la sanción pertinente.

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

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

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



Igualmente, cuando prescriban drogas que produzcan tal efecto.

CAPÍTULO III

Recursos Judiciales

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

- a) De apelación, que se planteará y fundamentará dentro de los cinco (5) días de notificada la sentencia ante la autoridad de juzgamiento. Las actuaciones serán elevadas en tres (3) días. Son inapelables las sanciones por falta leve, impuestas por jueces letrados. Podrán deducirse junto con los recursos de nulidad;
- b) De queja, cuando se encuentran vencidos los plazos para dictar sentencia, o para elevar los recursos interpuestos o cuando ellos sean denegados.

TÍTULO VIII

REGIMEN DE SANCIONES

CAPÍTULO I

Principios Generales

ARTÍCULO 75. — RESPONSABILIDAD. Son responsables para esta ley:

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



enajenado o no estaba bajo su tenencia o custodia, denunciando al comprador, tenedor o custodio.

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

ARTÍCULO 77. — CLASIFICACIÓN. Constituyen faltas graves las siguientes:

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



k) Circular con vehículos de transporte de pasajeros o carga, sin contar con la habilitación extendida por autoridad competente o que teniéndola no cumpliera con lo allí exigido;

l) Las que, por excederse en el peso, provoquen una reducción en la vida útil de la estructura vial.

ARTÍCULO 78. — EXIMENTES. La autoridad de juzgamiento podrá eximir de sanción, cuando se den las siguientes situaciones:

a) Una necesidad debidamente acreditada;

b) Cuando el presunto infractor no pudo evitar cometer la falta.

ARTÍCULO 79. — ATENUANTES. La sanción podrá disminuirse en un tercio cuando, atendiendo a la falta de gravedad de la infracción ésta resulta intrascendente.

ARTÍCULO 80. — AGRAVANTES. La sanción podrá aumentarse hasta el triple, cuando:

a) La falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas;

b) El infractor ha cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia, de emergencia u oficial o utilizando una franquicia indebidamente o que no le correspondía;

c) La haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia, o del cumplimiento de un servicio público u oficial;

d) Se entorpezca la prestación de un servicio público;

e) El infractor sea funcionario y cometa la falta abusando de tal carácter.

ARTÍCULO 81. — CONCURSO DE FALTAS. En caso de concurso real o ideal de faltas, las sanciones se acumularán aun cuando sean de distinta especie.



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

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

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

En los casos de reincidencia se observarán las siguientes reglas:

a) La sanción de multa se aumenta:

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

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

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

CAPÍTULO II

Sanciones



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

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

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

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

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

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

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

Las multas por las infracciones contempladas en los incisos a), b), c), d), e), f), g), y h) del Artículo 77 serán aplicadas con los montos que para cada caso establece la reglamentación sin exceder cuando se trate de faltas de comportamiento conductivo de 100 UF por las faltas leves y de 1.000 UF para las faltas graves. En los casos en que la responsabilidad recaiga sobre los propietarios, los mencionados valores no excederán de 500 UF y 5000 UF respectivamente.



Para las correspondientes a los incisos i), j) y k) del Artículo 77, la reglamentación establece montos máximos y mínimos de UF para cada infracción. Los valores máximos no excederán de 500 UF para faltas leves ni de 5.000 para las graves.

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

ARTÍCULO 85. – PAGO DE MULTA. La sanción de multa puede:

- a) Abonarse con una reducción del 25% cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. Si se trata de faltas graves este pago voluntario tendrá los efectos de condena firme y sólo podrá usarse hasta dos veces al año;
- b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva, cuando no se haya abonado en término, para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento;
- c) Abonarse en cuotas, en caso de infractores de escasos recursos.

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

ARTÍCULO 86. – ARRESTO. El arresto procede sólo en los siguientes casos:

- a) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes;
- b) Por conducir un automotor sin habilitación;
- c) Por hacerlo estando inhabilitado o con la habilitación suspendida;
- d) Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores;
- e) Por ingresar a una encrucijada con semáforo en luz roja, a partir de la tercera reincidencia;



- f) Por cruzar las vías del tren sin tener el paso expedito;
- g) Por pretender fugar habiendo participado de un accidente.

ARTÍCULO 87. — APLICACIONES DEL ARRESTO. La sanción de arresto se ajustará a las siguientes reglas:

- a) No debe exceder de treinta días por falta ni de sesenta días en los casos de concurso o reincidencia;
- b) Puede ser cumplida en sus respectivos domicilios por:
 - 1. Mayores de sesenta y cinco años.
 - 2. Las personas enfermas o lisiadas, que a criterio del juez corresponda.
 - 3. Las mujeres embarazadas o en período de lactancia.

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

- c) Será cumplida en lugares especiales, separado de encausados o condenados penales, y a no más de sesenta kilómetros del domicilio del infractor;
- d) Su cumplimiento podrá ser diferido por el juez cuando el contraventor acredite una necesidad que lo justifique o reemplazado por la realización de trabajo comunitario en tareas relacionadas con esta ley. Su incumplimiento tornará efectivo el arresto quedando revocada la opción.

CAPÍTULO III

Extinción de acciones y sanciones Norma supletoria

ARTÍCULO 88. — CAUSAS. La extinción de acciones y sanciones se opera:

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



ARTÍCULO 89. — PRESCRIPCIÓN. La prescripción se opera:

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

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

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

TÍTULO IX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

ARTÍCULO 91. — ADHESIÓN. Se invita a las provincias a:

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



7. Desarrollar programas de prevención de accidentes, de seguridad en el servicio de transportes y demás previstos en el Artículo 9 de la ley;
8. Instituir en su código procesal penal la figura de inhabilitación cautelar.

ARTÍCULO 92. — ASIGNACIÓN DE COMETIDO. Se encomienda al Poder Ejecutivo:

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

ARTÍCULO 93. — AGREGADO AL CODIGO PROCESAL PENAL. Agréguese el siguiente artículo al Código Procesal Penal de la Nación:

"Artículo 311 Bis. — En las causas por infracción a los arts. 84 y 89 del Código Penal, cuando las lesiones o muerte sean consecuencia del uso de automotores, el Juez podrá en el acto de procesamiento inhabilitar provisoriamente al procesado para conducir, reteniéndole a tal efecto la licencia habilitante y comunicando la resolución al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

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

El período efectivo de inhabilitación provisoria puede ser computado para el cumplimiento de la sanción de inhabilitación sólo si el imputado aprobare un curso de los contemplados en el Artículo 83, inciso d) de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial".



ARTÍCULO 94. — VIGENCIA. Esta ley entrará en vigencia a partir de que lo haga su reglamentación, la que determinará las fechas en que, escalonadamente, las autoridades irán exigiendo el cumplimiento de las disposiciones nuevas, que con respecto a la legislación reemplazada crea esta ley.

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.

ARTÍCULO 95. — DEROGACIONES. Deróganse las leyes 13.893 y 14.224 y del decreto 692/92, texto ordenado por decreto 2254/92, los Artículos 3º a 7º, 10 y 12 y el anexo I así como cualquier otra norma que se oponga a la presente a partir de su entrada en vigencia.

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

ARTÍCULO 97. — Comuníquese al Poder Ejecutivo. — ALBERTO PIERRI. — ORALDO BRITOS. — Enrique Horacio Picado. — Juan José Canals.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS VEINTITRES DIAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO.

ANEXO II

LEY NACIONAL N.º 26.363

CAPÍTULO I

DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSITO Y DE LA SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 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.



ARTÍCULO 2° — 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.

ARTÍCULO 3° — 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.

ARTÍCULO 4° — 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;
- 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 19511 y 25650;
- 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.

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



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

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

ARTÍCULO 7° — El Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá los siguientes deberes y funciones:

- a) Ejercer la representación y dirección general de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, actuar en juicio como actora y demandada en temas de su exclusiva competencia, quedando facultado para absolver posiciones en juicio pudiendo hacerlo por escrito;
- b) Ejercer la administración de la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribiendo a tal fin los actos administrativos pertinentes;
- c) Elaborar el plan operativo anual;
- d) Convocar las sesiones de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo, y participar en ellas con voz y voto;
- e) Convocar al Comité Consultivo por lo menos UNA (1) vez cada TRES (3) meses y someter a su consulta las políticas planificadas y las que se encuentran en ejecución;
- f) Convocar al Comité de Políticas y al Comité Ejecutivo y someter a su consideración las políticas planificadas y las que se encuentren en ejecución;
- g) Promover y gestionar la obtención de recursos y fondos públicos y privados, locales y extranjeros, para el cumplimiento de los objetivos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- h) Promover las relaciones institucionales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en su caso, suscribir convenios con organizaciones públicas o privadas, nacionales o



extranjeras, para el logro de sus objetivos en coordinación con los organismos con competencia en la materia;

- i) Poner a consideración del Comité de Políticas el plan estratégico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- j) Dictar las normas reglamentarias necesarias para el funcionamiento Operativo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- k) Aceptar herencias, legados, donaciones y subvenciones que le asignen organismos públicos o privados, nacionales o extranjeros;
- l) Requerir a los distintos organismos de la administración pública nacional la comisión transitoria de personal idóneo en la materia que fuere necesario para el funcionamiento de la Autoridad.

ARTÍCULO 8° — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será el organismo responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, ratificado por el Poder Ejecutivo nacional a través del decreto 1232 del 11 de septiembre de 2007 y la Ley 26.353.

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DE LAS MODIFICACIONES A LA LEY 24.449

ARTÍCULO 20. — Modifícase el artículo 2º de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:



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

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

La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan 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 Ley Nacional de Tránsito 24.449, su reglamentación y lo establecido en la presente ley.

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

ARTÍCULO 21. — Modificase el artículo 6º de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 6º: CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina. Estará



integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo nacional.

Los representantes deberán ser los funcionarios de más alto rango en la materia de sus respectivas jurisdicciones con jerarquía no inferior al tercer nivel jerárquico institucional del Poder Ejecutivo de su jurisdicción. También participarán con voz y voto, DOS (2) representantes por cada una de las comisiones pertinentes de las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores de la Nación; uno por la mayoría y otro por la primera minoría.

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

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

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

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

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

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

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

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



"Licencia Nacional de Conducir"

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

Artículo 13: CARACTERÍSTICAS. 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.

ARTÍCULO 26. — Modificase el artículo 14 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 14: REQUISITOS:

a) La autoridad emisora debe requerir del solicitante:

1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.
3. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
4. Un examen médico psicofísico que comprenderá: una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica.
5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.
6. Un examen teórico práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.



7. Un examen práctico de idoneidad conductiva. Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de DOS (2) años.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Artículo 71: INTERJURISDICCIONALIDAD. Todo imputado, que se domicilie a más de sesenta kilómetros del asiento del juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal de 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.

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

7. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso p) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá circular, siempre y cuando descendan 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.

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

Artículo 72 bis: **RETENCIÓN PREVENTIVA - BOLETA DE CITACIÓN DEL INCULPADO – AUTORIZACIÓN 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 reemplazará 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.

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

- m) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales;



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Abonarse con una reducción del CINCUENTA POR CIENTO (50%) cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. En todos los casos tendrá los efectos de una sanción firme;
- b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva cuando no se hubiera abonado en término, para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento;



- c) Abonarse en cuotas en caso de infractores de escasos recursos, la cantidad de cuotas será determinada por la autoridad de juzgamiento.

La recaudación por el pago de multas se aplicará para costear programas y acciones destinados a cumplir con los fines de esta Ley. Sobre los montos provenientes de infracciones realizadas en jurisdicción nacional se podrá afectar un porcentaje al Sistema Nacional de Seguridad Vial, conforme lo determine la reglamentación, o en su caso a la jurisdicción provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o local que haya intervenido en el juzgamiento en el supuesto contemplado en el último párrafo del artículo 71. La Agencia Nacional de Seguridad Vial celebrará los convenios respectivos con las autoridades provinciales.

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

Artículo 89: PRESCRIPCIÓN. La prescripción se opera:

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

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

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

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

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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



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

ARTÍCULO 41. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.



ANEXO II

POSADAS, 20 AGO. 2014

DECRETO N° 909

VISTO: El Expediente N° 2000 - 1155 - 2014 - Registro del Ministerio de Gobierno caratulado: “SUBSECRETARIA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA - ELEVA PROYECTO DECRETO VERIFICACION TECNICA MOTO VEHICULAR OBLIGATORIA”; y

CONSIDERANDO:

QUE, el Artículo 34° de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 reglamentada por Decreto Nacional N° 779/95, incorporados a nuestra Legislación Provincial en el Anexo I de la Ley XVIII - N° 29 del Digesto Jurídico Provincial (Antes Ley 4511), ordena que todos los vehículos para poder circular por la vía pública deberán tener aprobada la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a la seguridad activa y pasiva como así también a la emisión de contaminantes;

QUE, en concordancia con dicha legislación, entre los vehículos sujetos a Revisión Técnica Obligatoria se encuentran los moto vehículos;

QUE, corresponde establecer los lineamientos generales tendientes a instrumentar un Sistema de Verificación que comprenda la totalidad del parque moto vehicular de la Provincia de Misiones;

QUE, la implementación de tales medidas respecto a los moto vehículos resulta indispensable a fin de garantizar la circulación vehicular, minimizando al máximo el riesgo de accidentes por fallas técnicas previsibles, proteger adecuadamente los derechos y obligaciones de los usuarios, garantizar la seguridad pública en las vías de circulación en ciudades, pueblos y rutas y preservar las condiciones del medio ambiente, evitando causales de polución;

QUE, la consecución de tales objetivos requiere instrumentar un sistema normativo, que asegure la calidad y continuidad del servicio de que se trata, contemple los recaudos que deben cumplimentar los prestadores del mismo y propenda al uso racional y eficiente de los recursos que fuere menester utilizar al efecto, sin descuidar la atención de los objetivos de seguridad y sociales que inspiran la iniciativa;

QUE, la Autoridad Jurisdiccional dispondrá las acciones necesarias para poner en funcionamiento el Sistema de Revisión Técnica Obligatoria, determinando el número de talleres revisores que funcionarán en su jurisdicción;

QUE, la Revisión Técnica Obligatoria 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;



QUE, a fin de conferir racionalidad y eficiencia al sistema, resulta necesario determinar con precisión la competencia, facultades, organización y funcionamiento del Ente Regulador, del Órgano de Control y de la Autoridad de Aplicación;

POR ELLO:

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE MISIONES

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- APRUÉBASE el SISTEMA PROVINCIAL de VERIFICACIÓN TÉCNICA MOTO VEHICULAR OBLIGATORIA, en todo el ámbito territorial de la Provincia de Misiones y conforme las disposiciones establecidas en el presente Decreto. Dicho Sistema regulará a través de las revisiones técnicas periódicas, las condiciones técnicas de circulación del parque moto vehicular.

El Sistema consiste en inspecciones técnicas aranceladas, periódicas y obligatorias a los moto vehículos radicados en la Provincia de Misiones.

ARTÍCULO 2º.- DEFINICIONES. A los efectos de la presente, se entiende por:

Moto vehículo, serán considerados como tales, a los fines de la presente, los vehículos autopropulsados a motor, como ser: ciclomotores y motocicletas;

Ente Regulador: Ministerio de Gobierno de la Provincia.

Autoridad de Aplicación: Policía de la Provincia de Misiones.

Organo de Control: Policía de la Provincia de Misiones.

Permisionario: Las personas físicas o jurídicas que resultaren autorizadas para la prestación del Servicio de Revisión Técnica Obligatoria.

Usuarios: Las personas físicas o jurídicas sujetas a la obligación de tomar el servicio de Revisión Técnica Obligatoria sobre el moto vehículo objeto de revisión.

Tarifa: Suma a abonar por el usuario como contrapartida del Servicio de Revisión Técnica.

Revisión Técnica Obligatoria: (R.T.O.) control periódico de los moto vehículos para determinar el buen funcionamiento de sus piezas y sistemas, que hacen a su seguridad activa y pasiva, como así también a la emisión de contaminantes sonoros y gaseosos.

Centro de Revisión Técnica: (C.R.T) taller debidamente habilitado por el Ente Regulador que practicará la R.T.O., a los moto vehículos evaluando su estado general de funcionamiento para circular en la Provincia de Misiones;

Ciclomotor: vehículo de dos ruedas con hasta 50 cc de cilindrada y con capacidad para desarrollar no más de 50 Km/h de velocidad;

Motocicleta: vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc de cilindrada que puede desarrollar velocidades superiores a 50 Km/h;

Moto furgón: es un triciclo motorizado parcialmente carrozado, destinado al transporte de cargas;



Moto vehículos comerciales: serán considerados tales, aquellos moto vehículos destinados al uso y giro comercial, como ser de cadetería, mensajería, entrega de comidas, o transportes de mercaderías en general.

Seguridad Activa: Es el conjunto de condiciones técnicas que contribuyen a evitar o minimizar los actos inseguros del conductor y/o desperfectos del propio vehículo, capaces de producir accidentes.

Seguridad Pasiva: Es el conjunto de condiciones técnicas encaminadas a aminorar los daños producidos por un accidente sobre las personas o cosas involucradas.

ARTÍCULO 3º.- OBJETIVOS: Son objetivos del presente Sistema: a) incrementar la seguridad vial, b) controlar las condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva exigidas a moto vehículos que circulen en el territorio de la Provincia de Misiones, c) proteger el medio ambiente, contribuyendo a reducir la polución en las ciudades emanadas por los motovehículos,

d) establecer un sistema de revisiones, controles y sanciones que garanticen el efectivo cumplimiento de los mismos.-

ARTÍCULO 4º.- ÁMBITO DE APLICACIÓN: El presente Decreto rige para: A) todos los moto vehículos radicados en la Provincia de Misiones y B) los moto vehículos que sean de otra jurisdicción y que circulen de manera habitual y/o prolongada con un mínimo de seis (6) meses en el territorio de la Provincia de Misiones, y cuya forma de acreditación será reglamentada por Resolución emitida por el Ente Regulador. -

ARTÍCULO 5º.- COMPETENCIA: Será AUTORIDAD DE APLICACION, la Policía de la Provincia de Misiones a través de la Dirección General de Seguridad Vial y Turismo.-

ARTÍCULO 6º.- ENTE REGULADOR: Designase como Ente Regulador del Sistema Provincial de Verificación Técnica Moto Vehicular Obligatorio al Ministerio de Gobierno de la Provincia de Misiones, facultándosele al mismo a delegar esa función en quien estime pertinente y mediante dispositivo legal de forma. Sus facultades son establecidas en la presente norma e incluyen entre otras, las siguientes:

- a) Habilitar a los Permisionarios de Centros de Revisión Técnica (C.R.T.) para que lleven adelante el servicio de R.T.O. de moto vehículos y la ejecución de las tareas previstas en el presente Decreto. Las habilitaciones de los servicios deberán ser renovadas cada dos (2) años, b) Cumplir y hacer cumplir este Decreto.
- c) Requerir del Permisionario los informes necesarios a fin de realizar una eficaz supervisión.
- d) auditar y controlar los centros habilitados y los servicios que los talleres presten a los usuarios.
- e) Fijar los cuadros tarifarios y realizar modificaciones.
- f) Modificar los servicios que presten los C.R.T.O.



- g) Dar publicidad de los planes de inversión y los cuadros tarifarios aprobados a fin de garantizar la calidad del servicio en cumplimiento de la R.T.O.
- h) Aprobar los planes de modificación de los centros, instalaciones y servicios presentadas por los C.R.T.
- i) Controlar que el Permisionario cumpla con los planes de inversión, operación y mantenimiento que haya propuesto para satisfacer en forma eficiente las metas del servicio.
- j) Analizar y expedirse acerca del informe anual que el Permisionario deberá presentar, dar a publicidad sus conclusiones y adoptar las medidas que contractualmente correspondan.
- k) Atender los reclamos de los usuarios por deficiente prestación de servicios, elaborando como consecuencia del reclamo una decisión fundada.
- l) Resolver las cuestiones relacionadas con la rescisión de los permisos de prestación, fundamentando debidamente sus decisiones.
- 11) Aplicar al Permisionario las sanciones establecidas en este Decreto por incumplimiento a sus obligaciones.
- m) Controlar al Permisionario en todo lo que se refiera al mantenimiento y actualización de las instalaciones afectadas al servicio.
- n) Mantener rigurosamente la confidencialidad de la información comercial que obtenga del Permisionario, sin perjuicio de lo establecido en el Inciso c) de este artículo.
- o) Controlar y eventualmente revisar las autorizaciones y denegatorias dispuestas por el Permisionario en el marco de la prestación de los servicios.
- p) En general, realizar todos los demás actos que sean necesarios para el cumplimiento de sus funciones y los objetivos de esta normativa, de las normas reglamentarias y disposiciones contractuales aplicables.

Las facultades enumeradas precedentemente no podrán ser ejercidas de manera tal que interfieran u obstruyan la prestación del servicio, ni signifiquen la subrogación del Ente Regulador en las funciones propias del Permisionario, en particular, la determinación de los medios que permitan la obtención de los resultados exigidos y comprometidos respectivamente.

ARTICULO 7º,- ORGANOS DE CONTROL Designase como Órgano de Control de los Centros de Revisión Técnica a la Policía de la Provincia de Misiones, la que deberá crear un área específica a sus efectos dentro de la Dirección General de Seguridad Vial y Turismo, la que tendrá a su cargo la supervisión técnico-administrativa de todas las actividades realizadas por los PERMISIONARIOS de Centros de Revisión Técnica. (C.R.T.) y verificará en consecuencia que cumplan con el régimen legal y tarifario vigente en esta materia, así como también con toda obligación de índole comercial que surja del presente Decreto.

Las facultades del ORGANOS DE CONTROL son establecidas en la presente norma e incluyen entre otras, las siguientes:

- a) Llevar adelante la auditoría del sistema.



- b) Cumplir y hacer cumplir la presente normativa y las condiciones del servicio de Revisiones Técnicas Obligatorias realizando la supervisión y control de los servicios que los Permisarios presten a los usuarios.
- c) Elaborar el “Reglamento del Usuario” que contendrá las normas regulatorias y reclamaciones de los usuarios.
- d) Analizar y asesorar al Ente Regulador sobre las solicitudes de instalación de Centros de Revisión Técnica.
- e) Aprobar las carpetas presentadas por los CENTROS DE REVISION TECNICA que reúnan los requisitos técnico-administrativos y económicos para su habilitación y remitirlas al Ente Regulador a ese efecto.
- f) Suspender en forma preventiva y por un lapso no mayor a los QUINCE (15) DIAS corridos, al CENTRO DE REVISION TECNICA que cometa irregularidades calificadas como graves y hasta tanto el Ente Regulador determine las sanciones efectivas si estas correspondieren.
- g) Solicitar al Ente Regulador la aplicación de las sanciones a los Centros de Revisión Técnica que están establecidas por este Decreto, cuando así corresponda.
- h) Llevar el Registro de Permisarios del Sistema.
- i) Llevar un Registro de las R.T.O. realizadas por los C.R.T.
- j) Efectuar los controles que considere pertinentes sobre los C.R.T. /
- k) Controlar y eventualmente revisar los certificados de aptitud y las denegatorias dispuestas por los permisionarios en el marco de la prestación del servicio.
- l) En general realizar todos los demás actos que sean necesarios para el cumplimiento de sus funciones, objetivos, normas reglamentarias y disposiciones que se emitan en el presente Decreto.

ARTÍCULO 8 °.- CONDICIONES ORIGINALES DE SEGURIDAD DE LOS MOTO VEHÍCULOS: Todo moto vehículo de fabricación nacional o importado, para poder circular dentro de los límites de la Provincia, debe mantener las condiciones de homologación del modelo, según la Licencia para Configuración de Modelo otorgado por la Autoridad Competente y cumplir las condiciones de seguridad activa y pasiva, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de éste Título, conforme las prestaciones y especificaciones vigentes a nivel nacional.

ARTICULO 9°.- CONSTANCIA DE MODELO: Las características de seguridad de los moto vehículos librados al tránsito no pueden ser modificadas, salvo cuando sean aprobadas por la AUTORIDAD DE APLICACION con el fin de aumentar la seguridad activa y pasiva, disminuir la emisión de contaminantes o ante la necesidad de incorporar a los moto vehículos en uso, elementos o requisitos de seguridad que no posean originalmente, siempre que no implique una modificación de otro componente o parte del vehículo que obste la Licencia para Configuración de Modelo correspondiente.



ARTICULO 10°.- RESPONSABILIDAD SOBRE SU SEGURIDAD: Cuando las condiciones originales del moto vehículo hayan sido modificadas, esa responsabilidad recaerá en el propietario, excepto cuando pueda probarse que dichas modificaciones fueron efectuadas o supervisadas por un director técnico en talleres calificados y habilitados para modificaciones o reparaciones en los términos de la presente norma e informadas a la autoridad competente, en cuyo caso la responsabilidad por las condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva, y de emisión de contaminantes recaerá en el director técnico del taller técnico calificado.-

ARTÍCULO 11°.- REQUISITOS PARA REALIZAR LA R.T.O.: Para proceder a realizar la Revisión Técnica del moto vehículo. los usuarios deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- 1) Acreditar la titularidad registral del moto vehículo, debiendo acompañar el Título de Propiedad o la respectiva cédula verde del bien a verificar.
- 2) Cascos normalizados del conductor y acompañante, que reúnan las condiciones estipuladas en la Ley 24.449 y su Decreto reglamentario N° 779/95.
- 3) Licencia de conducir vigente y habilitada para conducir moto vehículos.
- 4) Póliza de seguro de responsabilidad civil hacia terceros, vigente a la fecha de la revisión.
- 5) Placa oficial de Identificación de Dominio colocada en el guardabarros trasero del moto vehículo, de tal manera que permita su individualización.
- 6) Comprobante de pago de patente del moto vehículo, correspondiente al año fiscal en curso.

ARTÍCULO 12°.- OBLIGATORIEDAD: Los moto vehículos que integran las categorías L1, L2, L3, L4 y L5 previstas y definidas en el artículo 28° del Decreto 779/95 reglamentario de la Ley Nacional N° 24.449, para poder circular por la vía pública deberán someterse a una Revisión Técnica Obligatoria (R.T.O.) y obtener el correspondiente certificado que acredite la aprobación de la misma.

ARTÍCULO 13°.- MODALIDAD: El sistema de Revisión Técnica Obligatoria de moto vehículos observará la modalidad de una Revisión Técnica Obligatoria (R.T.O.) realizada periódicamente en Talleres de Revisión Fijos habilitados a ese fin.

ARTÍCULO 14°.-OPORTUNIDAD DE LA R.T.O.:

- a) Moto vehículos nuevos - cero kilómetro: Los moto vehículos nuevos deberán contar al momento de su venta con el correspondiente certificado y oblea de R.T.O.
- b) Moto vehículos usados para uso particular: Los moto vehículos usados para uso particular deberán ser sometidos a la R.T.O. a partir de los doce (12) meses de la fecha de su revisión inicial.



c) Moto vehículos usados para uso comercial: Los moto vehículos usados para uso comercial deberán ser sometidos a la R.T.O. a partir de los seis (6) meses de la fecha de la última verificación.

ARTÍCULO 15°.- PUESTA EN MARCHA Y PLAZOS: Para un correcto ordenamiento y puesta en marcha inicial de la R.T.O. de moto vehículos la Autoridad de Aplicación diseñará un plan de concurrencia escalonada a los talleres revisores,

estableciéndose un orden basado en la terminación del Número de dominio de los moto vehículos a revisar según:

MES 1: Moto vehículos con dominio terminado en uno (1).

MES 2: Moto vehículos con dominio terminado en dos (2).

MES 3: Moto vehículos con dominio terminado en tres (3).

MES 4: Moto vehículos con dominio terminado en cuatro (4).

MES 5: Moto vehículos con dominio terminado en cinco (5).

MES 6: Moto vehículos con dominio terminado en seis (6).

MES 7: Moto vehículos con dominio terminado en siete (7).

MES 8: Moto vehículos con dominio terminado en ocho (8).

MES 9: Moto vehículos con dominio terminado en nueve (9).

MES 10: Moto vehículos con dominio terminado en cero (0).

ARTÍCULO 16°.- EMPLAZAMIENTO: Los moto vehículos detectados sin la constancia del cumplimiento de su revisión técnica o con la misma vencida, deberán ser emplazados en forma perentoria por la Autoridad de Aplicación a efectuar la R.T.O., en los términos del art. 21° del presente Decreto y no podrán salir de la jurisdicción en la que se encuentran radicados, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

ARTÍCULO 17°.- RESPONSABILIDAD DE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN: La Policía de la Provincia de Misiones a través de la Dirección General de Seguridad Vial y Turismo, deberá efectuar el control del cumplimiento de la R.T.O. en los moto vehículos que circulen por la vía pública.

ARTÍCULO 18°.- MOTO VEHÍCULOS SINIESTRADOS: La validez del Certificado de Revisión Técnica quedará sin efecto en todos aquellos casos en que el moto vehículo hubiera sufrido un siniestro en el cual se hayan deteriorado elementos de seguridad, tales como frenos, dirección, luces, partes estructurales del cuadro u otros que establezca el Ente Regulador.

Cuando la Autoridad de Aplicación constate que debido a un siniestro, sus elementos de seguridad hayan sufrido deformaciones, dispondrá realizar al moto vehículo una nueva verificación técnica labrando el acta correspondiente.

ARTÍCULO 19°.- CENTROS DE REVISIÓN TÉCNICA: La Verificación Técnica Obligatoria de los moto vehículos será efectuada en los Centros de Revisión Técnica



(C.R.T.) habilitados al efecto, los que deberán garantizar la calidad, uniformidad y solvencia en la prestación del servicio.

El Ente Regulador dispondrá para tal fin un número suficiente de CENTROS DE REVISIÓN TÉCNICA FIJOS para la cobertura en tiempo y forma del servicio, permitiendo que el usuario acceda al servicio con un desplazamiento lógico y razonable desde su domicilio hasta el lugar de la revisión.

El usuario del servicio podrá elegir libremente, entre los CENTROS DE REVISION TÉCNICA HABILITADOS Y AUTORIZADOS DE JURISDICCION PROVINCIAL, aquel en el que tomará el servicio.

Dichos Talleres funcionarán bajo la Dirección Técnica de un responsable, que deberá ser profesional universitario en las especialidades de Ingeniería Mecánica, Electromecánica o de otra rama de la Ingeniería cuya incumbencia los faculte a tal fin, debidamente habilitados en la matrícula del Colegio Profesional respectivo.

El Director Técnico tendrá la obligación de emitir y rubricar el Certificado de Revisión Técnica (CRT) y no podrá ocupar ningún cargo en otro taller habilitado a los mismos fines.

Los Talleres deberán contar con un DIRECTOR TÉCNICO SUPLENTE a efectos de reemplazar al titular en caso de necesidades por ausencia del mismo, que deberá cumplir con las mismas condiciones que el TITULAR.

ARTÍCULO 20º»- TAREAS QUE DESEMPEÑARÁN LOS CENTROS DE REVISIÓN TÉCNICA: Las tareas se ajustarán a las siguientes directivas:

a) Los Centros de Revisión Técnica (C.R.T.) a los que hace referencia la presente norma, deberán contar con dispositivos específicos para la revisión técnica de moto vehículos, que aseguren la realización de las pruebas con total eficacia, rapidez y seguridad para el moto vehículo y su conductor, debiendo como mínimo poder evaluar las siguientes características técnicas:

- Estado general del moto vehículo, chasis y pérdidas de líquidos.
- Estado de llantas y cubiertas delantera y trasera.
- Verificación del estado de suspensión delantera y trasera, juego de eje de dirección.
- Verificación del funcionamiento de los frenos delanteros y traseros.
- Control de los gases de escape.
- Control de ruido emitido por el motor.

Asimismo deberán verificar el correcto funcionamiento de:

- Luces de posición delantera y trasera.
- Luz alta y baja.
- Luz de freno.
- Luz de giro y baliza.
- Bocina.

Los (C.R.T.) para realizar la verificación técnica de moto vehículos deberán contar con la infraestructura y equipamiento mínimo que se detalla a continuación:



- Espacio cubierto para la línea de revisión de 2,4 mts. de ancho por 10 mts. de largo como mínimo, a la cual se debe adicionar una línea de 1,5 mts. de ancho por 10 mts. de largo para retomo y salida de los moto vehículos que será común en caso de más de una línea de revisión. Además el Taller deberá contar con espacios cubiertos para sala de espera, local de atención al público, archivo y baños.

- Frenómetro con báscula incluida.
- Banco de suspensión.
- Analizador de gases de escape.
- Equipo de placa para detectar holguras.
- Lámpara portátil en baja tensión.
- Comprobación de la alineación de la luz alta y baja con luxómetro incorporado.
- Decibelímetro para medir el nivel de ruidos.
- Manómetro para medir presión de neumáticos.
- Calibre para medir la profundidad del dibujo de la banda de rodamiento del neumático.

Al margen de las herramientas específicas antes reseñadas para la realización de la revisión técnica, deberá contarse también con dispositivos de sujeción adecuados para la total inmovilización del moto vehículo, y con otras herramientas manuales e instrumentos menores de uso corriente y dispositivos para la calibración del equipamiento.

El Centro de Revisión Técnica (C.R.T.) 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.

El Ente Regulador podrá actualizar el listado de equipamiento mínimo exigible.

b) El Centro de Revisión Técnica (C.R.T.) deberá efectuar la revisión del moto vehículo en un mismo predio y en un solo acto.

El Director Técnico calificará la R.T.O. pudiendo quedar comprendido el moto vehículo en uno de los siguientes tres grados de calificación, en función de las deficiencias observadas:

1) **APTO:** No presenta deficiencias o las mismas no inciden sobre los aspectos de seguridad para circular en la vía pública. Se le hará entrega de Oblea y Certificado.

2) **CONDICIONAL:** Recibirá el usuario un Certificado Condicional y Planilla de Taller que consignará las deficiencias menores que exigen ser subsanadas, las que deberán ser cumplidas en un plazo máximo de treinta (30) días. Transcurridos los treinta (30) días el Certificado Condicional pierde toda validez.

3) **RECHAZADO:** Recibirá una Planilla de Taller donde quedarán consignadas las deficiencias encontradas en la unidad verificada e impedirá al moto vehículo circular por la vía pública. Exigirá una nueva inspección técnica de la unidad, luego de ser subsanadas las deficiencias.

c) El Centro de Revisión Técnica (C.R.T.) 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, debiendo proveer de las estadísticas del caso a la Autoridad de Aplicación, conforme condiciones y plazos que esta requiera.

ARTÍCULO 21°.- DOCUMENTACIÓN ACREDITANTE DE LA R.T.O.:

a) **Certificado de Revisión Técnica:** El Centro de Revisión Técnica, una vez aprobada la revisión del moto vehículo, deberá confeccionar por triplicólo un Certificado de Revisión Técnica (C.R.T), suscripto por el Director Técnico del mismo y el Usuario, que acredite haber cumplido con la revisión técnica periódica que evalúe el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas relacionados con la seguridad activa y pasiva y la emisión de contaminantes y ruidos del moto vehículo, entregando una copia al Usuario, una

copia al Órgano de Control y conservando la restante para su archivo.

b) **Oblea de Revisión Técnica:** Esta identificación consistirá en una etiqueta autoadhesiva, 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, cuyo diseño y formato será establecido por el Ente Regulador y las que serán provistas por el Órgano de Control a los Centros de Revisión Técnica. El Ente Regulador podrá asimismo reemplazar esta identificación por otro tipo de dispositivos de carácter electrónico o los que la evolución tecnológica haga posible implementar en el futuro.

La información de la etiqueta deberá coincidir con la consignada en el Certificado de Revisión Técnica, manteniendo el mismo tipo de característica de seguridad. Dicha Oblea deberá ser colocada por el C.R.T. en el lugar del moto vehículo que será establecido por Resolución Ministerial, donde también debe constar la fecha de la próxima revisión.

Respecto a aquellos moto vehículos que no posean Certificado de Revisión Técnica vigente, la autoridad labrará un acta provisoria. Presentado el usuario dentro de los treinta (30) días siguientes ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, dicha acta quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva, dando lugar a la aplicación de la sanción correspondiente.-

ARTÍCULO 22°»- PRECIO DE LA REVISIÓN: La Revisión Técnica Obligatoria (R T O.) a llevarse a cabo en los Centros de Revisión habilitados a tal fin, será arancelada según tarifas aprobadas por el Ente Regulador a través del dispositivo legal que correspondiere.

La Tarifa del servicio cubrirá los costos de gestión, fiscalización y auditoría a cargo del ORGANISMO DE CONTROL, los costos de control de cumplimiento por parte de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, los costos de Revisión Técnica a cargo del CENTRO DE REVISION habilitado y los impuestos correspondientes.

ARTÍCULO 23°.- PRECIO DE LAS REVERIFICACIONES: Las re verificaciones que se realicen, con motivo de una desaprobación original [RECHAZADO), dentro de los treinta (30) días de efectuada la primera revisión, serán del 50 % del precio de la



misma-

En caso de ser Rechazado en la Segunda Revisión o presentar el moto vehículo fuera de los plazos estipulados, el usuario perderá esta franquicia, debiendo abonar la totalidad de la tarifa establecida a la presentación del moto vehículo.

Las verificaciones (CONDICIONALES) realizadas dentro del lapso de los treinta (30) días serán sin costo.

ARTÍCULO 24°.- PRINCIPIOS GENERALES: La Autoridad de Aplicación tiene el deber de controlar el cumplimiento de lo dispuesto por el presente Decreto. El personal dependiente de la Autoridad de Aplicación que se encuentre en funciones de verificación tendrá entre otras, las siguientes facultades:

- a) Realizar tareas de control e inspección destinadas a comprobar la existencia y vigencia de la documentación exigible con motivo de la presente norma. -
- b) Emplazar a los propietarios de los moto vehículos que hubieren sido detectados en inobservancia a la exigibilidad de la R.T.O., a efectuar la misma en forma perentoria, todo conforme el punto 4 del Decreto Nacional N° 779/95.

ARTÍCULO 25°.- INCUMPLIMIENTO DE LOS USUARIOS: La inexistencia o pérdida de vigencia de la Revisión Técnica Obligatoria prescrita por este Decreto, será sancionada conforme lo establece el Art. 18° del anexo II del Decreto Nacional N° 779/95,-

ARTÍCULO 26°.- IRREGULARIDADES DE LOS CENTROS DE REVISION

TECNICA: Los C.R.T. deberán responder por sus incumplimientos. A tales efectos, el Ente Regulador podrá aplicarles las sanciones establecidas en la normativa vigente, especialmente en los casos en que se comprobare:

- 1) Que el C.R.T. expidió Certificados de Revisión Técnica (C.R.T.) y/u obleas sin haberse cumplimentado previamente la revisión técnica,
- 2) Que se encontrasen en el taller Certificados de Revisión Técnica (C.R.T.) firmados en blanco,
- 3) Que se impidiese el control de auditoría del Organismo de Control,
- 4) Que el Director Técnico responsable del Taller de Revisión Técnica no cumpliera con las funciones para las cuales ha sido designado.

Los incumplimientos del Director Técnico además, serán comunicados al Colegio Profesional respectivo.-

ARTÍCULO 27°.- IRREGULARIDADES GRAVES: Si de las auditorías que efectuase el ORGANISMO DE CONTROL resultasen irregularidades en el accionar del CENTRO DE REVISION TECNICA, y las mismas fueran calificadas “prima facie” como graves por dicho órgano, porque podrían afectar la seguridad pública, procederá a suspender inmediatamente en forma preventiva al CENTRO DE REVISION TECNICA en cuestión conforme a lo establecido en el Art. 29° del presente, ello sin perjuicio de efectuar las denuncias penales que correspondan y por su parte el ENTE REGULADOR deberá



proceder a inhabilitar definitivamente cuando con las investigaciones que se realicen se constate que efectivamente el C.R.T. ha incurrido en faltas que ameriten esa medida.

El ORGANO DE CONTROL debe informar de la situación dentro de las CUARENTA Y OCHO (48) HORAS de detectada la irregularidad al ENTE REGULADOR a los efectos que correspondieren.

Si las irregularidades detectadas hubiesen afectado a los usuarios, los mismos serán notificados de inmediato por el ORGANO DE CONTROL de las medidas tomadas.

ARTÍCULO 28°.- SANCIONES:

a) **IRREGULARIDADES:** Las sanciones por incumplimientos serán aplicadas por el ENTE REGULADOR cuando el mismo considere que el PERMISIONARIO no cumple con las exigencias técnicas o administrativas dispuestas por el presente decreto y sus reglamentaciones.

I) PRIMERA VEZ: Apercibimiento de multa de hasta UN MIL QUINIENTOS (1500) LITROS de nafta ESPECIAL tomando como valor de referencia el valor testigo determinado por el Automóvil Club Argentino sede Posadas. Dicho apercibimiento será efectuado por escrito al Permisionario, para que en un término de (5) cinco días regularice la situación.

H) REINCIDENCIA: Suspensión de hasta diez (10) días dispuesta por el ENTE REGULADOR y Multa de hasta CINCO MIL (5.000) LITROS de nafta ESPECIAL tomando como valor de referencia el valor testigo determinado por el Automóvil Club Argentino sede Posadas, según la gravedad y reiteración del cumplimiento.

b) **IRREGULARIDADES GRAVES:** Las sanciones por irregularidades graves serán aplicadas por el ENTE REGULADOR a instancias del ORGANO DE CONTROL por considerar este organismo que el accionar del CENTRO DE REVISIÓN TÉCNICA atenta contra la seguridad pública.

EL ORGANO DE CONTROL podrá suspender las actividades del CENTRO DE REVISIÓN TECNICA en forma preventiva por un plazo máximo de diez (10) días y hasta tanto el ENTE REGULADOR aplique las sanciones definitivas.

I - PRIMERA VEZ: El ENTE REGULADOR podrá aplicar una sanción de suspensión de hasta veinte (20) días, incluidos los días de suspensión preventiva al C.R.T. y una penalización de hasta un monto equivalente a UN MIL OCHOCIENTOS (1.800) LITROS de nafta ESPECIAL tomando como valor de referencia el valor testigo determinado por el Automóvil Club Argentino sede Posadas.

II - REINCIDENCIA: En caso de reincidencia de irregularidades graves el ENTE REGULADOR podrá aplicar la clausura definitiva del CENTRO DE REVISION TECNICA y la suspensión de hasta CINCO (5) AÑOS del PERMISIONARIO para solicitar la habilitación de un nuevo Centro de Revisión Técnica.

Si el PERMISIONARIO rechazara la sanción por el incumplimiento o irregularidad constatados, podrá interponer recurso conforme lo establece el Artículo 31 del presente.



Serán de aplicación para el ofrecimiento y producción de las pruebas las disposiciones pertinentes de la Ley XII N° 6 del Digesto Jurídico Provincial (Antes Ley 2335) CODIGO PROCESAL CIVIL, COMERCIAL, DE FAMILIA Y VIOLENCIA FAMILIAR de la Provincia de Misiones.

ARTÍCULO 29°.- PARTIDAS PRESUPUESTARIAS: Facultase al Ente Regulador a solicitar la asignación y reasignación de partidas presupuestarias necesarias para el cumplimiento de los objetivos previstos en el presente Decreto.

ARTÍCULO 30°.- AUDITORIAS DE LA PRESTACION: La fiscalización del sistema de revisión técnica moto vehicular obligatorio en sus aspectos técnicos estará a cargo del Órgano de Control. Éste además por sí o con el acompañamiento del Ente

Regulador - o de quien éste determinase - controlará in situ en forma sistemática los Centros de Revisión y el cumplimiento de las especificaciones técnicas y administrativas exigidas en las revisiones técnicas que se efectuaren.

En cualquier caso la documentación habilitante deberá estar a la vista y las unidades (máquinas y equipamientos de verificación) a disposición para una eventual revisión de control.-

ARTÍCULO 31°.- DECISIONES DEL ENTE REGULADOR: Las decisiones del Ente Regulador dictadas dentro de los límites de su competencia gozan de los caracteres propios de los actos administrativos y obligan al Permisionario.

Contra las mismas son procedentes los recursos que correspondan por aplicación de las normas contenidas en la Ley del Digesto Jurídico Provincial - I - N° 89 (Antes Ley 2970) - Título X - Capítulo XI y toda otra de procedimiento administrativo o que las sustituyeren o modificaren.

ARTÍCULO 32°.- ARCHIVOS DE LA DOCUMENTACION: El Centro de Revisión Técnica deberá guardar una copia de toda la documentación emitida en legajos individuales por cada moto vehículo inspeccionado durante los últimos CINCO (5) AÑOS

El ORGANO DE CONTROL, o quien éste designase, deberá guardar la copia recepcionada en iguales condiciones que el taller durante los últimos DIEZ (10) AÑOS.

ARTÍCULO 33°.- PERMISIONARIO: Sin perjuicio de lo que el contrato de prestación establezca, cada PERMISIONARIO DE UN CENTRO DE REVISION TECNICA tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

- a) Construir, operar y mantener las instalaciones del o los CENTROS DE REVISION TECNICA autorizados por el ENTE REGULADOR oara la provisión del servicio de control moto vehicular.
- b) Proporcionar al ORGANO DE CONTROL la información periódica que éste le requiera, presentando la documentación por medio del sistema de información que se determine al efecto.



c) Contar con un sistema de registro de las revisiones efectuadas que se utilizará para asentar las verificaciones realizadas, el resultado de las mismas, el motivo del rechazo y un sistema de fotovalidación color.

Dicho registro deberá archivar toda la documentación emitida por cada moto vehículo inspeccionado durante un período de CINCO (5) AÑOS desde la fecha de la última inspección realizada al moto vehículo.

d) QUEDA expresamente PROHIBIDO para los CENTROS DE REVISION TECNICA habilitados bajo este Decreto, efectuar inspecciones, verificaciones o revisiones de moto vehículos cualquiera sea su jurisdicción y/o matriculación, fuera de este sistema. Será pasible de sanción grave el C.R.T que otorgue certificados, obleas y/u otra documentación que no sea la prevista por el organismo autorizado por este Decreto, sin perjuicio de las responsabilidades penales a que diere lugar.

e) Los PERMISIONARIOS de los CENTROS DE REVISION TECNICA, sean personas jurídicas o físicas y sus parientes consanguíneos o afines hasta el 3º grado inclusive, no podrán poseer total o parcialmente, talleres de reparación de moto vehículos y/o agencias de ventas de moto vehículos usados o nuevos comprendidos en los alcances del presente Decreto.

f) Los PERMISIONARIOS de los CENTROS DE REVISION TECNICA OBLIGATORIA, no podrán ser EMPLEADOS ni FUNCIONARIOS PÚBLICOS sean éstos NACIONALES, PROVINCIALES, MUNICIPALES o de ENTES AUTARQUICOS O DESCENTRALIZADOS de cualquier jurisdicción.

g) Los Permisarios deberán tener cubiertas las Responsabilidades Civiles que pudieran derivarse de su actuación mediante la correspondiente póliza de seguro. Asimismo no podrán ser propietarios de más de dos (2) talleres en el ámbito provincial.

ARTÍCULO 34º.- BIENES COMPRENDIDOS: Los bienes cuya tenencia deberá asegurar el Permisario forman un conjunto que se denomina unidad de afectación. Aquellos bienes que el Permisario incorpore con posterioridad a la habilitación otorgada, integrarán dicha unidad de afectación.

El Permisario tendrá la administración de los bienes afectados al servicio.

Todos los bienes involucrados en el servicio deberán mantenerse en buen estado de conservación y uso, realizándose las renovaciones periódicas, disposiciones y adquisiciones, que correspondan a un equipamiento de última generación según la naturaleza

y características de cada tipo de verificación y las necesidades del servicio, considerando cuando resultare apropiado incorporar las innovaciones tecnológicas que resultasen convenientes.



El Permisario será responsable ante el Estado Provincial y los terceros de la correcta administración y disposición de los bienes afectados a la prestación de servicio, así como por todas las obligaciones y riesgos inherentes a su operación, mantenimiento, adquisición y construcción, con los alcances que se estipulan en el presente Decreto.

A la extinción de la prestación quedarán en propiedad del Permisario los bienes afectados al servicio que hubieren sido adquiridos o construidos durante su vigencia, como así también aquellos que se hubiesen afectado a la prestación.

Los equipos de los C.R.T.O. corresponderán a tipos homologados de acuerdo con las Especificaciones Técnicas exigidas en la reglamentación que fije el Ente Regulador, debiendo ser aprobados por el Órgano de Control.

ARTICULO 35°.- DIRECTOR TÉCNICO:

a) Los CENTROS DE REVISION TECNICA funcionarán bajo la responsabilidad de UN DIRECTOR TECNICO registrado y habilitado por el ORGANO DE CONTROL.

El Director Técnico deberá poseer, sin excepción, el título de Ingeniero, con incumbencias específicas en la materia, matriculado en el Consejo Profesional de la jurisdicción. Esta condición será verificada por los consejos profesionales competentes y la auditoría del sistema de REVISION TECNICA OBLIGATORIA.

b) El DIRECTOR TECNICO firmará todos los Certificados de Revisión Técnica otorgados por el C.R.T bajo su cargo, para lo cual deberá registrar su firma en el libro de registros de DIRECTORES TECNICOS habilitado en el ORGANO DE CONTROL.

c) El DIRECTOR TECNICO deberá estar presente en las instalaciones del C.R.T. durante el horario de atención a los usuarios o cuando el ORGANO DE CONTROL lo convoque con una notificación no inferior a las VEINTICUATRO (24) HORAS

d) El DIRECTOR TECNICO será el responsable por todas las revisiones moto vehiculares que se efectúan en el C.R.T., así como de las inobservaciones de lo establecido en la normativa y de todas las actividades técnicas operativa que se realicen en el predio del C.R.T.

e) Los DIRECTORES TECNICOS de los CENTROS DE REVISION TECNICA, no podrán poseer, Total o Parcialmente, Talleres de reparación de moto vehículos y/o Agencias de ventas de moto vehículos usados o nuevos comprendidos en los alcances del presente Decreto.

ARTÍCULO 36°.- ADQUISICION DE LA DOCUMENTACION: LOS CENTROS DE REVISION TECNICA HABILITADOS adquirirán exclusivamente del Órgano de Control la documentación necesaria (certificados y obleas) para efectuar las revisiones técnicas.



ARTÍCULO 37°.- FUERZA MAYOR: En el supuesto que por razones de caso fortuito o fuerza mayor debidamente justificados, el PERMISIONARIO viera alterado o desequilibrado el normal desarrollo del servicio prestado por su CENTRO DE REVISION TECNICA deberá comunicarlo por escrito en un plazo de VEINTICUATRO (24) HORAS al ORGANO DE CONTROL

El ORGANO DE CONTROL verificará la situación y comunicará al ENTE REGULADOR el estado de situación y propondrá las medidas necesarias para regularizar el servicio.

El ENTE REGULADOR en función del análisis de la situación tomará las decisiones del caso a los fines de normalizar el servicio, o la revocación de la habilitación del PERMISIONARIO si no existiera alternativa de normalizarlo en plazos que no excedan los sesenta (60) días desde la interrupción del servicio.

ARTÍCULO 38°.- DERECHOS DE LOS USUARIOS: Los usuarios gozan de los siguientes derechos, sin que esta enumeración sea limitativa:

- a) Exigir una prestación de servicio de óptima calidad, confiable objetiva respecto a las condiciones técnicas de su moto vehículo, así como una correcta satisfactoria atención personal.
- b) Recurrir ante el ENTE REGULADOR cuando considere que la calidad del servicio sea inferior a la exigida por el presente Decreto.
- c) Recibir información general sobre los servicios que el PERMISIONARIO preste
- d) Ser informado con anticipación suficiente de cambios eventuales de servicios programados por razones operativas.
- e) Denunciar ante el ENTE REGULADOR cualquier conducta irregular u omisión del PERMISIONARIO o de su personal que pudiera afectar sus derechos, perjudicar los servicios o el medio ambiente.
- f) Recibir al momento de la Verificación Técnica de su moto vehículo por parte del C.R.T. un REGLAMENTO OPERATIVO donde podrá informarse sobre las características de las R.T.O., de sus derechos y obligaciones. En el mismo constatará la dirección postal, el número telefónico y correo electrónico del ENTE REGULADOR a los efectos de las preguntas, dudas, reclamos y quejas por parte de los usuarios sobre el servicio brindado por los CENTROS DE REVISION TECNICA.

ARTÍCULO 39.- RECLAMO DE LOS USUARIOS: En el caso que el usuario tuviera dudas sobre el diagnóstico de su moto vehículo, el DIRECTOR TECNICO tiene la obligación de invitar al usuario a verificar las fallas detectadas. Si persistiese la duda el usuario podrá manifestar su queja a través del libro de quejas.

A todos los efectos indicados en el artículo anterior, el PERMISIONARIO deberá poner al alcance del usuario el “Libro de Quejas” habilitado por el ORGANO DE CONTROL, instruyéndolo en lo relativo a hacer constar. Nombre, domicilio, código postal,



dominio del moto vehículo, la fecha y el motivo de la queja. Asumiendo el Director Técnico la

obligación de responderlas por correo certificado en un plazo no mayor a cinco (5) días y dejar asentado en el libro el número de certificado postal de la respuesta enviada.

En sus inspecciones, el ORGANO DE CONTROL evaluarlas quejas asentadas en el libro y las respuestas dadas a las mismas, en función de ello podrán aplicar las penalidades correspondientes al PERMISIONARIO.

Contra las decisiones o falta de respuesta del PERMISIONARIO, los usuarios podrán interponer los recursos previstos en la normativa vigente conforme lo establece el Artículo 31 del presente.

ARTÍCULO 40°.- ARCHIVO DE DOCUMENTACION: El titular del moto vehículo inspeccionado deberá guardar los originales recibidos con motivos de la inspección, independientemente del resultado obtenido, para exhibirlo ante la Autoridad Competente toda vez que le sea requerida.

ARTÍCULO 41°.- CONTROL EN RUTA: La Dirección General de Seguridad Vial y Turismo de la Policía de la Provincia que desempeñará las funciones de Autoridad de Aplicación, tendrá a su cargo la comprobación del cumplimiento de las obligaciones de los propietarios de moto vehículos, siendo la única autorizada a efectuar controles en la vía pública dentro de la jurisdicción provincial.

ARTÍCULO 42°: PENALIDADES: Si de los controles en ruta efectuados por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, resultasen irregularidades graves tales como: falsificaciones o adulteraciones de los CERTIFICADOS DE REVISIÓN TÉCNICA U OBLEAS, la misma deberá proceder a radicar las denuncias penales pertinentes.

Los propietarios de los moto vehículos en infracción a lo establecidos por el presente Decreto y sus normas supletorias, podrán ser emplazados en forma perentoria por la AUTORIDAD DE APLICACION y/o por otras autoridades jurisdiccionales a efectuar la REVISION TECNICA OBLIGATORIA (R.T.O.) sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

Si la AUTORIDAD DE APLICACIÓN considera que el moto vehículo detectado en infracción por el estado de sus condiciones técnicas “prima facie” podría atentar contra la seguridad pública en su circulación por las rutas y caminos, deberá impedir la continuidad de la marcha y proceder a retirarlo de circulación, sin perjuicio de las penalidades correspondientes.

Toda infracción será penalizada con multas, estableciéndose que el importe máximo a aplicar, será el equivalente a QUINIENTOS (500) LITROS DE NAFTA ESPECIAL tomado como valor de referencia el valor testigo determinado por el Automóvil Club Argentino sede Posadas.

ARTICULO 43°.- APORTE AL ENTE REGULADOR: El ÓRGANO DE CONTROL depositará mensualmente entre los días 1 al 5, en una cuenta bancada indicada por el Ente



Regulador (Ministerio de Gobierno) la suma de Pesos equivalente al 50% (cincuenta por ciento) del valor de cada conjunto de documentación vendida a los Centros de Revisión Técnica de Jurisdicción Provincial, con destino a lo establecido en el Artículo 22 del presente instrumento legal como a cubrir todo otro gasto relacionado con la seguridad vial.

ARTICULO 44°.- HABILITACIONES DE CENTROS DE REVISION TECNICA: En las Oficinas del ÓRGANO DE CONTROL se dispondrá de un libro de registros de personas físicas o jurídicas aspirantes a habilitar un CENTRO DE REVISION TÉCNICA (C.R.T.) de Jurisdicción Provincial, los cuales deberán presentar una carpeta de factibilidad técnica-económica del proyecto al ORGANO DE CONTROL.

En el plazo de DIEZ (10) DIAS el ORGANO DE CONTROL elevará al ENTE REGULADOR la carpeta de factibilidad técnico-económica mencionada precedentemente, cuando estimare que el aspirante reúne todas las condiciones necesarias para ser habilitado a prestar los servicios regulados en el presente Decreto.

El análisis de la carpeta técnica será efectuado por EL EQUIPO TECNICO del ORGANO DE CONTROL, el cual autorizará el inicio de la instalación del C.R.T.

En función del análisis de la información, la localización pretendida, los beneficios al sistema, el ENTE REGULADOR procederá fundamentando debidamente su decisión a rechazar el pedido o autorizar al PERMISIONARIO a iniciar las obras destinadas a la instalación del C.R.T. y consecuente montaje del equipamiento.

Notificada la finalización del montaje del C.R.T., el ORGANO DE CONTROL verificará que el mismo cumpla con las exigencias establecidas para ser habilitado para efectuar Revisiones Técnicas Obligatorias de Moto Vehículos.

En el caso que no existan objeciones por parte del Órgano de Control, éste lo comunicará al ENTE REGULADOR quien procederá a habilitarle mediante el instrumento legal correspondiente, otorgándole el número de registro respectivo.

El ENTE REGULADOR podrá renovar la habilitación del C.R.T cada TRES (3) años -

ARTÍCULO 45°.- APLICACIÓN SUPLETORIA: Se aplican supletoriamente las disposiciones de la Ley XVHI - N° 29 del Digesto Jurídico Provincial (Antes Ley 4511) que adhiere a la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y a su Decreto reglamentario N° 779/95 en todo cuanto no se opongan al presente texto. En aquellos casos no previstos por Norma alguna, serán ajustados al principio de justicia y equidad por el ENTE REGULADOR. -

ARTÍCULO 46°.- PLAZOS: Todos los plazos administrativos se cuentan por días hábiles, salvo expresa disposición legal en contrario, y se computan a partir del día siguiente de su notificación.-

ARTÍCULO 47°.- FACÚLTASE al Ente Regulador a dictar las reglamentaciones correspondientes, diseñar los manuales procedimentales y todo otro instrumento legal tendiente a materializar la correcta y más adecuada implementación del Sistema Provincial de Verificación Técnica de moto vehículos. -



ARTÍCULO 48°.- REFRENDARAN el presente Decreto el Señor Ministro Secretario de Gobierno y el Señor Ministro Secretario de Estado de Hacienda, Finanzas, Obras y Servicios Públicos.-

ARTÍCULO 49°.- REGISTRESE, publíquese en el Boletín Oficial; comuníquese al Ministerio de Gobierno, Ministerio de Hacienda, Finanzas, Obras y Servicios Públicos, Policía de la Provincia de Misiones y REMITASE copia autenticada a los Municipios. Cumplido, ARCHÍVESE.-



ANEXO III

Decreto Reglamentario 32/2018

2018-01-11

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Decreto 32/2018

Modificación. Decreto N° 779/1995.

Ciudad de Buenos Aires, 10/01/2018

VISTO el Expediente N° S02:0009866/2017 del Registro de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE, la Ley N° 24.449 y su Decreto Reglamentario N° 779 del 20 de noviembre de 1995, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley N° 24.449, estableció los principios que regulan el uso de la vía pública y su aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres, así como también a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito, siendo su ámbito de aplicación la jurisdicción federal.

Que la mencionada Ley N° 24.449, fue reglamentada por el Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995.

Que si bien dicha normativa fue complementada por un número importante de normas, los avances tecnológicos y productivos existentes generan una necesidad de actualización del compendio reglamentario, cuyas disposiciones no acompañan en algunos aspectos dicha realidad.

Que en este sentido, se han ido incrementando vacíos normativos que ameritan ser subsanados a efectos de dejar establecidos criterios de seguridad a los que deben sujetarse los nuevos modelos de vehículos a incorporar en la vía pública, resultando necesaria la creación de nuevas categorías que reflejen las especificidades de cada uno de ellos.



Que como consecuencia de la adaptación referida precedentemente, también deben introducirse modificaciones en torno a las categorías de Licencias Nacionales de Conducir a ser otorgadas.

Que con el fin de tramitar las modificaciones correspondientes, se realizó un trabajo en conjunto entre la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE, la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS y la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL.

Que asimismo, resulta pertinente generar un marco jurídico más dinámico, que permita a la Autoridad de Aplicación, ir ajustando la normativa según la evolución y conformación de la oferta de transporte de carga en el tiempo.

Que a su vez, la normativa vigente no contempla algunos tipos de equipos de transporte, que por sus características intrínsecas requieren un régimen especial, resultando necesaria su modificación en tal sentido.

Que las modificaciones propiciadas encuentran un objetivo común destinado a la ampliación en la capacidad de los vehículos de transporte interjurisdiccional de carga y la optimización de las condiciones exigidas para su circulación, redundando en una mejora en la productividad nacional y en los costos del transporte, sin que ello genere afectación a la seguridad y a la vida útil de la infraestructura vial.

Que la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, y la SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE han tomado la intervención que les compete.

Que la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS, ha tomado la intervención que le compete.

Que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD órganos descentralizados en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE, han tomado la intervención de su competencia.



Que asimismo la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, y la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS, ambas dependientes de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, han tomado la intervención que les compete.

Que la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS de la SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA del MINISTERIO DE TRANSPORTE, ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida, se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 99, inciso 2 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y por la Ley N° 24.449.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- Reglamentase el artículo 5º del Título I del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 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 N° 26.938 complementaria de la Ley N° 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.”

ARTÍCULO 2º.- Sustitúyese el inciso h) del artículo 13 del Título III del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“h) Será Autoridad de Aplicación en esta materia el MINISTERIO DE TRANSPORTE, quien a través de sus órganos competentes, otorgará la licencia para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional - Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional.”

ARTÍCULO 3º.- Sustitúyese el inciso b) del artículo 14 del Título III del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“b) Para los conductores de vehículos de transporte interjurisdiccional, el órgano competente del MINISTERIO DE TRANSPORTE exigirá para obtener la Licencia



Nacional Habilitante, además de lo previsto en el inciso a) del presente artículo, aquellos requisitos que sean inherentes al servicio específico de que se trate.

El MINISTERIO DE TRANSPORTE, a través de sus órganos competentes en la materia, establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos, determinará los mecanismos tendientes a la homologación de los cursos establecidos en los incisos anteriores y podrá supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo y, en caso de inobservancia, suspender o retirar la autorización conferida a los establecimientos”.

ARTÍCULO 4º.- Sustitúyese el artículo 16 del Título III del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTÍCULO 16 - CLASES DE LICENCIAS

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

Clase A.1: Ciclomotores, para menores a partir de los DIECISÉIS (16) años;

Clase A.2: Motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos sin cabina (no cabinados) de hasta CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150 c.c.) de cilindrada o de hasta ONCE KILOWATTS (11 kW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica; Clase A.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 para conducir se debe acreditar poseer una habilitación previa de DOS (2) años para conducir vehículos de la clase A.2., excepto los mayores de edad según lo establecido por el Código Civil y Comercial de la Nación.

Clase A.4: Motocicletas de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) de cilindrada o de más de VEINTE KILOWATTS (20 kW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica, con una cilindrada de hasta SEISCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (600 c.c.) o con una potencia máxima continua nominal de hasta CUARENTA KILOWATTS (40 kW). A los efectos de obtener esta subclase de licencia para conducir se debe acreditar poseer una habilitación previa de DOS (2) años para conducir vehículos de la clase A.3., excepto los mayores de edad según lo establecido por el Código Civil y Comercial de la Nación.



Clase A.5: Motocicleta de más de SEISCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (600 c.c.) de cilindrada o de más de CUARENTA KILOWATTS (40 Kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia para conducir se debe acreditar poseer una habilitación previa de DOS (2) años para conducir vehículos de la clase A.4., excepto los mayores de edad según lo establecido por el Código Civil y Comercial de la Nación.

Clase A.6: Motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos contemplados en los puntos precedentes, de cualquier cilindrada si se trata de motorización a combustión o de cualquier potencia si se trata de motorización eléctrica, utilizados para el transporte de cualquier actividad comercial e industrial; Clase B.1: Automóviles, utilitarios, camionetas, cuatriciclos provistos con cabina y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) de peso total y con cualquier tipo de motorización; Clase B.2: Automóviles, utilitarios, camionetas y casas rodantes motorizadas de hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) de peso total, con un acoplado de hasta SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg) o una casa rodante no motorizada;

Clase C: Camiones, sin acoplados o semiacoplados y casas rodantes motorizadas de más de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) de peso y los automotores comprendidos en la clase B.1.; Clase D.1: Automotores para servicios de transporte de pasajeros de hasta OCHO (8) plazas y los comprendidos en la clase B.1.;

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

Clase D.3: Vehículos para servicios de urgencia, emergencia y similares;

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

Clase E.2: Maquinaria especial no agrícola;

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

Clase F: Vehículos correspondientes a las diversas clases, según el caso. La licencia consignará la descripción de la adaptación que corresponda a la condición física de su titular.



Previo al otorgamiento de las habilitaciones a las que hace referencia el párrafo anterior, las personas deberán someterse a una evaluación conductiva con el vehículo que posea las adaptaciones y/o el equipamiento especial necesario y compatible con el déficit físico del solicitante.

Clase G.1: Tractores agrícolas;

Clase G.2: Maquinaria especial agrícola.

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

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

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

ARTÍCULO 5º.- Sustitúyese el artículo 28 del Título V del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTÍCULO 28 - 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 N° 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.“



ARTÍCULO 6°.- Sustitúyese el artículo 29 del Título V del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTÍCULO 29.- CONDICIONES DE SEGURIDAD.

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

a) En general:

1. El sistema de frenado permanente debe ser seguro y eficaz y sus elementos constitutivos deben cumplir con las 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 llevarán 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 RADIAN (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 \pm 5 mm) y una altura de CIENTO CINCUENTA MILÍMETROS más/menos CINCO MILÍMETROS (150 mm \pm 5 mm). Las franjas a SETENTA Y OCHO CENTÉSIMAS DE RADIAN (0,78 rad) o sea, CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) tendrán un ancho de CIEN MILÍMETROS más/menos DOS MILÍMETROS (100 mm \pm 2 mm).

- 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 N° 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.”

ARTÍCULO 7°.- Sustitúyese el artículo 30 del Título V del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTÍCULO 30. - REQUISITOS PARA AUTOMOTORES.



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

g) Todos los vehículos de las categorías M y N, deben brindar protección al conductor contra el encegucimiento 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 \pm 5 mm). El espesor de la placa o banda podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retro-reflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.

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

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

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

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

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



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

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

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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

- a) Determinar las condiciones de marcha del vehículo;
- b) Determinar el funcionamiento o condiciones de funcionamiento de todos los órganos o elementos constitutivos a controlar;
- c) Detectar las fallas o anomalías que puedan producirse en aquellos órganos o elementos a controlar.

Además, debe reunir las siguientes características:

- a) El tablero, o instrumental debe estar ubicado ergonómicamente dispuesto de forma tal que quien conduzca no deba desplazarse ni desatender el manejo para visualizar en forma rápida sus componentes e indicaciones. Las distancias y límites de ubicación respecto a la visual del conductor serán las establecidas en el citado Anexo B;
- b) La función que cumple cada uno de los componentes deberá estar identificada con ideogramas normalizados conforme lo establezca el Anexo B- “Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos” del presente régimen;
- c) Las unidades de medida (magnitudes), en caso de que las tuviera, estarán indicadas según el Sistema Métrico Legal Argentino;
- d) Debe poseer iluminación de una intensidad tal que no incida en el habitáculo ni produzca reflejos indeseables que dificulten la conducción o entorpezcan la visión del conductor. El encendido debe ser simultáneo con las luces de posición, con conmutador único.

2.- CUENTA KILÓMETROS (ODÓMETRO) Y VELOCÍMETRO –



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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

- a) El odómetro totalizador (de uso obligatorio) es el instrumento destinado a indicar y registrar en forma automática y acumulativa las distancias recorridas por el vehículo desde su puesta en funcionamiento. Debe permitir la lectura directa del total y sin que se pueda volver a ponerlo a CERO (0) en forma manual, sino automática, luego de totalizar los KILÓMETROS indicados;
- b) El odómetro parcial (de uso optativo) es el mecanismo similar al anterior, pero destinado a registrar el recorrido parcial, que puede ponerse a CERO (0) en cualquier momento por medio del dispositivo al efecto.

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

a- Odómetro totalizador.

- a.1 Debe poseer una capacidad acumulativa mínima de CIEN MIL KILÓMETROS (100.000 km) retornando a CERO (0) en forma automática e instantánea, luego de totalizada dicha cifra, para volver a acumular nuevamente;
- a.2 El margen de error máximo admisible en el cómputo de las distancias indicadas y registradas, con relación a las distancias reales recorridas por el vehículo, será el establecido en la norma IRAM respectiva que determina el citado Anexo B;

b- Odómetro parcial.

- b.1 Debe poseer una capacidad acumulativa mínima de MIL KILÓMETROS (1.000 km);
- b.2 Debe poseer un comando manual que permita ponerlo en CERO (0) en cualquier momento;
- b.3 En caso de haber llegado a acumular los kilómetros establecidos en b.1 debe poder retornar a CERO (0) en forma automática e instantánea y comenzar a acumular nuevamente;



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

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

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

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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

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

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

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

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

Además, debe reunir las siguientes características:

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



norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- “Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos” del presente régimen;

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

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

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

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

ARTÍCULO 8°.- Sustitúyese el artículo 31 del Título V del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTÍCULO 31. - SISTEMA DE ILUMINACIÓN.

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

Sólo se exceptúan de las exigencias de este artículo y el siguiente, a los chasis o vehículos incompletos que, en el traslado para su complementación, además de otras exigencias



reglamentarias, tengan instalados los faros delanteros, las luces de posición delantera y trasera, las luces indicadoras de dirección y las luces de freno.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



ARTÍCULO 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 40° 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 carecieran 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.”

ARTÍCULO 10.- Incorpóranse como incisos 39 y 40 del artículo 34 del Título V del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, los siguientes:

“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.”

ARTÍCULO 11.- Sustitúyese el artículo 37 del Título VI del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTÍCULO 37. - 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.”

ARTÍCULO 12.- Sustitúyese el artículo 40 del Título VI del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

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



a) Portar la Licencia Nacional de Conducir o la Licencia Nacional habilitante (LNH) otorgada conforme el presente régimen. En caso de pérdida, robo o cambio de jurisdicción, se entregará en reemplazo otra, por lo que le resta de vigencia.

b) Portar la cédula de Identificación del Automotor, 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 N° 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 N° 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 (360°), desde una distancia, de noche y con buen tiempo, de QUINIENTOS METROS (500 m) y una capacidad de funcionamiento ininterrumpida no inferior a DOCE (12) horas. Deben ser destellantes de CINCUENTA a SESENTA (50 a 60) ciclos por minuto, con fuente de alimentación autónoma y sistema eléctrico, 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 correaes 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.”

ARTÍCULO 13.- Sustitúyese el artículo 47 del Título VI del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTÍCULO 47. - USO DE LAS LUCES.

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

a) Luces bajas: mientras el vehículo transite por Rutas Nacionales de día, deben permanecer encendidas las luces bajas o el sistema de luz de circulación diurna (conocido por sus siglas en inglés: “DRL”), independientemente del grado de luz natural o de las



condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda encender las luces altas.

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

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

c) Sin reglamentar.

d) Sin reglamentar.

e) Sin reglamentar.

f) Sin reglamentar.

g) Sin reglamentar.

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

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

ARTÍCULO 14.- Sustitúyese el artículo 48 del Título VI del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“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 aquella que resulte prudente teniendo en cuenta la velocidad de marcha y las condiciones de la calzada y del clima, teniendo como mínimo una separación en tiempo de por lo menos DOS (2) segundos, con excepción de las unidades para transporte de carga cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m), cuando circulen en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación, en cuyo caso la separación será de CIEN METROS (100 m).

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

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

j) Sin reglamentar.

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

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

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

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

l.3) Los neumáticos de un mismo eje o conjunto (tándem), deben ser de igual tamaño, tipo, construcción y peso bruto. Además, deben estar montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría sólo en caso de utilización de la rueda de auxilio. Para automóviles que usen neumáticos del tipo diagonal y radial simultáneamente, estos últimos deben ir



colocados en el eje trasero. En el caso del transporte automotor de pasajeros y de cargas de carácter interjurisdiccional la utilización de neumáticos de base amplia se rige por lo dispuesto en el Anexo R del presente régimen, y para el de carácter internacional, por las normas dispuestas en el ámbito del MERCOSUR.

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

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

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

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

n) Sin reglamentar.

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

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



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

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

r) Sin reglamentar.

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

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

t) Sin reglamentar.

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

v) Sin reglamentar.

w) Es de aplicación lo previsto en el inciso a) del artículo 33 de la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

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

y) Sin reglamentar.”

ARTÍCULO 15.- Regláméntase el inciso e) del artículo 53 del Título VI del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, de la siguiente manera:



“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.”

ARTÍCULO 16.- Sustitúyense los incisos c), d) y e) del artículo 63 del Título VI del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por los siguientes:

“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, correa y casco de seguridad. Estos vehículos sólo podrán circular en horas diurnas y a una velocidad máxima de SETENTA KILÓMETROS POR HORA (70 km/h).



Dichos vehículos podrán contar con un paragolpe trasero alternativo (o especial) de transporte, exclusivamente para permitir la circulación de los mismos desde la fábrica y/o de frontera al concesionario y de éste a la empresa carrocería. La terminal automotriz importadora establecerá las condiciones técnicas del paragolpe trasero alternativo para garantizar la seguridad.”

ARTÍCULO 17.- Sustitúyese el artículo 77 del Título VIII del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTÍCULO 77 -CLASIFICACIÓN. Constituyen faltas graves las siguientes:

- a) Las conductas atentatorias a la seguridad del tránsito, violatorias de las disposiciones vigentes en la Ley N° 24.449 y su reglamentación, incluyendo la conducción de todo vehículo que cuente con un régimen de restricciones en su circulación por vías no autorizadas;
- b) Sin reglamentar;
- c) La inhibición, adulteración o modificación de los sistemas originales previstos para abatir las emisiones contaminantes;
- d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo conforme lo previsto por la normativa vigente en la materia y en especial lo establecido en el artículo 40 de la presente reglamentación;
- e) La falta de la documentación exigible, que es la prevista en la presente reglamentación y en cualquier otra norma expresamente establecida por la Autoridad de Aplicación;
- f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente acreditado conforme lo establecido en el artículo 40 de la presente reglamentación.
- g) Sin reglamentar;
- h) Sin reglamentar;
- i) Sin reglamentar;



j) Librar al tránsito público vehículos fabricados o armados en el país o importados, que no cumplan con los requisitos de seguridad activos y pasivos en virtud de la exigencia contenida en el Título V de la Ley N° 24.449, y su reglamentación, y no habiendo obtenido de la autoridad competente la correspondiente Licencia para Configuración de Modelo (L.C.M.), la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) o el Certificado de Revisión Técnica Obligatoria (R.T.O.), según corresponda, que dé cuenta de su aptitud para circular conforme lo previsto por el artículo 34 de la presente reglamentación;

k) La circulación con transporte de vehículos de pasajeros o carga sin contar con la habilitación extendida por la autoridad competente o que teniéndola no cumpliera con lo allí exigido, en particular, en lo relativo a la relación potencia peso y exceso en las dimensiones máximas reglamentarias.

l) El exceso de peso, provocando una reducción en la vida útil de la estructura vial, en la proporción que corresponda al peso y dimensión máxima vehicular permitida para cada configuración;

m) Sin reglamentar;

n) Sin reglamentar;

ñ) Circular en un mismo carril con una distancia entre vehículos que sea inferior a la distancia de seguridad mínima requerida. Esta distancia mínima es la que resulta de una separación en tiempo de DOS SEGUNDOS (2 s) a la velocidad de circulación del vehículo, con excepción de las unidades para transporte de carga cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m), cuando circulen en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación, en cuyo caso la separación será de CIEN METROS (100 m);

o) Sin reglamentar;

p) Transitar con un número de ocupantes superior al número de correajes o cinturones de seguridad del vehículo. Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo;

q) Conducir vehículos utilizando, en el habitáculo del conductor, auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video conocidos por sus siglas en inglés “VHF”, “DVD” o similares, así como todo otro elemento que produzca distracción o requiera la atención sensitiva del conductor;



- r) Conducir vehículos propulsados por el conductor que se encuentren establecidos en el presente régimen y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto;
- s) Conducir motocicletas y/o todo vehículo para el cual el presente régimen requiera el uso obligatorio de casco reglamentario, cuando alguno de sus ocupantes no utilice el casco o no lo utilice correctamente colocado y sujetado, excepto aquellos vehículos que posean cabinas o jaulas anti vuelco;
- t) Sin reglamentar;
- u) Transitar con menores de DIEZ (10) años en asientos delanteros y/o sin dispositivos de retención infantil. Los menores deben ser siempre trasladados en el asiento trasero del vehículo y tener colocados el dispositivo homologado de retención infantil correspondiente a su peso y tamaño;
- v) Sin reglamentar;
- w) Sin reglamentar;
- x) Conducir un vehículo sin el comprobante que acredite el cumplimiento de la Revisión Técnica Obligatoria, previsto en el artículo 34 de la presente reglamentación;
- y) Conducir un vehículo sin el comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 40, inciso c), de la presente reglamentación.”

ARTÍCULO 18.- Reglamentase el artículo 86 del Título VIII del Anexo 1 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 86 - ARRESTO.

- a) Sin reglamentar.
- b) Sin reglamentar.
- c) Sin reglamentar.
- d) En la penalidad dispuesta a la participación u organización, en la vía pública, de competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores, quedan



comprendidos la totalidad de los vehículos automotores, sean automóviles, triciclos, cuatriciclos, cuatriciclos livianos, provistos o no con cabinas, y automotores antiguos de colección.

e) Sin reglamentar.

f) Sin reglamentar.

g) Sin reglamentar.”

ARTÍCULO 19.- Sustitúyese el artículo 15 del Anexo 2 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTICULO 15.- Reglamentación de los artículos 28, 29, 30 y 33 de la Ley N° 24.449.- “Por ser librado al tránsito sin contar el vehículo automotor con las condiciones mínimas de seguridad activas, pasivas y de emisión de contaminantes exigidas, será sancionado con multa de 5.000 U.F. hasta 20.000 U.F.

Asimismo, por el incumplimiento de cualquiera de las condiciones para la obtención de la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y/o la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) y/o de lo dispuesto en el ANEXO P (IF-2018-00849602-APN-SECGT#MTR), Procedimiento para otorgar la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y la Licencia de Configuración Ambiental (LCA), y/o por el ocultamiento, omisión o falsedad de la información presentada en la declaración jurada, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.”

ARTÍCULO 20.- Sustitúyese el artículo 21 del Anexo 2 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTICULO 21.- Reglamentación del artículo 37 de la Ley N° 24.449.- “Por negarse a exhibir la documentación exigible, documento de identidad, comprobante de pago del impuesto a la radicación del vehículo, comprobante del pago del peaje (de corresponder), constancia de revisión técnica obligatoria, licencia de conducir correspondiente, cédula de identificación del vehículo y el comprobante del seguro en vigencia, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CUATRO (4) puntos.”

ARTÍCULO 21.- Sustitúyese el artículo 30 del Anexo 2 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:



“ARTÍCULO 30.- Reglamentación del artículo 40 inciso g) de la Ley N° 24.449.- “Por circular sin que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que el vehículo fue construido o por no viajar los menores de DIEZ (10) años en el asiento trasero con los dispositivos homologados de retención infantil correspondientes a su peso y tamaño, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CINCO (5) puntos”.

ARTÍCULO 22.- Sustitúyese el artículo 73 del Anexo 2 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTÍCULO 73.- Reglamentación del artículo 48 inciso g) de la Ley N° 24.449.- “Por no respetar la distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos de cualquier tipo que circulan por un mismo carril, siendo aquélla la 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), en cuyo caso cuando circulen en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación, la separación será de CIEN METROS (100 m), será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CINCO (5) puntos”.

ARTÍCULO 23.- Sustitúyese el artículo 75 del Anexo 2 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTÍCULO 75.- Reglamentación del artículo 48 inciso i) de la Ley N° 24.449.- “Por detenerse irregularmente sobre la calzada o banquina, excepto emergencias y los casos debidamente reglamentados, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de DOS (2) puntos”.

ARTÍCULO 24.- Sustitúyese el artículo 81 del Anexo 2 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTÍCULO 81.- Reglamentación del artículo 48 inciso ñ) de la Ley N° 24.449.- “Por remolcar vehículos sin contar con la habilitación técnica específica para su propósito, salvo caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y asegurando la debida precaución, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F.”.



ARTÍCULO 25.- Incorpórase como artículo 116 bis al Anexo 2 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, el siguiente:

“ARTÍCULO 116 bis.- Reglamentación del artículo 77 inciso c) de la Ley N° 24.449.- “La inhibición, adulteración o modificación de los sistemas originales previstos para abatir las emisiones contaminantes, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CINCO (5) puntos”.”

ARTÍCULO 26.- Incorporase como artículo 116 ter al Anexo 2 del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, el siguiente:

“ARTÍCULO 116 ter.- Reglamentación del artículo 77 inciso l) de la Ley N° 24.449.- “Por excederse 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, por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, con los montos establecidos por las normas complementarias, independientemente de los cánones a aplicar al daño a la calzada en los casos de vehículos especiales, en la proporción correspondiente a su configuración.”

ARTÍCULO 27.- Sustitúyense los apartados 1 al 2.6. del Anexo R del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por los siguientes:

“1. Las dimensiones máximas establecidas en el inciso c) del artículo 53 de la Ley N° 24.449, se complementan con las siguientes:

1.1. Ómnibus;

1.1.1. Urbano, tendrá un largo máximo de TRECE METROS CON VEINTE CENTÍMETROS (13,20 m).

En este tipo de vehículos todas las dimensiones máximas pueden ser menores, en función de la tradición normativa y las características de la zona a la que están afectados;

1.1.2. Interurbano, tendrá un largo máximo de QUINCE METROS (15 m). En este tipo de vehículos cuando se trate de unidades del tipo “doble piso” o “piso y medio” de una longitud superior a CATORCE METROS (14 m), deberán contar con doble eje delantero y a partir del 1° de enero de 2022 las unidades CERO KILOMETRO (0 km) deberán estar dotados de “Control Crucero Adaptativo”;



1.2. Los vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí, los vehículos portacontenedores y los carretones agrícolas o viales, no podrán exceder las siguientes dimensiones máximas (incluyendo la carga):

1.2.1. Ancho: DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m);

1.2.2. Alto: CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m);

1.2.3. Largo:

1.2.3.1. VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m), cuando se trate de vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí;

1.2.3.2 VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m), cuando se trate de carretones agrícolas o viales con la rampa trasera plegada (en sentido vertical) y hasta VEINTICINCO METROS (25 m) con la rampa posterior desplegada;

1.2.3.3 Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de contenedores, cada contenedor debe considerarse “CARGA INDIVISIBLE”.

1.2.4. Restricciones: estas unidades no pueden:

1.2.4.1. Ingresar en ciudades, salvo que utilice autopistas o autorización local;

1.2.4.2. Utilizar los tramos de camino que la autoridad vial le restrinja en función de las características del mismo. El ente vial correspondiente indicará las estructuras con gálibo insuficiente para la circulación de estos vehículos, siendo responsabilidad del transportista requerir la información necesaria para determinar los itinerarios. En el caso de los carretones agrícolas su régimen de circulación se rige por lo establecido en el Anexo LL del presente régimen;

1.2.5 Señalamiento: Cada formación debe llevar en la parte posterior un cartel rígido retrorreflectivo de DOS METROS (2 m) de ancho por UN METRO CON CINCUENTA CENTÍMETROS (1,50 m) de alto, como mínimo, con franjas rojas y blancas alternadas, oblicuas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°), de DIEZ CENTÍMETROS (10 cm) de ancho y en el centro, sobre fondo blanco con letras negras indicando el largo, la leyenda:

PRECAUCIÓN DE SOBREPASO LARGO A PARTIR DE....m



El nivel de retrorreflección del cartel rígido se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84 o la que en su defecto la reemplace, según sus métodos de ensayo. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD establecerá las distancias de sobre paso requeridas, según el tipo de configuración de vehículo.

1.3. Unidad tractora con semirremolque articulado tendrá un largo máximo de DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (18,60 m).

1.3.1. Unidad tractora con DOS (2) semirremolques biarticulados tendrá un largo máximo de TREINTA METROS CON VEINTICINCO CENTÍMETROS (30,25 m).

1.4. Los vehículos o semirremolques que se fabriquen dotados de ejes móviles (ejes levadizos), deben construirse de forma tal que, el vehículo pueda girar estando todos sus ejes apoyados sobre el suelo, es decir que sean direccionales y que la transmisión de peso al pavimento sea invariablemente la misma, estando el vehículo cargado. Los vehículos que cuenten con ejes que puedan levantarse, deben contar con un dispositivo (no accionable desde la cabina), que automáticamente baje el eje cuando el vehículo está cargado.

2. Los pesos máximos, establecidos por la Ley, que los vehículos pueden transmitir a la calzada y las configuraciones que los complementan se presentan en la siguiente tabla:

Para el caso de vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, dotados de suspensión neumática o equivalente, los pesos máximos por eje o conjunto, se incrementan un CINCO POR CIENTO (5%) sobre los fijados en la Ley, siempre y cuando no sobrepasen el peso máximo establecido para el vehículo o combinación. Esto es válido para aquellos vehículos que hayan sido diseñados originalmente con suspensión neumática. Este CINCO POR CIENTO (5%) ya está incluido en el caso de las cubiertas superanchas.

2.1. Entiéndese como cubiertas superanchas a las descritas en la siguiente tabla o medidas intermedias:

2.1.1. El empleo de cubiertas superanchas se permitirá a los vehículos equipados con suspensión neumática y que hayan sido diseñados originalmente con este tipo de neumáticos. Toda adaptación o modificación del diseño original de fábrica deberá hacerse bajo responsabilidad y con expresa autorización del fabricante no admitiéndose ningún otro tipo de certificación.



2.1.2. Las mismas cubiertas superanchas no pueden utilizarse en ejes de tracción (eje motriz), excepto en la maquinaria especial.

2.1.3 Las cubiertas superanchas podrán ser utilizadas en sus ejes delanteros simples o direccionales, con independencia del tipo de vehículo de que se trate, con las condiciones establecidas en el punto 2.1.1.

2.1.4. Para los vehículos que no hayan sido diseñados originalmente con suspensión neumática de fábrica o aquéllos equipados con suspensión mecánica que utilicen cubiertas superanchas, resultará aplicable el peso máximo de SEIS MIL KILOGRAMOS (6.000 kg) de peso total por eje, con excepción de los vehículos especiales debidamente reglamentados.

2.2. En los casos de las Unidades Tractoras con DOS (2) semirremolques biarticulados (Bitrén) indicadas en el apartado 1.3.1.: Con DOS (2) triple ejes de ruedas duales, un doble eje de ruedas duales y otro de ruedas simples, SETENTA Y CINCO TONELADAS (75 t).

2.3. Capacidad de carga de configuraciones de vehículos de transportes de cargas.

2.3.1. Configuraciones de vehículos de cargas que no requieren Permisos de Tránsito y que son de libre circulación en rutas nacionales.

Referencias

S1: Eje con ruedas individuales.

S2: Dos ejes con rodados individuales.

D1: Eje con rodados dobles.

D2: Dos ejes con rodados dobles.

D3: Tres ejes con rodados dobles.

La configuración identificada en el orden N° 23 puede adoptar la disposición de ejes descripta en la configuración N° 13.



La configuración de Bitrén identificada en el orden 27, sólo podrá circular sin Permiso de Tránsito y con libre circulación en rutas nacionales, siempre que transporte carga indivisible. El tipo de carga considerada como indivisible será establecida por normas complementarias.

2.3.2. Configuración de vehículo de transporte de carga que no requiere Permiso de Tránsito, pero solo puede circular por corredores en rutas nacionales definidos por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

La configuración de vehículo Bitrén, identificada en el orden N° 27, que transporte carga de tipo divisible deberá circular en forma restringida por corredores, en idénticas condiciones que la configuración de vehículo Bitrén, identificada en el orden N° 28. El tipo de carga considerada como divisible será establecida por normas complementarias.

El MINISTERIO DE TRANSPORTE, asimismo podrá, disponer condiciones de circulación menos restrictivas para dichas configuraciones de vehículo Bitrén, identificadas en el orden N° 27 y 28, conforme las condiciones de mercado, el parque total habilitado y el estado de la infraestructura vial existente.

2.3.3. Configuración de vehículo de transporte de carga que requiere Permisos de Tránsito de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD para la circulación en rutas nacionales.

El MINISTERIO DE TRANSPORTE podrá, disponer condiciones de circulación menos restrictivas para el régimen de habilitación de circulación de los vehículos Bitrén, en general, y en particular, para la configuración de vehículo Bitrén identificada en orden N° 29, conforme las condiciones de mercado, el parque total habilitado y el estado de la infraestructura vial existente.

En el caso de solicitudes de itinerarios no contemplados en los corredores establecidos, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en coordinación con la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD evaluará la viabilidad de dichas solicitudes.

2.4. Las unidades descriptas en el apartado 2.3. estarán sometidas a las siguientes condiciones y restricciones;

2.4.1. Unidades Tractoras



2.4.1.1. Relación “POTENCIA – PESO” de SEIS CABALLOS VAPOR DIN POR TONELADA DE PESO (6 CV-DIN/t) será para unidades con peso bruto total combinado superior a CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45 t) y menores a SESENTA TONELADAS (60 t). Para unidades tractoras con peso bruto total combinado igual o superior a SESENTA TONELADAS (60 toneladas) la relación potencia – peso será de SEIS COMA SETENTA Y CINCO CABALLOS VAPOR DIN POR TONELADA DE PESO (6,75 CV-DIN/t).

2.4.1.2. La capacidad técnica del “Plato de Arrastre” debe ser compatible con el peso bruto total combinado de la configuración.

2.4.1.3. La antigüedad máxima será de VEINTE (20) años para formaciones de peso bruto total combinado superior a CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45 t) y hasta CINCUENTA Y DOS COMA CINCO TONELADAS (52,5 t) y de QUINCE (15) años cuando superen dicho peso.

2.4.1.4. Las unidades CERO KILOMETRO (0 km) que se incorporen deberán contar con:

1) Sistema Antibloqueo de Frenos -ABS-. A partir del 1° de enero de 2022 las unidades CERO KILOMETRO (0 km) deberán estar dotados de Sistema Electrónico de Frenado -EBS- (ambos de actuación en todos los ejes) y Control Electrónico de Estabilidad -ESC-, excepto para los tipos descriptos en los numerales 26 a 29 (configuraciones de vehículos bitrenes) donde los sistemas de EBS y ESC son obligatorios.

2) Las unidades deben ser de la configuración original de fábrica. Para el agregado de ejes adicionales por terceros, éste deberá cumplir con las especificaciones técnicas definidas en las normas IRAM-AITA correspondientes y deben llevarse a cabo por talleres de modificación certificados por la Disposición N° 25 del 21 de diciembre de 2009 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, y/o la que en su futuro la reemplace y/o modifique.

2.4.1.5. En ocasión de la Revisión Técnica Obligatoria, el Taller habilitado, en función a las características técnicas de cada tractor o camión; deberá incorporar al certificado la potencia del vehículo, y establecerá en el Certificado de Revisión Técnica el Peso Bruto Total Combinado.

2.4.2. Semirremolques y Acoplados:



2.4.2.1. Los equipos con configuración S1-D2-D3 dotados con suspensión neumática en el tándem del tractor y en el tridem del semirremolque estarán autorizados a un Peso Bruto Total Combinado de CINCUENTA Y DOS TONELADAS (52 t).

2.4.2.2. Los semirremolques con configuración D1-D1-D1 deberán contar con suspensión neumática en todos los ejes y no se admitirá la reconversión o modificación de equipos usados.

Adicionalmente a las exigencias técnicas vigentes, las configuraciones que excedan las CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45 t) deberán satisfacer:

2.4.2.3. El sistema de frenos deberá cumplimentar los requisitos normativos establecidos por el Reglamento de Naciones Unidas UN ECE R13 – Categoría “A”, y/o la que en su futuro la reemplace o modifique.

2.4.2.4. Los DOS (2) últimos ejes, de cada equipo arrastrado, deberán incorporar en cada rueda, un sistema de freno de Cámara de Resorte (Spring Chamber), el cual actuará como freno de estacionamiento.

2.4.2.5. El freno de estacionamiento deberá además poder ser operado manualmente desde el exterior de la unidad arrastrada.

2.4.2.6. Deberán incorporar dispositivos laterales de protección en los espacios libres entre los ejes, que cumplan con la Norma IRAM-AITA N° 10276 y con una protección contra empotramiento trasero, (paragolpes trasero), que cumpla con la Norma IRAM N° 10.260 y/o el Reglamento ECE R 58, y/o la que en su futuro la reemplace o modifique.

2.4.2.7. Los ejes de los equipos arrastrados deberán contar con guardabarros fijados al chasis. Además, las ruedas correspondientes al último eje tándem de cada equipo arrastrado deberán incorporar en el extremo inferior del guardabarros un protector flexible tipo faldón que evite la proyección de agua, barro y piedras hacia atrás.

2.4.2.8. Los neumáticos deberán ser del tipo radial sin cámara.

2.4.2.9. Iluminación reglamentaria del tipo LED para todas las luminarias externas.

2.4.2.10. Las unidades CERO KILOMETRO (0 km) que se incorporen deben contar con sistema EBS y control antivuelco RSS



2.4.2.11. El sistema de frenos de las unidades debe contar con sistema ABS.

2.4.2.12. El MINISTERIO DE TRANSPORTE podrá, en caso de resultar necesario, establecer por vía complementaria los plazos a partir de los cuales serán exigibles los requisitos enunciados para los semirremolques y equipos arrastrados, las condiciones de circulación y la capacidad máxima de carga que podrán transportar los mismos en estas condiciones y hasta tanto dichos requerimientos se encuentren cumplimentados.

2.4.3. Distancias mínimas de circulación uniforme, sin sobrepaso, entre los vehículos de transportes de cargas descritos en el punto 2.3 en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación.

2.4.3.1. Los vehículos de transporte de cargas de hasta VEINTE METROS CON CINCUENTA (20,50 m) de longitud, deberán respetar una distancia mínima con el vehículo que lo antecede de CUARENTA METROS (40 m), para una circulación uniforme sin sobrepaso.

2.4.3.2. Los vehículos de transporte de cargas cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA (20,50 m), deberán respetar una distancia mínima con el vehículo que lo antecede de CIEN METROS (100 m), para una circulación uniforme sin sobrepaso.

2.5. Los circuitos mínimos exigibles en las diferentes configuraciones serán los siguientes:

2.5.1. Configuración semirremolque D3, estará compuesto por DOS (2) sensores y DOS (2) válvulas moduladoras.

2.5.2. Configuración semirremolque D1-D2, estará compuesto por CUATRO (4) sensores y TRES (3) válvulas moduladoras.

2.5.3. Configuración semirremolque D1-D1-D1, estará compuesto por CUATRO (4) sensores y TRES (3) válvulas moduladoras.

2.5.4. Configuración acoplado D1-D2, estará compuesto por CUATRO (4) sensores y TRES (3) válvulas moduladoras.

2.5.5. Cada uno de los conjuntos de ejes tándem deberá contar con un Sistema de Medición de Carga Referencial del tipo Neumático, con lectura digital de su peso. El lector digitalizado de control se ubicará en la parte externa del lado izquierdo y estará protegido contra impactos.



El referido Sistema de Medición de Carga Referencial del tipo Neumático deberá cumplir con una tolerancia de CERO POR CIENTO (0%) y MENOS CINCO POR CIENTO (-5%). Su indicación tiene el carácter de medición de referencia y no podrá ser utilizado para la fiscalización.

2.5.6. Todos aquellos semirremolques o acoplados que posean destino de carga específica, deberán estar diseñadas con un volumen que no permita superar las cargas máximas a transmitir a la calzada, criterio que será aplicado para la aprobación de los mismos por la Autoridad de Aplicación.

2.5.7. En ocasión de la Revisión Técnica Obligatoria, el Taller habilitado, en función a las características técnicas de cada semirremolque o acoplado y su fecha de patentamiento; establecerá en el Certificado de Revisión Técnica el Peso Bruto Total Combinado.

2.6. Condiciones para el material rodante usado:

2.6.1. La colocación de ejes de apoyo, sistemas de freno ABS y/u otras modificaciones, deberán satisfacer las condiciones establecidas en la Disposición N° 25 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS de fecha 21 de diciembre de 2009, y/o la que en su futuro la reemplace, complemente y/o modifique.

2.6.2. La SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE podrá, en caso de resultar necesario, dictar las normas complementarias, sobre los plazos a partir de los cuales serán exigibles los requisitos enunciados para los semirremolques y equipos arrastrados, las condiciones de circulación y la capacidad máxima de carga que podrán transportar los mismos en estas condiciones y hasta tanto dichos requerimientos se encuentren cumplimentados.

2.6.3. Las unidades que se importen deberán satisfacer las condiciones reglamentarias de seguridad activa, pasiva y emisión de contaminantes que se encuentren vigentes en la República Argentina a la fecha de fabricación de la unidad en cuestión, además deberán satisfacer los pesos máximos a ser transmitidos a la calzada, vigentes. Se admitirá una antigüedad máxima de hasta CINCO (5) años a la fecha de ingreso en el país.”

ARTÍCULO 28.- Incorpóranse los apartados 2.7. al 2.9. al Anexo R del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, los que quedarán redactados de la siguiente manera:



“2.7. Los carretones dotados de ejes de ruedas múltiples, más de CUATRO (4) ruedas por eje: UNA TONELADA CON OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (1,8 t) por rueda. Las unidades (mediante tracción propia o susceptibles de ser remolcadas), que no sobrepasen las medidas en largo y ancho definidas en el artículo 53 inciso c) de la Ley N° 24.449, independientemente de su diseño podrán transportar las cargas máximas establecidas.

2.8. Los carretones y la maquinaria especial no agrícola de configuraciones de ejes o cubiertas distintas a las de los vehículos convencionales podrán circular con los pesos y límites de velocidad establecidos por la ETRTO - European Tyre and Rim Technical Organization, Brussels (ETRTO - Organización Técnica Europea de Cubiertas y Aros, Bruselas), en tanto los mismos no superen los prescriptos en la legislación vigente.

2.9. Los pesos máximos y dimensiones establecidas en el presente régimen que superen a aquellos establecidos en la Ley N° 24.449 complementan los mismos, con fundamento en la evolución tecnológica del mercado, en las necesidades actuales del transporte nacional de pasajeros y de carga y el estado actual de la estructura vial, conforme lo dispuesto por el artículo 2º, párrafo tercero, de la citada Ley.

Respecto de los vehículos especiales o la maquinaria especial que por su constitución y/o tarea específica deban desplazarse necesariamente con pesos superiores a los máximos establecidos, deberán obtener la autorización específica para su tránsito, en los casos en que así se determine. Dicha autorización será emitida por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, la que queda facultada para fijar las condiciones de operación y establecer el pago anual o específico de una contribución previa al otorgamiento del permiso por el resarcimiento de la reducción de la vida útil de la vía o los posibles daños a la infraestructura.”

ARTÍCULO 29.- Sustitúyense los apartados 5.1.1. a 5.1.4 del punto 5 Tolerancias del Anexo R del Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995, por los siguientes:

“5.1.1. Para el peso del eje simple de DOS (2) ruedas se admitirá una tolerancia de OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (800 kg).

5.1.2. Para el peso del eje simple de CUATRO (4) ruedas se admitirá una tolerancia de UN MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (1.500 kg).

5.1.3. Para el peso total del conjunto doble de ejes o (tándem) doble, se admitirá una tolerancia de DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 kg.).



5.1.4. Para el peso total del conjunto triple de ejes, tándem triple, o tridem, se admitirá una tolerancia de DOS MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (2.500 kg).

Sin perjuicio del aumento de los valores de las mismas, las cargas actuantes en los ejes, con las tolerancias aplicadas no podrán superar los límites técnicos admitidos por los fabricantes.”

ARTÍCULO 30.- Incorpórase el apartado 5.5 al punto 5 Tolerancias del Anexo R del Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“5.5. Las tolerancias de circulación para las formaciones y maquinaria agrícola del ANEXO LL, se regirán por sus disposiciones específicas.”

ARTÍCULO 31.- La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE, queda facultada para establecer los requisitos que deberán cumplir las configuraciones relativas a vehículos de transporte de pasajeros y de carga, descriptas en el presente régimen.

ARTÍCULO 32.- Sustitúyense los Anexos A, B, C, D, E, F, y H del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el Anexo B, que se aprueba como tal por el presente Decreto.

ARTÍCULO 33.- Apruébanse los Anexos A y C que forman parte del presente Decreto, como tales Anexos del Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995.

ARTÍCULO 34.- Sustitúyese el Anexo LL del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 por el Anexo LL que se aprueba por el presente Decreto.

ARTÍCULO 35.- Sustitúyese el Anexo P del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 por el Anexo P que se aprueba por el presente Decreto.

ARTÍCULO 36.- Sustitúyese el artículo 15 del Anexo S del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTICULO 15.- En ningún caso una unidad de transporte cargada con mercancías peligrosas puede circular con más de un remolque, semirremolque o cualquier unidad de arrastre adicionado debiendo circular conforme su configuración de tren original. La presente limitación no resulta aplicable a aquellas configuraciones de vehículos aprobadas



en el Anexo R del presente régimen, que hayan sido originariamente diseñadas con dos semirremolques articulados denominadas Bitrén. La Autoridad de Aplicación establecerá las condiciones específicas para su habilitación.”

ARTÍCULO 37.- Incorpórase como artículo 56 del Anexo S del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, el siguiente:

“ARTÍCULO 56.- La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL mediante disposición o resolución, podrá actualizar el listado de mercancías peligrosas incluidas, parámetros, condiciones del transporte, acondicionamiento de la carga, descarga, almacenaje y operaciones de estacionamiento, procedimientos, documentación y/o toda otra cuestión atinente al presente régimen, así como también podrán establecer excepciones en aquellos casos en que se considere imprescindible contemplarlas por concurrir especiales circunstancias fundadas, conforme los requerimientos que se establezcan.”

ARTÍCULO 38.- Deróganse los apartados 9.12. y 9.21. del Anexo T del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995.

ARTÍCULO 39.- Facúltase al MINISTERIO DE TRANSPORTE a establecer un procedimiento para la autorización de competencias automovilísticas de velocidad y regularidad, pedestres, ciclísticas, ecuestres, de automotores antiguos, de colección, u otras, que se realicen en rutas nacionales, cuando sean organizadas o patrocinadas por instituciones civiles con personería jurídica, arraigo y vinculación internacional en la materia, en lo que refiere al ámbito de su competencia, pudiendo delegar dichas facultades.

ARTÍCULO 40.- Sustitúyese el artículo 4° del Decreto 79 del 22 de enero de 1998, y sus modificatorios, por el siguiente:

“La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, es la autoridad de aplicación, control y fiscalización de los artículos 53 y 57 de la Ley N° 24.449. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, queda facultada para establecer el monto del canon consistente en el pago de la contribución previa al otorgamiento del permiso por el resarcimiento de la reducción de la vida útil de la vía o los posibles daños a la infraestructura, el monto de las multas por daño a la infraestructura vial, por incumplimiento a la Potencia-Peso, exceso en las dimensiones de los vehículos, así como también el control y fiscalización de dichos parámetros y toda norma de carácter complementario relativa a los mismos.”



ARTÍCULO 41.- Sustitúyese el artículo 3° del Decreto N° 574 del 22 de abril de 2014, por el siguiente:

“ARTÍCULO 3°.- Facúltase a la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en su carácter de Autoridad de Aplicación del Decreto N° 1886/04, a dictar las normas complementarias referentes a las características y requisitos de circulación para las unidades tractoras con dos semirremolques biarticulados (Bitrén) de libre circulación y aquellas que requieran de circulación restringida.

Asimismo, facúltase a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, a determinar los corredores viales de circulación segura para aquellas unidades con circulación restringida, con intervención de la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, respecto de sus competencias específicas. El diseño de dichos tráficos deberá responder a criterios de seguridad y de economía de mercado, procurándose su interconexión, accesibilidad y finalización en zonas de carga y descarga, en terminales ferroviarias y portuarias, así como también la articulación con jurisdicciones provinciales y de países limítrofes y sus respectivos corredores para vehículos Bitrén, de modo tal de contar con una red eficiente de transporte automotor de carga, la cual podrá incluir otros vehículos pesados y/o de gran porte.

El MINISTERIO DE TRANSPORTE, dictará las normas complementarias sobre los requisitos del trámite, procurando la difusión, agilización y simplificación de los procedimientos.

El Permiso de Circulación, en estos casos, consistirá en un Documento digital, que asegure las condiciones necesarias de homogeneidad y autenticidad requeridas.”

ARTÍCULO 42.- La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, deberá expedirse respecto de la red de corredores habilitados para la circulación de los vehículos de configuración Bitrén, en el plazo de TREINTA (30) días a partir de la fecha de publicación del presente decreto.

ARTÍCULO 43.- Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. — MACRI. — Marcos Peña. — Guillermo Javier Dietrich.

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Decreto se publican en la edición web del BORA -www.boletinoficial.gob.ar-.



e. 11/01/2018 N° 1862/18 v. 11/01/2018

(Nota Infoleg: Los anexos referenciados en la presente norma han sido extraídos de la edición web de Boletín Oficial.)

ANEXO A

SOBRE DEFINICIÓN, DENOMINACIÓN, CLASIFICACIÓN Y MODELOS.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VAL, es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas del presente Anexo en relación a los modelos de vehículos de uso particular.

Asimismo, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VAL, es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas del presente anexo, en relación a los modelos de vehículos destinados a transporte de pasajeros y de carga.

El presente Anexo, se basa en la norma IRAM-AITA N° 10.275 'Vehículos de Carretera: Denominaciones y Categorías', y en las que en el futuro la modifiquen y/o reemplacen.

INTRODUCCIÓN

Este Anexo establece las definiciones, denominaciones, clasificaciones y modelos de vehículos y es complementario de lo dispuesto en los artículos 5° y 28 de la Ley N° 24.449 y de lo determinado en el ANEXO R del presente régimen.

1. TÉRMINOS Y DEFINICIONES. 1.1 USUARIOS.

1.1.1. Conductor: persona que conduce el vehículo.

1.1.2. Pasajeros: todas las personas ocupantes del vehículo, excluyendo el conductor.

1.2. PESOS.

1.2.1. Peso en orden de marcha (POM) o Tara: peso propio del vehículo, sin carga ni pasajeros, en condiciones de marcha con accesorios y depósitos de fluidos completos.



1.2.2. Peso en orden de marcha (POM) o Tara para categoría L.

El peso en orden de marcha de un vehículo de categoría L se determinará midiendo la masa del vehículo sin carga listo para su uso normal e incluirá la masa de:

- a) los líquidos;
- b) el equipo estándar conforme a las especificaciones del fabricante;
- c) el 'combustible' contenido en el depósito, que estará lleno hasta el 90 % de su capacidad, como mínimo.

A efectos de la presente categoría L:

- i) Si la propulsión del vehículo se hace con un 'combustible líquido', este se considerará 'combustible',
- ii) Si la propulsión del vehículo se hace con una 'mezcla líquida de combustible y aceite':
 - si el combustible para la propulsión del vehículo y el aceite de lubricación han sido mezclados previamente, esa 'mezcla previa' se considerará 'combustible',
 - si el combustible para la propulsión del vehículo y el aceite de lubricación se almacenan por separado, sólo el 'combustible' propulsor se considerará 'combustible',
- iii) Si la propulsión del vehículo se hace con un combustible gaseoso o un combustible gaseoso licuado, o si funciona con aire comprimido, el peso del 'combustible' contenido en el o los depósitos de combustible gaseoso podrá fijarse en CERO KILOGRAMOS (0 kg);
- d) la carrocería, de la cabina y de las puertas, y los cristales, de los dispositivos de remolque, de la(s) rueda(s) de repuesto y de las herramientas.

El peso en orden de marcha de un vehículo de la categoría L no incluirá el peso de:

- a) el conductor -SETENTA Y CINCO KILOGRAMOS (75 kg)- y del pasajero - SESENTA Y CINCO KILOGRAMOS (65 kg)-;
- b) las máquinas o del equipo instalados en la zona de la plataforma de carga;



c) en el caso de un vehículo de propulsión híbrida o eléctrica pura, las baterías de propulsión;

d) en el caso de un vehículo monocombustible, bicombustible o multicomcombustible, el sistema para combustible gaseoso y el peso de los depósitos de almacenamiento del combustible gaseoso, y

e) en caso de propulsión con aire pre-comprimido, los depósitos de almacenamiento del aire comprimido.

Peso en Orden de marcha según las subcategorías L:

a) L6; peso en orden de marcha < CUATROCIENTOS VEINTICINCO KILOGRAMOS (425 kg).

b) L7;

(i) ≤ CUATROCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (450 kg) en el caso de transporte de pasajeros;

(ii) ≤ SEISCIENTOS KILOGRAMOS (600 kg) en el caso de transporte de mercancías.

1.2.3. Peso bruto total (PBT): peso máximo del vehículo basado según su fabricación y sus prestaciones, especificada por el fabricante. Se aplica para las categorías M, N y O.

1.2.4. Carga útil: es la diferencia entre el peso bruto total PBT (1.2.3) y el peso en orden de marcha (POM) o Tara (1.2.1).

1.3. TIPO O DENOMINACIÓN DE VEHÍCULO.

Conjunto de vehículos de una categoría determinada que son idénticos en al menos los aspectos básicos establecidos en el apartado 3 del presente anexo.

1.3.1. Cabina: habitáculo cerrado o semi-cerrado, cuya finalidad principal es resguardar a él o los ocupantes, como así también los comandos de dirección, iluminación, etc., la misma se incorpora al chasis por diferentes métodos de sujeción.



1.3.2. Carrocería: es aquella parte del vehículo en la que reposan el instrumental, los mandos, los pasajeros o la carga. En los vehículos autoportantes o monocasco, la carrocería sujeta además los elementos mecánicos del vehículo.

1.3.3. Chasis: estructura sobre la cual se montan o disponen las principales partes constituyentes de un vehículo (carrocería, motor, sistema de transmisión, dirección, suspensión, etc.); y se clasifican en:

1.3.3.1. Chasis bastidor (Sólo para vehículos de categoría L): es una estructura metálica normalmente constituida por largueros y travesaños o de estructura reticulada tubular.

1.3.3.2. Chasis auto-portante o monocasco: estructura única conformada por el chasis y la carrocería.

1.3.4. Estructura o Jaula anti vuelco (Sólo para vehículos de categoría L): conjunto reticulado que conforma un armazón, a fin de resguardar a los ocupantes en el compartimiento del habitáculo ante potenciales vuelcos, la misma se incorpora al chasis mediante diferentes métodos de sujeción o es de estructura reticulada tubular, con opcionales de confort como pueden ser el parabrisas, puertas y otros componentes.

1.3.5. Modelo de vehículo: identifica una familia de vehículo de un mismo fabricante, que no difieren entre sí en sus aspectos esenciales, como diseño de la carrocería y chasis.

1.3.6. Nuevo modelo: con relación a los que estén en fabricación o importación por la empresa terminal que lo produzca o importe o por la empresa importadora, al vehículo originado en nuevas plataformas o diseño de carrocería o cuando, manteniendo la misma plataforma, la carrocería se halle originada totalmente en nuevas Matrices; o cuando manteniendo la misma plataforma se realice un cambio de categoría o especie (tipos y denominaciones).

1.3.7. Vehículo bi-combustible: vehículo equipado con dos sistemas de almacenamiento de combustible que pueda circular a tiempo parcial con DOS (2) combustibles diferentes, pero que esté diseñado para circular con uno solo a la vez.

1.3.8. Vehículo híbrido: el vehículo de motor con al menos DOS (2) convertidores de energía diferentes y DOS (2) sistemas de almacenamiento de energía diferentes (en el vehículo) con fines de propulsión del vehículo.



1.3.9. Vehículo de fin de serie: todo vehículo que no se pueda poner en circulación en la vía pública debido a que la entrada en vigencia de nuevos requerimientos técnicos y/o emisión de contaminantes no se corresponden con la LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN DE MODELO (LCM) y/o la LICENCIA DE CONFIGURACIÓN AMBIENTAL (LCA), previamente otorgadas.

1.3.9.1. Versión de modelo: distingue un vehículo de otro, dentro de un mismo modelo, de manera tal que se pueden diferenciar por sus características, como tipo de acabado interior, cantidad de puertas, motorización, equipos opcionales.

1.4. CLASE DE VEHÍCULOS SEGÚN CANTIDAD DE ASIENTOS.

1.4.1. Microómnibus: automotor con capacidad menor o igual a QUINCE (15) asientos.

1.4.2. Midibús: automotor con capacidad mayor a QUINCE (15) y hasta VEINTICUATRO (24) asientos, con un peso máximo de hasta DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg).

1.4.3. Ómnibus: automotor con capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos o un peso bruto mayor a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg).

1.4.4. Ómnibus semi-bajo: automotor con una altura de piso de hasta NOVECIENTOS MILIMETROS (900 mm), y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.

1.4.5. Ómnibus piso-Bajo: automotor con una altura de piso de hasta CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm), y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.

1.4.6. Ómnibus Piso normal: automotor con una altura de piso mayor a NOVECIENTOS MILIMETROS (900 mm), y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.

1.4.7. Ómnibus piso y medio: automotor con una altura del vehículo menor a TRES MIL OCHOCIENTOS MILIMETROS (3.800 mm), y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.

1.4.8. Ómnibus Doble piso: automotor con una altura del vehículo menor o igual CUATRO MIL CIEN MILIMETROS (4.100 mm) y una longitud máxima de hasta QUINCE MIL MILIMETROS (15.000 mm), y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.



1.4.9. Ómnibus articulado: vehículo compuesto con cuerpo principal y otro articulado con una longitud máxima de hasta DIECIOCHO MIL MILIMETROS (18.000 mm). Puede ser piso normal/ semibajo/ bajo, y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.

1.5. CAMIÓN Y ACOPLADO.

1.5.1. Camión rígido: vehículo automotor de la categoría N1, N2 o N3, diseñado y fabricado para el transporte de mercancías.

1.5.2. Camión tractor: vehículo automotor de la categoría N1, N2 o N3, diseñado y fabricado para arrastrar un remolque o semirremolque.

1.5.3. Vehículo acoplado: vehículo no autopropulsado diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo automotor. Al menos uno de los ejes debe ser direccional.

1.5.4. Vehículo semirremolque: vehículo remolcado diseñado para engancharse a un camión tractor y que transmite una carga vertical sustancial sobre el vehículo tractor.

1.5.5. Vehículo Bitrén: vehículo conformado por UNA (1) unidad tractora con DOS (2) semirremolques biarticulados.

1.5.6. Vehículo Remolque de eje central (batan): remolque de enganche rígido cuyo eje o ejes están ubicados cerca del centro de gravedad del vehículo (cuando la carga está repartida uniformemente) de manera que sólo se transmita al vehículo tractor una carga estática vertical pequeña —no mayor al menor de los dos valores siguientes: DIEZ POR CIENTO (10%) de la que corresponde al peso máximo del remolque o MIL DECANEWTON (1.000 daN)

1.6. ÁNGULOS Y ALTURAS.

1.6.1. Ángulo de ataque (ver figura 1): el mayor ángulo entre el plano horizontal y los planos tangenciales a las cubiertas delanteras bajo carga estática, de modo tal que ningún punto del vehículo ubicado delante del eje quede debajo de estos planos y que ninguna parte rígidamente fijada al vehículo quede debajo de estos planos.

Figura 1 - Ángulo de ataque



1.6.2. Ángulo de la salida (ver figura 2): el mayor ángulo entre el plano horizontal y los planos tangenciales a las cubiertas traseras bajo carga estática, de modo tal que ningún punto del vehículo ubicado detrás del eje quede debajo de estos planos y que ninguna parte rígidamente fijada al vehículo quede debajo de estos planos.

Figura 2 - Ángulo de salida

1.6.3. Ángulo de rampa (ver figura 3): el menor ángulo agudo formado entre el plano perpendicular al plano medio longitudinal del vehículo y los planos tangenciales a las cubiertas delanteras y traseras bajo carga estática y que se interceptan en una línea que toca la parte más baja del vehículo fuera de las ruedas. Este ángulo define el mayor largo de rampa sobre el cual puede moverse.

Figura 3 – Ángulo de rampa

1.6.4. Para medir los ángulos de ataque, salida y rampa no se tienen en cuenta los elementos de protección de componentes inferiores del vehículo (diferencial).

1.6.5. Altura mínima sobre el suelo entre los ejes del vehículo (ver figura 4): distancia mínima entre el plano de apoyo de los neumáticos y el punto fijo más bajo del vehículo entre los ejes del vehículo. Los grupos de ejes múltiples se consideran como un solo eje.

Figura 4 - Altura libre sobre el suelo entre los ejes del vehículo

1.6.6. Altura de despeje mínima del eje (ver figura 5): distancia entre el punto más alto perteneciente a un arco de círculo que pasa por el centro de la huella de los neumáticos de un eje (los neumáticos interiores en caso de neumáticos duales). El centro de huella es medido desde el plano inferior del eje al punto tangente del talón del neumático interior que apoya sobre el piso y que pasa sobre dicho plano. Cuando hay varios ejes, se indica la altura mínima siguiendo su disposición, por ejemplo: primer eje DOSCIENTOS OCHENTA MILÍMETROS (280 mm), segundo eje DOSCIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (250 mm), tercer eje DOSCIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (250 mm).



Figura 5 - Altura de despegue mínima del eje respecto del piso

1.6.7. Vehículo de propósito especial: vehículo destinado a desempeñar una función que requiere disposiciones especiales de la carrocería y/o del equipo.

1.7. DENOMINACIÓN DE VEHÍCULOS DE PROPÓSITO ESPECIALES O ESPECÍFICOS.

1.7.1. Ambulancia: vehículo de motor de la categoría M o N destinado al transporte de enfermos o heridos y equipado especialmente para tal fin.

1.7.2. Autobomba: vehículo de la categoría N2 o N3 diseñados para la extinción de incendios y para rescates.

1.7.3. Casa rodante (motor home): vehículo de la categoría M fabricado de modo que incluya una zona habitable con el equipamiento mínimo siguiente:

- Asientos y mesa;

- Camas, que pueden formarse a través de la configuración de los asientos; cocina; armarios.

Este equipamiento debe estar firmemente sujeto en la zona habitable, aunque la mesa puede diseñarse de modo que permita poder quitarla con facilidad.

1.7.3.1. Casa rodante (acoplado): vehículo de categoría O que constituye una vivienda móvil.

1.7.4. Coche fúnebre: vehículo de motor de categoría M o N destinado al transporte de difuntos y equipado especialmente para tal fin.

1.7.5. De emergencia: vehículo automotor de categoría M, N o L diseñado para tareas de apoyo en situaciones de emergencia o catástrofes.

1.7.6. De industria cementera: vehículo de la categoría N2 o N3 diseñado para la mezcla y transporte o inyección de hormigón.



1.7.7. De industria minera: vehículo de la categoría N2 o N3 y O3 o O4 diseñado para:

- perforación;
- volquete de transporte;
- transporte de equipos especiales de minería.

1.7.8. De industria petrolera: vehículo de la categoría N2 o N3 y O3 o O4 diseñado para:

- perforación;
- bombeo;
- varillaje.

1.7.9. Grúa móvil: vehículo de la categoría N no destinado al transporte de mercancías ni personas y provisto de un dispositivo para izar.

1.7.10. Maquinaria vial: vehículo destinado exclusivamente a la construcción y reparación de la vía pública.

1.7.11. Maquinaria agrícola: todos los equipos utilizados en las tareas agrarias, incluyendo accesorios, acoplados, trailers y carretones específicamente diseñados para el transporte de máquinas agrícolas o partes de ellas.

1.7.12. Vehículo accesible en silla de ruedas: vehículo de motor de categoría M, N o L construido o transformado específicamente para transportar a una o más personas sentadas en sus sillas de ruedas.

1.7.13. Vehículo blindado: vehículo de motor de la categoría M o N, destinado a proteger a personas, valores y mercancías transportadas, que cumple con los requisitos referentes al blindaje antibalas.

1.8. DENOMINACIÓN DE MOTOR.

1.8.1. Cilindrada:



1.8.1.1. En el caso de los motores de émbolos alternativos, el volumen nominal de los cilindros;

1.8.1.2. En el caso de los motores de émbolo rotatorio (Wankel), el doble del volumen nominal de la cámara de combustión.

1.8.2. Motor Eléctrico: es un dispositivo que convierte la energía eléctrica en energía mecánica por medio de la acción de los campos magnéticos generados en sus bobinas. Son máquinas eléctricas rotatorias compuestas por un estator y un rotor.

1.8.3. Motor de combustión interna: motor térmico es un tipo de máquina que obtiene energía mecánica directamente de la energía química de un combustible que arde dentro de la cámara de combustión generando la expansión de los gases dentro de dicha cámara. El calor generado por la combustión hace que el fluido motor interno se expanda y actúe sobre el mecanismo del motor, produciendo movimiento y trabajo útil;

1.8.3.1. Motor de encendido por compresión: motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo de Diésel.

1.8.3.2. Motor de encendido por chispa: motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo Otto.

1.8.4. Propulsión: un motor de combustión, un motor eléctrico, cualquier aplicación híbrida o una combinación de estos tipos de motores o cualquier otro tipo de motor;

1.8.5. Potencia nominal continua máxima: potencia máxima durante TREINTA (30) minutos en el eje de transmisión de un motor eléctrico.

1.8.6. Potencia máxima neta: potencia máxima de un motor de combustión obtenida en el banco de prueba al final del cigüeñal o de su equivalente.

2. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS EN CUANTO A LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

2.1. Categoría L: vehículo automotor con menos de CUATRO (4) ruedas y las excepciones detalladas en los apartados 2.1.8.; 2.1.9.; 2.1.10. y 2.1.11.

2.1.1. Categoría L1: vehículos automotores con DOS (2) ruedas, con motor térmico de una cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con



motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea menor o igual a CUATRO KILOWATTS (4 KW), y que no exceda en ambos supuestos una velocidad de diseño (proyecto) máxima mayor a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.2. Categoría L2(a): vehículos con TRES (3) ruedas, con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem, con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea menor o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos con una velocidad de diseño máxima no mayor a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.3. Categoría L2 (b): vehículos con TRES (3) ruedas, cabinado, con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea menor o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos con una velocidad de diseño máxima no mayor a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.4. Categoría L3: vehículos automotores con DOS (2) ruedas, con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW), y que puede desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.5. Categoría L4: vehículos automotores con TRES (3) ruedas (motocicleta con sidecar) colocadas en posición asimétrica en relación al eje longitudinal medio con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos que puede desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.6. Categoría L5(a): vehículos automotores con TRES (3) ruedas, con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem, colocadas en posición simétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima que no exceda los MIL KILOGRAMOS (1.000 kg), con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos que pueda desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).



2.1.7. Categoría L5(b): vehículos automotores con TRES (3) ruedas, cabinado, colocadas en posición simétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima permitida que no exceda los MIL KILOGRAMOS (1.000 kg), con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc), o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos que pueda desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.8. Categoría L6(a): vehículos automotores con CUATRO (4) ruedas, con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem, cuyo peso en vacío sea inferior o igual a TRESCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (350 kg), no incluido el peso de las baterías para los vehículos eléctricos, que pueda desarrollar una velocidad inferior o igual a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h), y con una cilindrada inferior o igual a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc), para los motores térmicos o cuya potencia continúa nominal sea inferior o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW) en el caso de motores eléctricos. Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos.

2.1.9. Categoría L6(b): vehículos automotores con CUATRO (4) ruedas, cabinado, cuya masa en vacío sea inferior o igual a TRESCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (350 kg), no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, que pueda desarrollar una velocidad inferior o igual a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h), y con una cilindrada inferior o igual a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc), para los motores térmicos o cuya potencia continúa nominal sea inferior o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW), en el caso de motores eléctricos. Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos.

2.1.10. Categoría L7(a): vehículos automotor de CUATRO (4) ruedas, distintos de los L6(a), cuyo peso en vacío sea inferior o igual a CUATROCIENTOS KILOGRAMOS (400 kg), sin incluir el peso de las baterías para los vehículos eléctricos, con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem, y con un motor cuya potencia continúa nominal es inferior o igual a QUINCE KILOWATTS (15 kW). Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos.

2.1.11. Categoría L7(b): vehículos automotor de CUATRO (4) ruedas, cabinado, distintos de los L6(b), cuyo peso 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), sin incluir el peso de las baterías para los vehículos eléctricos, con un motor cuya potencia continúa nominal es inferior o igual a QUINCE KILOWATTS (15 kW). Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos.

2.2. Categoría M: vehículo automotor que tenga, por lo menos, CUATRO (4) ruedas, y es utilizado para el transporte de pasajeros.

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

2.2.2. Categoría M2: vehículo para transporte de pasajeros con más de OCHO (8) asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que no exceda un peso máximo de CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg).

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

2.2.3.1. CLASES.

Para vehículos categorías M2 y M3.

Para vehículos de capacidad superior a VEINTIDÓS (22) pasajeros, excluyendo el asiento del conductor, existen tres clases: --Clase I: vehículos provistos de zonas para viajeros de pie que permiten la circulación frecuente de los mismos.

--Clase II: vehículos destinados principalmente al transporte de pasajeros sentados, cuyo diseño permite el transporte de pasajeros de pie en el pasillo, en un área que no sobrepase el espacio previsto para DOS (2) asientos dobles.

--Clase III: vehículos previstos exclusivamente para transportar pasajeros sentados.

2.2.3.2. SUBCLASES.

--Subclase A: vehículos diseñados para el transporte de pasajeros de pie. Un vehículo de esta clase dispone de asientos y además provisiones para transportar pasajeros de pie.



--Subclase B: vehículos no diseñados para el transporte de pasajeros de pie. Un vehículo de esta clase no dispone de las provisiones para transportar pasajeros de pie.

2.3. Categoría N: vehículo automotor con al menos CUATRO (4) ruedas y utilizados para el transporte de carga.

2.3.1. Categoría N1: vehículo automotor que tenga, por lo menos, CUATRO (4) ruedas, y que sea utilizado para transporte de carga con un peso máximo que no exceda los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg).

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

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

2.4. Categoría O: remolques, incluidos semirremolques.

2.4.1. Categoría O1: remolques cuyo peso máximo es menor o igual a SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg).

2.4.2. Categoría O2: remolques cuyo peso máximo es mayor a SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg), pero menor o igual a TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg).

2.4.3. Categoría O3: remolques cuyo peso máximo es mayor a TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) pero menor o igual a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg).

2.4.4. Categoría O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg).

2.5. Subcategoría G: vehículos todo terreno, son vehículos de categoría L, M o N, que cumplen con los apartados 2.1., 2.2. o 2.3.

Para estas categorías de vehículos, se añadirá la letra G como sufijo a la letra y el número que identifican a la categoría del vehículo.



A modo de ejemplo: un vehículo de la categoría N1 que puede utilizarse como vehículo todo terreno, se denomina N1G.

2.5.1. Los vehículos de la categoría N1 cuyo peso máximo es menor o igual a DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 kg), y los vehículos de la categoría M1, se consideran vehículos todo terreno si disponen de:

2.5.1.1. Al menos UN (1) eje delantero y UN (1) eje trasero concebidos para ser simultáneamente motrices, incluidos los vehículos en los que pueda desembragarse la motricidad de un eje.

2.5.1.2. Al menos UN (1) dispositivo de bloqueo del diferencial o UN (1) mecanismo de efecto similar y que pueda superar una pendiente mínima de TREINTA POR CIENTO (30%), de inclinación del terreno.

Estos vehículos deben cumplir los siguientes requisitos:

- ángulo de ataque de VEINTICINCO GRADOS (25°) como mínimo;
- ángulo de salida de VEINTE GRADOS (20°) como mínimo;
- ángulo de rampa de VEINTE GRADOS (20°) como mínimo;
- altura mínima del eje delantero, de CIENTO OCHENTA MILÍMETROS (180 mm);
- altura mínima del eje trasero, de CIENTO OCHENTA MILÍMETROS (180 mm);
- altura mínima entre los ejes, de DOSCIENTOS MILÍMETROS (200 mm).

2.5.2. Los vehículos de la categoría N1 cuyo peso máximo es mayor que DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 kg) y los vehículos de las categorías N2, M2 o M3 cuyo peso máximo es menor o igual a DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg), se consideran vehículos todo terreno si todas sus ruedas son motrices (incluidos los vehículos en los que es posible desembragar la motricidad uno de los ejes), o si cumplen los requisitos siguientes:

2.5.2.1. Poseen al menos UN (1) eje delantero y UN (1) eje trasero concebidos para ser simultáneamente motrices (incluidos los vehículos en los que es posible desembragar la motricidad de UNO (1) de los ejes).



2.5.2.2. Disponen de al menos UN (1) dispositivo de bloqueo del diferencial o de UN (1) mecanismo de efecto similar.

2.5.2.3. Poseen condiciones para superar una pendiente mínima de VEINTICINCO POR CIENTO (25%), de inclinación del terreno.

2.5.3. Los vehículos de la categoría M3 cuyo peso máximo es mayor o igual a DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg), y los vehículos de la categoría N3, se consideran vehículos todo terreno si están concebidos para que todas las ruedas sean motrices (incluidos los vehículos en los que es posible desembragar la motricidad de UNO (1) de los ejes), o si cumplen los siguientes requisitos:

2.5.3.1. Al menos la mitad de las ruedas son motrices;

2.5.3.2. Disponen de al menos UN (1) dispositivo de bloqueo del diferencial o de UN (1) mecanismo de efecto similar;

2.5.3.3. Poseen condiciones para superar una pendiente mayor o igual al VEINTICINCO POR CIENTO (25%), de inclinación del terreno;

2.5.3.4. Cumplen al menos cuatro de los requisitos siguientes:

- ángulo de ataque de VEINTICINCO GRADOS (25°) como mínimo;

- ángulo de salida de VEINTICINCO GRADOS (25°) como mínimo;

- ángulo de rampa de VEINTICINCO GRADOS (25°) como mínimo;

- altura mínima del eje delantero, de DOSCIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (250 mm);

- altura mínima entre los ejes, de TRESCIENTOS MILÍMETROS (300 mm);

- altura mínima del eje trasero, de DOSCIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (250 mm).

3. MODELOS Y VERSIONES DE VEHÍCULOS.



Las imágenes y denominaciones de las diferentes configuraciones de vehículos son meramente orientativas de las definiciones establecidas en el presente régimen, las cuales se complementan con las diferentes escalas y configuraciones específicas permitidas, establecidas en el Anexo R del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995.

4. DENOMINACIÓN ESPECÍFICA POR USO.

5. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS EN CUANTO A LA TRACCIÓN:

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

5.2. Autopropulsados por motores eléctricos.

5.3. Híbridos, la propulsión proviene de al menos DOS (2) convertidores de energía diferentes.

5.4. De propulsión humana.

5.5. De propulsión a sangre (animal de tiro).

5.6. Remolcados: remolque y semirremolque.

6. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS EN CUANTO A LA ESPECIE:



6.1. De Pasajeros

6.1.1. Bicicleta;

6.1.2. Ciclomotor;

6.1.3. Motoneta;

6.1.4. Motocicleta;

6.1.5. Triciclo;

6.1.6. Automóvil;

6.1.7. Microómnibus;

6.1.8. Ómnibus;

6.1.9. Tranvía;

6.1.10. Trolebús;

6.1.11. Remolque o semirremolque;

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

6.1.13. Trineo;

6.2. De Carga 6.2.1. Motoneta;

6.2.2. Motocicleta;

6.2.3. Triciclo;

6.2.4. Camioneta;

6.2.5. Camión;

6.2.6. Remolque y semirremolque;



6.2.7. Carretón;

6.2.8. Carro de mano;

6.2.9. Trineo;

6.3. Mixto;

6.4. De Carrera;

6.5. De Tracción:

6.5.1. Camión tractor;

6.5.2. Tractor de ruedas;

6.5.3. Tractor de orugas;

6.5.4. Tractor mixto.

6.6. Especial: Vehículos antiguos de Colección.

7. EN CUANTO AL DESTINO DEL SERVICIO:

7.1. Oficial;

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

7.3. Particular;

7.4. De Alquiler; de Alquiler con Chofer (Remís); de Alquiler con Chofer y Servicio de alquiler por taxímetro.

7.5. De Transporte Público de Pasajeros:

7.5.1. Servicio Internacional:



7.5.1.1. Líneas Regulares:

7.5.1.1.1. Larga Distancia (Vehículos Categoría M3).

7.5.1.1.2. Urbano (Vehículos Categoría M3).

7.5.1.2. Servicio de Turismo:

7.5.1.2.1. Larga Distancia (Vehículos Categoría M3).

7.5.1.2.2. Urbano (Vehículos Categoría M1, M2 y M3).

7.5.2. Servicio Interjurisdiccional y Jurisdiccional.

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

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

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

7.7. De Transporte de Cargas

7.7.1. General.

7.7.2. De Sustancias Peligrosas.

7.7.3. De Correos y Valores Bancarios.

7.7.4. De Recolección o Trabajos en la Vía Pública.

7.7.5. Carretones, Automovileros, para Carga Indivisibles o similares.

7.8. De Uso para Servicios Especiales

7.8.1. Casa rodante autopropulsada

7.8.2. Vehículo de transporte de caudales

7.8.3. Ambulancia



7.8.4. Coche Fúnebre

7.8.5. Vehículo accesible en silla de ruedas

7.8.6. Grúa móvil

7.8.7 Autobomba

7.8.8. De emergencia

7.8.9. De industria hormigonera

7.8.10. De industria minera

7.8.11. De industria petrolera

7.8.12. Semiacoplado especial

7.8.13. Full train (tráiler)

7.8.14. Bitrén

7.8.15. Camión tractor con acoplado.

IF-2018-00849518-APN-SECGT#MTR

ANEXO C

AUTOPARTES Y/O ELEMENTOS DE SEGURIDAD.

LA SECRETARIA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCION, con intervención de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y/o la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL según corresponda, es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas del presente Anexo.



Para obtener el Certificado de Homologación de Autoparte de Seguridad (C.H.A.S.), los fabricantes y los importadores de autopartes deben cumplir los procesos de ensayos que establece el siguiente cuadro:

Observaciones:

(*) Sólo aplicable en vehículos modelo 2001 en su última versión.

(**) Sólo aplicable a los vehículos cuyo modelo sea anterior al año 2001. Para estos vehículos también se podrán certificar por las versiones anteriores al R 90 última versión.

Se considerarán válidas las últimas versiones de las NORMAS, REGLAMENTOS y DIRECTIVAS que se mencionan en el cuadro precedente.

(***) No exigible a modelos de vehículos importados o fabricados antes del año 2001.

a) Las autopartes de seguridad homologadas bajo el proceso CHAS, podrán ser utilizadas como repuesto alternativo de las originales sólo para efectuar reparaciones de los vehículos del parque.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, mediante Disposición o Resolución conjunta, podrán incorporar autopartes de seguridad tendientes a incrementar la seguridad activa y pasiva de los vehículos así como también podrán establecer excepciones, en aquellos casos en que se considere imprescindible contemplarlas, por tratarse de automotores involucrados en fines de serie, series limitadas, situaciones imprevistas o de vehículos que por su concepción y/o diseño imposibilitan su aplicación, conforme los requerimientos que se establezcan.

IF-2018-00849564-APN-SECGT#MTR

ANEXO B

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS.



La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, son los organismos nacionales competentes facultados para modificar y disponer las normas del presente Anexo, respecto de los vehículos de uso particular.

La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas del presente Anexo, respecto de los vehículos destinados al transporte automotor de pasajeros y de carga.

a) Para obtener la Licencia de Configuración de Modelo (LCM), los fabricantes e importadores de vehículos CERO KILÓMETRO (0 km) de producción seriada deben cumplir los procesos de ensayos de cada clasificación de vehículo, como se establece en los siguientes cuadros:

Observaciones:

(1) Ley N° 26.363 - Decreto Reglamentario N° 1716/08 - Disposición de la Agencia Nacional de Seguridad Vial N° 408/10 - Encendido Automático de Luces Bajas.

(2) Reglamento aplicable R48, únicamente para L2 (b), L5(b), L6(b) y L7(b).

(3) Reglamento aplicable R53, únicamente para L2(a), L3, L4, L5(a), L6(a) y L7(a).

(4) Reglamento aplicable R74, únicamente para L1.

(5) Reglamentos R1, R2, R5, R8, R20, R31, R37, R50, R53, R56, R57, R72, R74, R76, R82, R87, R98, R99, R112, R113, R128 - Es conveniente mencionar todos los tipos de lámparas aplicables. (Destacadas en azul provienen de la Resolución 323 del 31 de octubre de 2014 de la ex SECRETARÍA DE INDUSTRIA del entonces MINISTERIO DE INDUSTRIA:

R1 Headlamps (including R2 and/or HS1 lamps).

R2 Headlamps.



R5 Sealed Beam headlamps.

R8 Headlamps (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1 and/or HIR21).

R20 Headlamps (H4).

R31 Headlamps (halogen sealed beam (HSB)).

R37 Filament lamps.

R50 Position, stop, direction indicators lamps for mopeds and motorcycles.

R53 Installation of lighting and light-signalling devices for L3 vehicles.

R56 Headlamps (mopeds).

R57 Headlamps (motorcycles).

R72 Headlamps (HS1 lamps) (motorcycles).

R74 Installation of lighting and light-signalling devices (mopeds).

R76 Headlamps for mopeds.

R82 Headlamps (HS2) (moped).

R87 Daytime running lamps.

R98 Headlamps with gas-discharge light sources.

R99 Gas-discharge light sources.

R112 Headlamps emitting an asymmetrical passing-beam.

R113 Headlamps emitting a symmetrical passing-beam.

R128 Light Emitting Diode (LED) light sources.



(6) Requisito solo aplicable a vehículos de propulsión eléctrica.

(*) Requisito aplicable de acuerdo con Reglamento EU No. 44/2014 y equivalente a la Directiva 93/33/CEE.

(**) Se implementarán conforme los plazos que determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con los fabricantes e importadores locales de motovehículos.

(a) Norma IRAM correspondiente.

(b) Norma MERCOSUR correspondiente.

(c) Reglamento Naciones Unidas correspondiente.

(d) Reglamento Europeo correspondiente.

Requerimientos de seguridad exigidos para la categoría M, N y O

Observaciones

(a) Norma IRAM correspondiente.

(b) Norma MERCOSUR correspondiente.

(c) Reglamento Naciones Unidas correspondiente.

(d) Reglamento Europeo correspondiente.

(*) Requisito exigible a vehículos carrozados.

(**) M1 con PBT \leq 2,5 tn.



(***) N1 derivado de M1.

(****) Se implementarán conforme los plazos que determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con las Terminales e Importadores de vehículos automotor radicado en el país.

(1) Únicamente para O1 y O2.

(2) Únicamente para O3 y O4.

(3) Se exceptúan de la obligación a los vehículos tipo coupé 2+2 (2 personas + 2 ocasionales) para el caso de apoyacabezas laterales traseros.

(4) Igual cantidad de apoyacabezas por plazas declaradas: Su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con las Terminales e Importadores de vehículos automotor.

(5) Régimen de aplicación de Choque Frontal: su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.

(6) Régimen de aplicación de Impacto Lateral: su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.

(7) Requerimiento aplicable a los vehículos en los cuales el punto R del asiento más bajo, está a una altura inferior o igual a SETECIENTOS MILÍMETROS (700 mm) por encima del suelo.

(8) M3 obligatorio, las demás categorías deben consignar alternativamente el número y tipo de requerimiento de ingeniería que asegure el cumplimiento del requisito por todas las partes del vehículo afectadas.

(9) Para categoría M3 aplica la Resolución ST 175/00 y sus modificatorias.

(10) Régimen de aplicación Anclaje de Sistema de Retención Infantil. Incorporar, en al menos una plaza trasera, el sistema de anclaje rígido, cualesquiera sean las opciones a utilizar de dicho sistema, ISOFIX, LATCH u otro. Su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.

(11) Régimen de aplicación de Retractor en cinturones de seguridad traseros laterales: su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.



- (12) REGLAMENTOS: 3.02, 7.02, 37, 91, 6.01, 4, 37.03, 98, 99, 19.02, 38, 23, 77, 48, 87.
- (13) Régimen de aplicación de Encendido Automático de Luces, encendido automático de luces bajas, o sistema DRL, a opción del fabricante, su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.
- (14) Solo para versiones destinadas al transporte de contenedores.
- (15) A los vehículos de la Categoría N2, N3, M2, M3, O2, O3, y O4 destinados al transporte de pasajeros o carga, se aplicará como norma alternativa lo establecido en el ANEXO I del presente régimen.
- (16) Requisito solo aplicable a vehículos de propulsión eléctrica o híbrida.
- (17) Para vehículos de la Categoría M2 y M3, se aceptará por equivalencia el Reglamento No. 80.
- (18) No aplicable si presenta reportes de ensayos de Choque frontal.
- (19) M1 & N1 derivado PBT<2500 kg, exigir solamente el punto 5.3 del Reglamento de referencia, referido a impacto de cabeza sobre volante.
- (20) Se exceptúan de la obligación a los vehículos de transporte público de pasajero urbano.
- (21) M1 y N1 (derivado de M1) obligatorio, las Categoría M2, M3, N1 (no derivado de M1), N2, y N3 debe presentar declaración jurada que vienen equipado con un dispositivo lava/limpiaparabrisas.
- (22) Sólo exigible a vehículos de transporte de pasajeros de “doble piso”.
- (23) Se deberán presentar los reportes de ensayos conforme al modelo de vehículo.
- (24) Para la categoría M3 aplica exclusivamente para ómnibus de “doble piso” (Disposición SSTA N° 294/11). En el caso de las categorías N3 y O4 aplica sólo para configuraciones “Bitrén”.



(25) Aplicable exclusivamente a las unidades importadas y originarias de países donde es de aplicación la norma FMVSS 108.

b) La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, LA COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL y la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, mediante Disposición o Resolución conjunta podrán incorporar y/o ajustar procesos de ensayos tendientes a incrementar la seguridad activa y pasiva de los vehículos.

c) La SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, podrá establecer excepciones en aquellos casos en que se considere imprescindible contemplarlas por tratarse de automotores involucrados en fines de serie, series limitadas, situaciones imprevistas o de vehículos que por su concepción y/o diseño imposibilitan su aplicación, conforme los requerimientos que se establezcan.

IF-2018-00849542-APN-SECGT#MTR

ANEXO LL

NORMAS PARA LA CIRCULACIÓN DE MAQUINARIA AGRÍCOLA

La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, son los organismos nacionales competentes facultados para modificar y disponer las normas relativas al presente ANEXO.

Las presentes disposiciones resultan de aplicación a la totalidad de equipos que conforman la maquinaria agrícola utilizada para el cultivo del suelo y recolección de sus productos.

1.- Definiciones:

1.1. Maquinaria Agrícola:

1.1.1 Maquinaria Agrícola Arrastrada: Es un equipo remolcado por una Unidad Tractora que se utiliza en las tareas agrarias, incluyendo accesorios, acoplados o trailers y carretones específicamente diseñados para el transporte de máquinas agrícolas o parte de ellas.

1.1.2 Maquinaria Agrícola Autopropulsada: Es un equipo con capacidad de tracción y arrastre que circula por sus propios medios, de uso para tareas agrícolas.



1.2. Unidad Tractora:

1.2.1 Unidad Tractora Agrícola. Es la maquinaria agrícola autopropulsada que tracciona un tren agrícola con capacidad de arrastre suficiente según corresponda a su configuración.

1.2.2 Unidad Tractora Camión. Es el vehículo de carga que tracciona la maquinaria agrícola arrastrada, con capacidad de remolque suficiente, según corresponda a su configuración.

1.3. Tren Agrícola: Conjunto formado por una unidad tractora agrícola y los acoplados remolcados, con excepción del carretón agrícola.

1.4. Carretón Agrícola: Es el vehículo semirremolque o acoplado de configuración especial, arrastrado por una Unidad Tractora Camión, cuya plataforma deprimida permite el transporte de maquinaria agrícola excedida en altura, ancho y longitud, disminuyendo la capacidad de vuelco y/o de choque en altura, con las medidas previstas en el apartado '3. Dimensiones' del presente Anexo.

1.5. Unidad de Trabajo Agrícola. Es la suma de los largos de las cargas que se transportan en carretón agrícola.

2.- Condiciones para la circulación:

2.1. Se realizará exclusivamente durante las horas de luz solar, desde la hora 'sol sale', hasta la hora 'sol se pone'.

2.2. Deben utilizar la zona de camino cuando se encuentre autorizada para su uso por la autoridad vial o de tránsito competente.

2.3. El tren agrícola deberá utilizar caminos terciarios o auxiliares, cuando éstos estén en condiciones de circular, con preferencia a los pavimentados.

2.4. El tren agrícola deberá circular por el extremo derecho de la calzada, próximo a la banquina, de modo de no ocupar la circulación el carril opuesto, salvo en aquellos casos donde la estructura vial no lo permita, debiendo detenerse periódicamente para permitir el adelantamiento de los vehículos que se hayan acumulado detrás y/o adoptar las medidas de seguridad que el ente vial competente disponga.



2.5. El Tren Agrícola debe mantener una distancia no inferior a DOSCIENTOS METROS (200 m) con el vehículo o formación precedente.

2.6. Para la circulación deberán ser desmontadas todas las partes removibles de la maquinaria, de manera de disminuir a un mínimo posible el riesgo para la circulación, minimizando el ancho de la maquinaria, salvo que la circulación con la misma no exceda las dimensiones máximas permitidas. En el caso de maquinaria transportada sobre carretón agrícola, la misma debe estibarse de manera que se minimice ancho y reduzcan roturas o riesgos viales.

2.7. Las unidades tractoras de tipo utilitario, colectivo casilla, casa rodante autocomandada o camión monotolva sólo pueden ser unidades tractoras de un tren agrícola siempre que cuenten con capacidad de arrastre suficiente, según corresponda a su configuración.

2.8. Está prohibido:

a) Circular durante oscurecimiento por tormenta, cuando llueva, haya neblina o niebla, nieve, humo, granizo o cualquier otro fenómeno que pudiera entorpecer la visibilidad.

b) Estacionar sobre la calzada, sobre la banquina o en aquellos lugares de riesgo donde se dificulte o se impida la visibilidad a otros conductores, en caso de fuerza mayor o desperfecto deberá instalar la pertinente señalización.

c) Circular por el centro de la calzada, salvo en los caminos auxiliares.

d) Efectuar sobrepasos para el caso de tren agrícola, salvo casos de obstrucción.

e) Circular por autopistas y/o autovías en el caso del Tren Agrícola o de la Maquinaria Agrícola Autopropulsada.

f) Para el caso del tren agrícola ingresar en zona urbana, salvo vías destinadas específicamente para ello.

g) Ocupar la calzada opuesta con la carga completa, salvo en caminos angostos, con la pertinente señalización.

h) Acoplar cualquier tipo de maquinaria agrícola detrás del carretón agrícola.

2.9. Circulación con vehículo guía para maquinaria con exceso de dimensiones:



a) En los casos en que se deba invadir la calzada opuesta, el vehículo guía deberá actuar controlando el tránsito de manera de alertar a los conductores que circulan por allí de la presencia del carretón agrícola.

b) La unidad tractora camión y su guía no podrán formar parte de trenes agrícolas, ni serán considerados como tales, debiendo circular separados a QUINIENTOS METROS (500 m) de distancia de otros vehículos especiales o maquinaria agrícola. Por cada formación con exceso de dimensiones se requerirá un vehículo guía.

2.10. Libre circulación

El carretón agrícola podrá circular libremente vacío o cargado con las siguientes medidas: VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m) de largo con la rampa trasera del carretón plegada (vertical), DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m) de ancho máximo y CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m) de altura, con la rampa posterior plegada y peso conforme la normativa vigente.

3.- Dimensiones.

El tipo de unidades que conforman un tren agrícola o aquellas que son transportadas sobre carretón podrán establecerse por vía reglamentaria y combinarse de manera indistinta, siempre que se cumpla con lo dispuesto en el presente régimen y que sus dimensiones totales no excedan de las siguientes medidas:

3.1. Largo:

a) Tren Agrícola: hasta VEINTICINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (25,50m).

b) Carretón agrícola: El carretón agrícola vacío o cargado podrá medir hasta VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m), con la rampa trasera del carretón plegada (vertical). No deberá superar los VEINTICINCO METROS (25 m) de largo total con la rampa trasera desplegada (horizontal o inclinada) entre paragolpe delantero de la unidad tractora camión y paragolpe del carretón agrícola. Las cargas transportadas no producirán salientes traseras más allá del paragolpe desplegado y deberá estibarse en el sentido que produzca el exceso menor en su ancho.



3.2. Alto:

a) Maquinaria Agrícola Autopropulsada y Tren Agrícola: hasta CUATRO METROS CON VEINTE CENTÍMETROS (4,20 m).

b) Maquinaria Agrícola transportada sobre Carretón Agrícola: hasta CUATRO METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (4,60 m), siempre que en el itinerario no existan puentes, pórticos o cualquier obstáculo que impida la circulación 'por el borde derecho del camino'.

3.3. Ancho:

a) Maquinaria Agrícola Autopropulsada y del tren agrícola: hasta TRES METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (3,60 m), siempre y cuando no invada el carril de circulación opuesto, debiendo circular con un vehículo guía, provisto de baliza eléctrica y dos banderas, cumpliendo las mismas condiciones que las establecidas en el punto 6: 'Señalamiento', del presente Anexo, así como para la maquinaria agrícola autopropulsada y/o tren agrícola.

b) Carretón agrícola: hasta DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m).

c) Maquinaria agrícola transportada sobre carretón agrícola, la misma no podrá sobresalir, en ambos laterales, más de un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) en total la trocha del carretón, conforme las disposiciones del Apartado 7 del presente Anexo.

3.4 La maquinaria agrícola autopropulsada y/o tren agrícola que invada el carril de circulación opuesto y la comprendida entre TRES METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (3,60 m) y CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m) de ancho deberá ser transportada en carretón agrícola debiendo contar para ello con un permiso especial de la autoridad vial competente, conforme las disposiciones del Apartado 7 del presente Anexo. La maquinaria que supere los CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m) de ancho, será considerada como una carga de dimensiones excepcionales y deberá cumplir para su traslado con las normas de la autoridad vial jurisdiccional.

3.5 El peso máximo permitido de cada unidad transportada que compone la Formación Agrícola, se rige por lo dispuesto en el Anexo R del presente régimen y lo que se determine por vía reglamentaria.



4.- Requisitos para el transporte y traslado:

4.1 Tren agrícola:

4.1.1. La unidad tractora agrícola deberá tener freno capaz de hacer detener el tren agrícola a una distancia no superior a TREINTA METROS (30,00 m).

4.1.2. La unidad tractora agrícola deberá tener una fuerza de arrastre suficiente para desarrollar una velocidad mínima de VEINTE KILOMETROS POR HORA (20 km/h) y una máxima de TREINTA KILÓMETROS POR HORA (30 km/h).

4.1.3. La unidad tractora agrícola debe poseer DOS (2) espejos retrovisores planos, uno de cada lado, que le permitan la visión completa hacia atrás y de todo el tren agrícola.

4.1.4. El último equipo arrastrado del tren agrícola debe contar con los paragolpes reglamentarios, pero no necesariamente los tramos intermedios.

4.1.5. Cuando el acoplado sea un elevador de cereales, debe colocarse (a modo de ejemplo) un batán o un acoplado portaherramientas debajo del elevador que cumpla la función de paragolpes. En este caso, el cartel de señalamiento, se colocará en el último equipo arrastrado del tren agrícola.

4.1.6. Los componentes del tren agrícola deben poseer neumáticos reglamentarios. Aquellos que no los posean o representen un riesgo a la seguridad vial se transportarán en carretón o tráiler.

4.1.7. El tren agrícola puede poseer, como máximo, DOS (2) enganches y los mismos debe ser rígidos y con cadenas de seguridad en prevención de cualquier desacople.

4.1.8. La unidad tractora agrícola debe poseer luces reglamentarias, sin perjuicio de la prohibición de circular durante la noche.

4.1.9. Para la circulación deben ser desmontadas todas las partes fácilmente removibles, o que constituyan un riesgo para la circulación, tales como plataformas de corte, ruedas externas si tuviese duales, escalerillas etc., de manera de disminuir en lo posible el ancho de la maquinaria y mejorar la seguridad vial.

4.2. Maquinaria agrícola autopropulsada:



La maquinaria agrícola que se traslade por sus propios medios sin arrastrar otros equipos tendrán una velocidad máxima de circulación de TREINTA Y CINCO KILÓMETROS POR HORA (35 km/h), salvo en el caso de los equipos pulverizadores, cuya velocidad máxima permitida será de SESENTA KILÓMETROS POR HORA (60 km/h).

4.3 El traslado de las maquinarias agrícolas, tanto en trenes agrícolas como las maquinarias autopropulsadas en unidad, deben contar con el Permiso de Tránsito otorgado por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD en el uso de las rutas nacionales, y bajo la normativa descripta en el Punto 7 del presente Anexo LL.

5.- Requisitos para transporte de maquinaria agrícola en carretón agrícola:

5.1 'Unidades de Trabajo Agrícola': El carretón agrícola definido en este Anexo LL podrá transportar por cada traslado o viaje, la maquinaria agrícola, sus combinaciones y cantidades, de acuerdo lo establezca la SUBSECRETARÍA DE AGRICULTURA del Ministerio de Agroindustria, y según la normativa que instruya la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD para su transporte.

5.2 La unidad tractora camión deberá tener una fuerza de arrastre suficiente para desarrollar una velocidad mínima de CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (50 km/h) y una máxima de OCHENTA KILOMETROS POR HORA (80 km/h) para circular, y cumplir con los requisitos de relación potencia - peso que se establezcan.

5.3 La maquinaria deberá ser anclada al carretón de manera de garantizar tanto su inmovilidad durante el transporte como su estabilidad al vuelco del vehículo y su carga.

5.4 El peso máximo del equipo cargado no deberá superar los pesos máximos permitidos en el ANEXO R del presente Régimen. En cada caso se deberá presentar una declaración jurada de pesos y dimensiones, al momento de efectuar el trámite de solicitud de Permiso de Circulación.

5.5. Para el uso de la rampa trasera del carretón en forma segura, la misma deberá contar el mecanismo de traba y de seguridad complementario en correcto estado de funcionamiento, conforme sus características de fabricación homologadas por la autoridad competente y verificada por la Revisión Técnica Obligatoria del Carretón Agrícola, de manera de asegurar las cargas transportadas.



5.6. El paragolpes del carretón deberá ser de tipo telescópico y encontrarse en perfecto estado de funcionamiento, de manera de adaptarse al largo que presente la rampa trasera desplegada (horizontal o inclinada), conforme sus características de fabricación homologadas por la autoridad competente y verificada por la Revisión Técnica Obligatoria del Carretón Agrícola.

5.7. La suma de los largos de las cargas (Unidad de Trabajo Agrícola) que se transportan en el carretón agrícola serán inferior o igual a DIECIOCHO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (18,50 m). Sobre el pecho del carretón agrícola puede transportarse cargas, siempre y cuando por las características estructurales de fabricación sea admisible, y además su carga no produzca exceso de peso sobre el eje, ni tampoco genere exceso de dimensiones, hasta CUATRO METROS CON DIEZ CENTÍMETROS (4,10 m) de altura y hasta DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m) de ancho; en éste caso los DIECIOCHO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (18,50 m) de largo máximo de la carga se medirán incluyendo también a aquella que se transporta sobre el pecho del carretón agrícola.

5.8. El traslado de las maquinarias agrícolas sobre carretón agrícola, si no cumple con la normativa definida en el Punto 2.9 'Libre circulación', debe contar con el Permiso de Tránsito otorgado por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD en el uso de las rutas nacionales, y bajo la normativa descripta en el Punto 7 del presente Anexo LL.

6. Señalamiento:

6.1. La unidad tractora debe contar, además de las luces reglamentarias, con UNA (1) baliza intermitente, de color amarillo ámbar, visible desde atrás y desde adelante, preferentemente en el techo y de luces led. Esta podrá reemplazarse por una baliza delantera y otra trasera preferentemente de led cuando desde un punto no cumpla la condición de ser visible desde ambas partes.

6.2 En el caso de tren agrícola o maquinaria agrícola autopropulsada deberán colocarse CUATRO (4) banderas, de tela aprobada por norma IRAM, en los laterales del tren o del carretón, de manera tal que sean visibles desde atrás y desde adelante, en perfecto estado de conservación, de CINCO CENTIMETROS (5 cm) por SIETE CENTIMETROS (7 cm) como mínimo, a rayas oblicuas de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho, de color rojo y blanco.

6.3 En la parte posterior del último acoplado debe colocarse un cartel de como mínimo DOS METROS (2,00 m) de ancho por UN METRO (1,00 m) de alto, correctamente sujeto,



para mantener su posición perpendicular al sentido de marcha en todo momento. El mismo, deberá estar confeccionado sobre un cartel de lona resistente, en material reflectivo, con franjas oblicuas, a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°), de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho de color rojo y blanco. Deberá estar en perfecto estado de conservación,

y correctamente instalado para que desde atrás sea visible por el resto de los usuarios de la vía. En el centro del cartel, sobre fondo blanco y con letras negras de como mínimo QUINCE CENTIMETROS (15 cm) de altura, deberá contener la siguiente leyenda:

PRECAUCION DE SOBREPASO.

ANCHO: m. LARGO: m.

(Incluyendo las medidas respectivas.)

El nivel de retrorreflexión del material se ajustará como mínimo a los coeficientes de la Norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

6.4. En el caso de los vehículos con dimensiones excepcionales (Vehículo Especial), que son transportados sobre carretón agrícola, deberán instalarse cuatro placas de CUARENTA CENTIMETROS (40 cm) de ancho por SESENTA CENTIMETROS (60 cm) de altura en las cuatro salientes de la carga, en material reflectivo con rayas oblicuas blancas y rojas de OCHO CENTIMETROS (8 cm) de ancho cada una. El señalamiento se complementará con CUATRO (4) balizas intermitentes amarillas y/o luces led, instaladas en concordancia con los CUATRO (4) extremos salientes.

En la parte posterior del carretón agrícola deberá colocarse un cartel reflectivo de como mínimo DOS METROS (2,00 m) de ancho por UN METRO (1,00 m) de alto, borde rayado con franjas rojas y blancas oblicuas y letras negras, de como mínimo QUINCE CENTIMETROS (15 cm) de altura, conteniendo la leyenda:

PRECAUCION AL SOBREPASO:

ANCHO m. LARGO m.

(Incluyendo las medidas respectivas.)

El nivel de retrorreflexión del cartel rígido se ajustará como mínimo a los coeficientes de la norma en IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.



6.5. Exclusivamente en aquellos casos en que la Ruta posea un ancho inferior a SIETE METROS (7,00 m) y/o los estudios de ocupación de calzada llevados a cabo por la Dirección Nacional de Vialidad así lo determinen, la unidad tractora agrícola y/o tren agrícola deberá circular acompañado, por delante, por un vehículo guía a una distancia de CINCUENTA METROS (50,00 m). Dicho vehículo guía deberá ser un automóvil o camioneta que circulará portando una baliza amarilla intermitente en su techo preferentemente de led, y las balizas reglamentarias del vehículo permanentemente encendidas. En los cuatro extremos de la formación, conformada por una unidad tractora (camión y/o agrícola) y equipos arrastrados o remolcados, deberán instalarse banderas de CINCUENTA CENTIMETOS (50 cm) POR SETENTA CENTIMETROS (70 cm) como mínimo, a rayas oblicuas rojas y blancas de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho.

7.- Permisos.

7.1. El permiso tendrá un plazo máximo de validez de CIENTO OCHENTA (180) días, en el caso de maquinarias agrícolas autopropulsada y/o tren agrícola, y de NOVENTA (90) días, en el caso de la unidad tractora camión con carretón agrícola. En ambos casos, durante la vigencia de los mismos, deberán mantenerse actualizados la totalidad de los requisitos documentales. En caso de detectarse la falta de vigencia de alguno de ellos, implicará el vencimiento automático del Permiso otorgado. Los seguros de responsabilidad civil de cada uno de los elementos que compongan el tren agrícola y/o del tractor con el carretón agrícola, se contratarán por el monto máximo que establezca la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN. El Permiso será extendido por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD cuando se trate de Rutas Nacionales.

7.2. El permiso deberá ser solicitado cuando en cualquiera de los casos exceda las medidas máximas de ancho, alto y largo permitidas en el apartado 2.9 del presente Anexo, pudiendo ser tramitado por el titular o terceros autorizados, debiendo ser firmada una copia del permiso y de la renovación con carácter de declaración jurada. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD arbitrará los medios necesarios para la implementación de medios informáticos expeditivos, a los efectos de simplificar y agilizar la tramitación de los permisos de circulación.

7.3. La totalidad de las maquinarias agrícolas autopropulsadas, las unidades tractoras y los carretones agrícolas deberán acreditar su patentamiento. La unidad tractora camión deberá acreditar su inscripción en el Registro Único de Transporte Automotor (RUTA) o el registro que en el futuro lo reemplace y la unidad tractora agrícola tipo utilitario, colectivo



casilla, casa rodante autocomandada o camión monotolva también deberán asimismo estar inscriptas en dicho registro cuando traccionan un tren agrícola.

7.4. El titular del Permiso y/o de las unidades tractoras asume la total responsabilidad por los daños y/o perjuicios que pudiera ocasionar a terceros, sin perjuicio de la responsabilidad que pudiere atribuirse al conductor del vehículo autorizado.

7.5. La autoridad vial jurisdiccional podrá no autorizar la circulación de este tipo de transporte en aquellos casos en que por sus características estructurales, elevados volúmenes de tránsito, o condiciones transitorias o permanentes de la ruta así lo determinen.

7.6. La autoridad de aplicación determinará por vía reglamentaria las condiciones de circulación nocturna para carretones agrícolas que transiten en vacío, estableciendo las medidas específicas pertinentes.

7.7. La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD determinarán por vía reglamentaria los supuestos de excepción y gradualidad, así como también el mecanismo de actualización del régimen establecido en el presente Anexo conforme la tecnología de mercado, situaciones de emergencia o necesidad temporal, y lo dispuesto en el Artículo 2° de la Ley N° 24.449.

IF-2018-00849576-APN-SECGT#MTR

ANEXO P

PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR LA LICENCIA DE CONFIGURACIÓN DE MODELO (LCM) Y LA LICENCA DE CONFIGURACION AMBIENTAL (LCA)

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la SECRETARA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS, dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, son los organismos nacionales competentes facultados para actualizar el presente Anexo, mediante Resolución o Disposición conjunta, en lo atinente a la Licencia de Configuración de Modelo.

La SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, es el organismo nacional competente facultado para actualizar el presente Anexo, en lo atinente a la Licencia de Configuración Ambiental.



OBJETO: Establecer el procedimiento para la homologación y emisión de la Licencia de Configuración de Modelo (en adelante 'LCM') y de la Licencia de Configuración Ambiental (en adelante 'LCA'), de vehículos que cumplan los requerimientos previstos en la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

- A los fines de su comercialización, los vehículos nacionales, importados o armados en etapas, serán homologados siguiendo lo establecido en las Secciones I, II y III del presente Procedimiento. La SECRETARA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS, dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, otorgará la LCM y la SECRETARA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, otorgará la LCA, conforme a los modelos descriptos en la Sección IV del presente Procedimiento.

- Para otorgar la LCM, se verificará que el vehículo cumple todos los requerimientos de seguridad activa y pasiva, de acuerdo a lo establecido en los artículos 28 al 32 de la Ley N° 24.449, y su reglamentación.

- Para otorgar la LCA, se verificará que el vehículo cumple todos los requerimientos de seguridad, relativas a emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas, de acuerdo a lo establecido en el artículo 33 del Título V del Anexo 1 del Decreto N° 779/95 y normas complementarias y modificatarfas.1 8-00849602-APN-SECGT#MTR - Cada fabricante, importador o último interviniente en el proceso de fabricación (para vehículos armados en etapas), deberá designar a un representante ante la SECRETARA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS, dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN y ante la SECRETARA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, a los fines de la homologación en seguridad y ambiental.

SECCIÓN I

REQUISITOS PARA LA HOMOLOGACION DE VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS.

Para obtener la homologación de vehículos de las categorías L, M, N u O, el fabricante, importador, persona humana o jurídica o último interviniente en el proceso de fabricación (para vehículos armados en etapas), deberá presentar la solicitud de LCM y LCA, los



reportes de ensayos de los requisitos de seguridad vehicular prescriptos en el Anexo B del Decreto N° 779/95 y la documentación detallada, conteniendo la siguiente información:

1. De carácter Descriptivo.

Caracterización del fabricante, transformador o importador, razón social, dirección completa y persona responsable.

Estatuto de constitución de la empresa.

Marca.

Tipo de vehículo. Designación comercial (Modelo). Capacidad (Número de pasajeros). Número de plazas. Lugar de fabricación.

Catálogos, fotografías y dibujos de los vehículos mostrando sus características visibles, de modo de evidenciar las diferencias de una versión a otra. S? -2018-00849602-APN-SECGT#MTR

2. De Naturaleza Técnica. Memoria Descriptiva.

Descripción del chasis, materiales del mismo. Número de ejes y ruedas. Ejes motrices (N° y ubicación). Distancia entre ejes.

Dimensiones exteriores del vehículo (largo, ancho, alto).

Altura del vehículo cargado, altura en vacío y altura del punto más bajo en relación al suelo.

Peso del vehículo en orden de marcha.

Distribución de peso por eje para vehículos de carga remolques y semirremolques (información de proyecto).

Peso por eje (Vehículos de carga, remolques y semi-remolques).

Peso máximo del remolque que se puede acoplar: remolque, semirremolque; con y sin freno.



Capacidad de carga declarada por el fabricante.

Capacidad de pasajeros (Número de personas).

Peso Bruto Total (PBT). Capacidad máxima de tracción (CMT).

Voladizo trasero.

Tipo de Propulsión.

Fabricante.

Ubicación.

Descripción técnica completa del tipo de propulsión. Potencia máxima neta o continua nominal. Revoluciones máximas del motor. Energía que utiliza.

Sistema de enfriamiento, conforme se determina en el Anexo O del Decreto N° 779/95.

Transmisión.

Tipo.

Caja de cambios. Relación de transmisión. Suspensión.

Descripción del sistema de suspensión (delantera y trasera). Dirección.

Descripción del sistema.

Carrocería.

Tipo.

Número de asientos.

Tipo de construcción y materiales utilizados. Configuración y número de puertas. Puertas, cerraduras y bisagras.



Parabrisas y ventanas. Material utilizado. Angulo de inclinación. Sistema de montaje. 3. Sistema de Frenos.

Descripción detallada del sistema de frenos.

4. Neumáticos y Ruedas. Tipo.

Dimensiones.

Características de las ruedas.

5. Espejos Retrovisores. Descripción, campo de visión.

6. Cinturones de Seguridad. Tipo.

Esquemas de las fijaciones de los cinturones de seguridad y de las partes de la estructura del vehículo a las que están fijadas.

7. Dispositivos de iluminación y Señalización. Descripción del Sistema.

Fotografía color y/o esquema de la parte delantera y trasera del vehículo mostrando los dispositivos de iluminación y señalización.

8. Identificación del Vehículo. El vehículo será identificado conforme los criterios estipulados por el código V.I.N. (Vehicle Identification Number) según norma ISO 3.779 y lo dispuesto en el inciso e) del artículo 33 del TITULO V del ANEXO 1, de esta reglamentación. Asimismo, se deberá completar la información incluida en la Sección II.

Definiciones: a los efectos de este procedimiento se considera:

HOMOLOGACIÓN DEL VEHÍCULO: al procedimiento mediante el cual las Autoridades Competentes verifican que aquél producto atiende todos los requerimientos de seguridad activa y pasiva, emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas, de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN DE MODELO: Certificado emitido por la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, a todo vehículo, acoplado y semiacoplado de producción seriada y CERO



KILÓMETRO (0 km), fabricado en el país o importado, que acredita el cumplimiento de los requisitos de seguridad activa y pasiva.

LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN AMBIENTAL: Certificado emitido por la SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, a todo vehículo automotor de producción seriada y CERO KILÓMETRO (0 km), fabricado en el país o importado, en relación a las emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y/o radiaciones parásitas.

MARCA: denominación que identifica al fabricante (generalmente es el nombre de la fábrica, su sigla o nombre de fantasía).

MODELO: denominación que identifica a una familia de vehículos de un mismo fabricante que no difieren entre sí en sus aspectos esenciales como: diseño de la carrocería, chasis, denominación dada por el fabricante.

VERSIÓN: distinción de un vehículo de otro dentro de la misma familia, de manera tal que se puedan diferenciar por el tipo de acabado interior, cantidad de puertas, motorización, equipamiento opcional, etc.

FABRICANTE: persona humana o jurídica, responsable ante las áreas competentes del Estado Nacional por la homologación del vehículo y encargado de garantizar la conformidad de la producción y la satisfacción del consumidor.

IMPORTADOR: Persona humana o jurídica que adquiere, para utilización propia o para comercializar, vehículos de origen extranjero, siendo también responsable por el procedimiento de homologación del vehículo y encargado de garantizar la conformidad del mismo y la satisfacción del consumidor.

9. Condiciones para la Homologación.

Vehículos Nacionales: los vehículos nacionales deben cumplir con la Sección I en lo que corresponda y con las Secciones II y III.

Vehículos Importados: los vehículos importados deben cumplir con la Sección I en lo que corresponda y con las Secciones II y III.

Vehículos importados que no cumplan la legislación de identificación vehicular - (Código VIN fuera de los patrones): para los vehículos importados que no cumplan con la



legislación en cuanto a los criterios de identificación vehicular, la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, determinará su regularización.

Vehículos Armados en Etapas: en los vehículos transformados que ya poseen la identificación original grabada en el chasis, no debe ser modificada esta última. Asimismo, deben cumplir con la Sección I en lo que corresponda, y con las Secciones II y III.

10. Requisitos de emisiones contaminantes, ruido vehiculares y radiaciones parásitas: A los fines de la comercialización de un vehículo, el fabricante nacional o importador deberá presentar la LICENCIA DE CONFIGURACIÓN AMBIENTAL (LCA) emitida por la SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL, del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE y/o la que en el futuro la reemplace, referida a la homologación de los requisitos de emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas, establecidas en la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

11. Declaración de Conformidad: Las empresas nacionales que demuestren capacidad de laboratorio para desarrollar ensayos y de ingeniería y los importadores con el amparo de la casa matriz (con dicha capacidad), deberán emitir la Declaración de Conformidad de la Sección III, informando que el modelo de vehículo en cuestión cumple con la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

La Declaración de Conformidad no exime al emisor de presentar los comprobantes de cumplimiento de los requisitos de identificación, seguridad vehicular, y homologación ambiental, que podrán ser solicitados en cualquier momento por la Autoridad Competente.

Las empresas nacionales fabricantes de vehículos, que no demuestren capacidad para desarrollar ensayos e ingeniería, no podrán emitir la Declaración de Conformidad, siendo responsabilidad de la Autoridad Competente la evaluación de la empresa y el producto.

Los importadores, sin el amparo técnico del fabricante, no podrán emitir la Declaración de Conformidad y deberán someter sus productos a la Autoridad Competente para la evaluación de los aspectos de seguridad vehicular, y ambientales, conforme a la legislación en vigencia.

12. Plazo para Homologación: la empresa interesada deberá presentar la solicitud de Homologación con un mínimo de SESENTA (60) días hábiles previos a la comercialización del producto, debiendo darse inicio al trámite ante la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS, dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, a los



finés de obtener la LCM y ante la SECRETARA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, a los fines de obtener la LCA.

La SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, emitirá la LCM, de conformidad con el Dictamen previo emitido por el INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGÍA INDUSTRIAL (INTI), en un plazo máximo de CUARENTA (40) días hábiles a partir de la presentación de la solicitud, junto con la documentación, detallada en este procedimiento y habiendo cumplido los requisitos de seguridad vehicular prescriptos en el Anexo B del Decreto N° 779/95. Los dictámenes del INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGÍA INDUSTRIAL (INTI) serán emitidos en un plazo máximo de TREINTA (30) días hábiles desde la presentación de la solicitud y elevados de forma inmediata a la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, en caso de corresponder, para la elaboración del acto administrativo pertinente.

13. Vehículos para Transporte por Automotor de Pasajeros: Los vehículos para transporte por automotor de pasajeros deberán cumplir con las Secciones I, II, III y IV de este procedimiento y la reglamentación específica para este tipo de vehículos, debiendo ser aprobado por la autoridad competente.

SECCIÓN II

IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO

1.- Marca, Modelo Y Versión:

Modelo: Versión:

2.- Código VIN: según artículo 33, inciso e) del TITULO V, del Anexo 1 del Decreto N° 779/95; y la norma ISO 3779.

- Ubicación del grabado del código VIN en la mitad derecha del eje longitudinal del vehículo, preferentemente en la parte anterior.

- Ubicación de las etiquetas autoadhesivas con imagen de seguridad reflectiva, destruible en caso de tentativa de remoción, conteniendo los caracteres VIS.

- Ubicación de los grabados en los vidrios de los caracteres VIS. OBSERVACIONES:



- a) Para remolques, semi-remolques y vehículos automotores de dos o tres ruedas, presentar solo el esquema referente a los grabados del código VIN.

- b) Para vehículos transformados, presentar solo el esquema con las ubicaciones de los grabados de los vidrios, etiquetas de seguridad autoadhesivas conteniendo los caracteres VIS.

- c) Las ubicaciones declaradas en esta sección del procedimiento deben corresponder al modelo de vehículo objeto de la homologación.

SECCIÓN III

MODELO PARALCM

(PAPEL MEMBRETEADO DE LA EMPRESA)

DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD

El Sr representante autorizado por la empresa fabricante (importadora) de los vehículos marca , ubicada en , declara que el modelo de vehículo abajo descrito cumple íntegramente con los requisitos de seguridad y de identificación vehicular. Es de responsabilidad del fabricante (o importador) mantener la conformidad de producción del modelo rigurosamente igual al vehículo objeto de este certificado.

Identificación del vehículo:

Marca:

Denominación Comercial: Modelo/Versión:

Lista de los requisitos de seguridad vehicular para obtener la homologación del vehículo, prescrita en el Anexo B del Decreto N° 779/95, indicando la reglamentación que cumple y sus respectivos reportes de ensayos, según su categoría de vehículo.

Lugar y fecha:

Firma:



MODELO PARA LCA

(PAPEL MEMBRETEADO DE LA EMPRESA)

DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD

El Sr representante autorizado por la empresa fabricante (importadora) de los vehículos marca , ubicada en , declara que el modelo de vehículo abajo descrito cumple íntegramente con los requisitos ambientales establecidos por la legislación vigente. Es de responsabilidad del fabricante (o importador) mantener la conformidad de producción del modelo rigurosamente igual al vehículo objeto de este certificado.

Identificación del vehículo:

Marca:

Denominación Comercial:

Modelo/Versión: Motor N°: Transmisión: Cajas de velocidades:

Lista de los requisitos ambientales para obtener la homologación del vehículo, indicando la reglamentación que cumple y sus respectivos reportes de ensayos, según su categoría de vehículo.

Lugar y fecha:

Firma:

SECCION IV

SECRETARA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS

DIRECCIÓN NACIONAL DE INDUSTRIA

LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN DE MODELO.



La DIRECCIÓN NACIONAL DE INDUSTRIA, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N° 24.449 y su reglamentación, concede la LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN DE MODELO del vehículo abajo especificado, el que fue homologado en cuanto a los requisitos de seguridad vehicular, cumpliendo con todas las condiciones legales establecidas.

Fabricante:

Dirección:

Marca comercial:

Modelo:

Versión:

Licencia para Configuración de Modelo N°:

Esta LICENCA PARA CONFIGURACIÓN DE MODELO, tendrá validez que determine la autoridad de aplicación, mientras la empresa fabricante:

1. Mantenga fielmente las especificaciones de cada modelo.
2. Someta previamente a la autoridad competente cualquier alteración a ser introducida en los vehículos que puedan influir en los ítems de seguridad vehicular.
3. Hacer las aclaraciones que eventualmente requiera la autoridad competente.
4. Mantenga disponibles los resultados de las pruebas y ensayos relativos a los ítems de seguridad vehicular conforme a los procedimientos normativos en vigencia.

Lugar y fecha:

Firma:

SECRETARA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL

LICENCA PARA CONFIGURACIÓN AMBIENTAL.



La SECRETARA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N° 24.449 y su reglamentación, concede la LICENCA PARA CONFIGURACIÓN AMBIENTAL del vehículo abajo especificado, el que fue homologado en cuanto a los requisitos ambientales, cumpliendo con todas las condiciones legales establecidas.

Fabricante:

Dirección:

Marca comercial:

Modelo:

Versión:

Motor N°:

Transmisión:

Cajas de velocidades:

Licencia para Configuración Ambiental N°:

Esta LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN AMBIENTAL, tendrá validez que determine la autoridad de aplicación, mientras la empresa fabricante:

1. Mantenga fielmente las especificaciones de cada modelo.
2. Someta previamente a la autoridad competente cualquier alteración a ser introducida en los vehículos que puedan influir en los ítems ambientales, tales como, emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas.
3. Haga las aclaraciones que eventualmente requiera la autoridad competente.
4. Mantenga disponibles los resultados de las pruebas y ensayos relativos a los ítems ambientales conforme a los procedimientos normativos en vigencia.



ANEXO IV

POSADAS, 21 DIC 2022

DECRETO N° 2696

VISTO: El Expediente N° 3000-2334-2022, Registro del Ministerio de Hacienda, Finanzas, Obras y Servicios Públicos, caratulado “E/ PTO DCTO. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO OBERA Y OTROS MUNICIPIOS” y;

CONSIDERANDO

QUE, mediante la Ley X – N° 1 (antes Decreto Ley 2554/57) se incorpora y crea en la Provincia de Misiones los Sistemas Integrados de Transporte de Pasajeros metropolitanos, conformado por el conjunto de servicios, infraestructura, equipos, instalaciones y sistemas de operación y control, que se encuentran relacionados, entre sí de forma inseparable, posibilitando a los usuarios del mismo realizar viajes en los diferentes servicios de transporte que componen el sistema, integrados física, tarifaria y operacionalmente;

QUE, en los sistemas integrados de transporte que se desarrollan en el marco del Sistema Misionero de Transporte Sustentable de Pasajeros se rigen, en atención a su especificidad operativa y tecnológica, por la normativa especial que se emita al efecto, con el objeto de viabilizar su implantación y funcionamiento y, supletoriamente, por las pautas contenidos en la Ley X N° 1 y el Decreto Reglamentario N° 2915/57, en tanto no se oponga a los contenidos de la referida normativa especial;

QUE, el Decreto del Poder Ejecutivo Provincial N° 2174/2004 crea el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano con el objeto de resolver con eficiencia el traslado de pasajeros de transporte público entre las ciudades de Posadas, Candelaria y Garupá y además establece las pautas para la implementación progresiva de una red de transporte interjurisdiccional;

QUE, resulta oportuno ampliar el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano en la zonas centro y sur de la Provincia, cuya implementación se realizará de manera paulatina y progresivamente, en etapas, en los Municipios de Oberá, Campo Ramón, Alba Posse, Dos de Mayo, 25 de Mayo, Guaraní, Aristóbulo del Valle, San Vicente, Campo Viera, Campo Grande, Cerro Azul, Colonia Aurora, Florentino Ameghino, Colonia Alberdi, General Alvear, Gobernador López, Leandro N. Alem, Los Heléchos. Mojón Grande, Panambí, San Javier, San Martín, respectivamente, autorizándose la implementación gradual del Sistema Integrado en sus ámbitos jurisdiccionales;

QUE, teniendo en cuenta la implementación con éxito del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de Posadas, resulta procedente el dictado de un instrumento que invite a los Municipios mencionados en el CONSIDERANDO



anterior a fin de incorporar el Sistema de Transporte Urbano y Metropolitano con cabecera en la ciudad de Oberá, para el que será de aplicación la regulación normativa destinada a reglar en especial el funcionamiento y operación de los Sistemas Integrados de Transporte Metropolitano establecidos en el Anexo I del Decreto del Poder Ejecutivo Provincial N° 306/2005 de fecha 18 de marzo de 2005 y normas reglamentarias dictadas al efecto;

QUE, en consecuencia y en ejercicio de las facultades conferidas por el Artículo 116 inc. 17 de la Constitución Provincial;

POR ELLO:

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE MISIONES

DECRETA:

ARTÍCULO 1°.- CREÁSE el Área Metropolitana de la Zona Centro, integrada por el Municipio cabecera de Oberá y los Municipios de Campo Ramón, Alba Posse, Dos de Mayo, 25 de Mayo, Guaraní, Aristóbulo del Valle, San Vicente, Campo Viera, Campo Grande, Cerro Azul, Colonia Aurora, Florentino Ameghino, Colonia Alberdi, General Alvear, Gobernador López, Leandro N, Alem, Los Helechos, Mojón Grande. Panambí, San Javier, San Martín y aquellos municipios que corresponda incorporar en el futuro, como consecuencia de la expansión urbana, metropolitana y regional.

ARTÍCULO 2°.- INVÍTASE a los Municipios mencionados en el Artículo precedente a adherir a los contenidos del Régimen normativo de los Sistemas Integrados de Transporte Metropolitano establecidos en los Decretos del Poder Ejecutivo Provincial N° 2174/2004, N° 306/2005 y normas complementarias dictadas al efecto, en el marco del Sistema Misionero de Transporte Sustentable de Pasajeros -Ley X- N° 24 (Antes Ley 4299). –

ARTÍCULO 3°.- FACÚLTASE al Señor Ministro de Hacienda, Finanzas, Obras y Servicios Públicos y al Señor Subsecretario de Transporte, Puertos, Aeropuertos y Redes de Comunicación de la Provincia de Misiones a celebrar Convenios Interinstitucionales y a dictar todos los Actos Administrativos y medidas conducentes a los fines establecidos en el presente Decreto. –

ARTÍCULO 4°.- REFRENDARA el presente Decreto el Señor Ministro Secretario de Hacienda, Finanzas, Obras y Servicios Públicos. –

ARTÍCULO 5°.- REGÍSTRESE, Comuníquese, tomen conocimiento el Ministerio de Hacienda, Finanzas, Obras y Servicios Públicos, la Subsecretaría de Aeropuertos y Redes de Comunicación, la Dirección General de Ingresos y Finanzas y Coordinación Fiscal y los Municipios mencionados en el Artículo 1° del presente. Publíquese en el Boletín Oficial. Cumplido. ARCHIVESE. –



LEY X - N.º 24

(Antes Ley 4299)

ARTÍCULO 1.- Declárase de Interés Público Provincial y apruébase la planificación, implantación, funcionamiento y desarrollo de la infraestructura de soporte del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano de Posadas, convalidándose expresamente los contenidos de la normativa jurídica que dio origen y sustento al mismo.

ARTÍCULO 2.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.



DECRETO N° 2174

POSADAS, 20 de Diciembre de 2004.-

VISTO: el Expediente N° 1106/04 Registro de la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos caratulado Proyecto de Decreto de Creación del Sistema integrado de Transporte Metropolitano en el cual obran antecedentes relacionados con la implementación progresiva de una red de transporte interjurisdiccional denominada Sistema Integrado de Transporte Metropolitano la que permitirá resolver con eficiencia los desplazamientos regulares de pasajeros entre las ciudades de Posadas Garupá y Candelaria y

CONSIDERANDO

QUE, el transporte de pasajeros de la Provincia de Misiones se encuentra regulado por el régimen legal aprobado por Decreto Ley N° 2554/57, que fuera reglamentado por el Decreto N° 2915/57;

QUE, los servicios metropolitanos de transporte de pasajeros definidos como aquellos prestados por empresas de transporte que circulen por la Ciudad de Posadas con comienzo o final de recorrido en distancia no mayor de la establecido por el Decreto N° 2044/74, fueron establecidos en la Jurisdicción Provincial a través del dictado del Decreto N° 1384/57 y su similar N° 568/2002.

QUE. razones de infarta público aconsejan la implementación del determinado Sistema integrado de Transporte Metropolitano" definido como un conjunto de servicios infraestructura, equipos a instalaciones relacionadas entre sí que posibiliten al usuario realizar viajes en los diferentes servicios de transporte que componen el sistema integrados física tarifaria y operacionalmente toda vez que sus particulares características operativas y tecnológicas favorezcan considerablemente a los usuarios de las ciudades comprendidas en el área indicada.

QUE, los Concejos Deliberantes de Posadas, Candelaria y Garupá han sancionado las Ordenanzas Nos. 1407/04 , 30/04 y 081/04 respectivamente, autorizando en el ámbito de sus respectivos municipios la implementación progresiva de un sistema integral de transporte urbano.

QUE la propuesta técnica y las etapas progresivas de realización del Sistema Integrado ha sido efectuada por la empresa Consultora AGKF - Ingeniería y Consultora estudio que fuera recabado en función de lo establecido en el artículo 5° del Decreto N° 1384/97;

QUE, la implementación del Sistema citado precedentemente hace necesaria la emisión de una regulación normativa destinada a reglar en especial el



funcionamiento y operación del sistema, en atención a la especificidad propia del tipo de red integrada planificada, siendo insuficiente para ello la normativa legal vigente;

QUE, sin embargo, en forma previa es necesario invitar a los Municipios de Posadas, Garupa y Candelaria a adherir al presenta y a suscribir con el Gobierno Provincial un Convento interinstitucional para la implementación progresiva del denominado Sistema Integrado da Transporta Metropolitano, qua será federado por al Poder Ejecutivo Provincial en atención a la naturaleza metropolitana de la red;

QUE, en consecuencia y en ejercicio de las facultades conferidas por el articulo 116 inc. 17 de la Constitución Provincial;

POR ELLO:

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE MISIONES

DECRETA:

ARTÍCULO 1°.- CRÉASE el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, el cual estará conformado por las rutas, infraestructura, equipos y elementos que se consignan en la Memoria Descriptiva y Planos que en carpeta anexa corre por cuerda al expediente citado en el visto, y por aquellos que en el futuro se incorporan al sistema como consecuencia de su progresiva implementación en etapas.

ARTÍCULO 2°.- INVITASE a los Municipios de Posdas, Garupá y Candelaria a adherir al presente y a suscribir con el Gobierno Provincial un Convenio interinstitucional para la implementacion progresiva del denominado Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, que seá liderado por el Poder Ejecutivo Provincial en atención a la naturaleza metropolitana de la red.

ARTÍCULO 3°.- REFRENDARAN el presente Decreto los Señores Ministros Secretario del Estado de Hacienda, Finanzas, Obras y Servicios Públicos y de Gobierno.

DECRETO N° 306

POSADAS, 18 de Marzo de 2005.-

VISTO: el Expediente N° 1106/04 – Registro de la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos caratulado “Proyecto de Decreto de Creación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano”, en el cual obran antecedentes relacionado con la implementación progresiva de una red de transporte interjurisdiccional denominada “Sistema Integrado de Transporte Metropolitano” el Decreto N° 2147/04 y el Decreto N° 270/05 y;

CONSIDERANDO:

QUE, mediante el Decreto N° 2174/2004 el Gobierno de la Provincia de Misiones ha creado el “Sistema Integrado de Transporte Metropolitano”, conformado por las rutas, infraestructura, equipos y elementos que se consignan en la Memoria Descriptiva



y Planos obrantes en carpeta anexa al citado acto administrativo, y por aquellos que en el futuro incorporen al sistema como consecuencia de su progresiva implementación en etapas.

QUE, mediante Decreto N° 270/05 se ratificó el Convenio Interinstitucional celebrado entre el Gobierno de la Provincia de Misiones y los Intendentes de Posadas, Candelaria y Garupá, con el objeto de viabilizar la implementación del Sistema integrado de Transporte Metropolitano.

QUE, el transporte de pasajeros interdepartamental de la Provincia de Misiones se encuentra regulado por el régimen legal aprobado por Decreto Ley N° 2554/57, el que fuera reglamentado por el Decreto N° 2915/57.

QUE, los servicios metropolitanos de transporte de pasajeros fueron definidos y establecidos en la jurisdicción provincial a través de la sanción del Decreto N° 1384/97 y su similar N° 868/2002.

QUE, sin perjuicio de la normativa citada, la especificidad técnica propia del tipo de red integrada planificada hacer necesaria la emisión de una regulación normativa destinada a reglar en especial al funcionamiento y operación de dicho sistema.

QUE, atento a ellos, es necesario emitir una nueva reglamentación del Decreto Ley N° 2554/57 exclusivamente aplicable al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano reservando la aplicabilidad del régimen del Decreto N° 2915/57 sólo al transporte de naturaleza convencional sujeto a la jurisdicción provincial.

QUE, sin embargo, debe mantener la aplicabilidad de las disposiciones contenidas en el Capítulo I –Disposiciones Generales del Decreto N° 2915/57 al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, en atención a que las mismas constituyen preceptos que reglamentan contenidos legales sustanciales imperantes respecto de la totalidad del transporte de jurisdicción provincial sin excepción.

QUE, con igual fundamento, resultan de aplicación al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano las disposiciones del Artículo 101, del Capítulo XXI – de las Penalidades (Artículo 139 al 141, incisos 1 a 35) y las demás concordantes del Decreto N° 2915/57 referidas al control, fiscalización, régimen de penalidades y procedimiento para su aplicación, reglamentarias de los Artículos 2º, 23 y concordantes del Decreto Ley N° 2554/57.

QUE, en consecuencia y con las salvedades consignadas las disposiciones de los Capítulos II al XX del Decreto N° 2915/57 no resultan de aplicación al sistema integrado de transporte metropolitano, salvo en forma supletoria en todas aquellas cuestiones no resueltas por el presente régimen y su normativa complementaria en cuanto fuera pertinente.

QUE, el reglamento general del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano prevé, de conformidad con los contenidos legales en vigor.



QUE, sin perjuicio de la plena aplicabilidad de estas disposiciones, cabe contemplar la situación de los operadores históricos de los servicios metropolitana de jurisdicción provincial que devengan concesionarios del Sistema Integrado de Transporte Metropolitana por efecto de la modificación de los parámetros operativos de sus servicios respecto de los cuales corresponde disponer la extensión del plazo de vigencia de sus actuales concesiones, las cuales son asimismo objeto de novación como consecuencia de la implementación del nuevo sistema y la suscripción del pertinente contrato de concesión que instrumenta el vínculo con arreglo al nuevo régimen, sin que medie ... alguna por las rutas con el objeto de resguardar los legítimos derechos adquiridos por los mismos.

QUE, en atención al contenido de las Ordenanzas Nos 1407/04 30/04 y 061/04 mediante las cuales los Concejos Deliberantes de las Ciudades de Posadas, Candelaria y Garupá, respectivamente, han autorizado la implementación progresiva del sistema integrado en sus ámbitos jurisdiccionales y el contenido del Convenio interinstitucionales suscripto entre dichas autoridades municipales y el Gobierno Provincial con el mismo objeto, corresponde invitar a los citados gobiernos locales a adherir al presente decreto y al contenido de las normas en él contenidas;

QUE, en consecuencia y en ejercicio de las facultades conferidas por el Artículo 118 inc. 17 de la Constitución Provincial;

POR ELLO:

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE MISIONES

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- APRUEBAMSE el Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano obrante como ANEXO I, el modelo de instrumentación de la Comisión a otorgar a los operadores históricos de los servicios metropolitanos de jurisdicción provincial obrante como ANEXO II y el Modelo de Contrato de Concesión obrante como ANEXO III, todos del presente Decreto.

ARTÍCULO 2º.- INVITASE a los Municipios de Posadas, Garupa y Candelaria a adherir a los contenidos del régimen normativo que se aprueba por los Anexos I, II, III del presente Decreto, así como, oportunamente, a la normativa complementaria y reglamentaria del mismo.

ARTÍCULO 3º.- DISONESE que serán de aplicación al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano las disposiciones contenidas en el Capítulo I – Disposiciones Generales, Artículo 101, Capítulo XXI – De las Penalidades (Artículos 139 a 141, incisos 1 a 35) y las demás concordantes del Decreto N° 2915/57, no resultando aplicables las disposiciones de los Capítulos II a XX de dicho ordenamiento, salvo en forma supletoria en todas aquellas cuestiones no resueltas por el régimen aprobado por el Artículo 1º del presente Decreto y su normativa complementaria y reglamentaria, en cuanto fuera pertinente.



**GOBIERNO
DE LA CIUDAD
DE OBERÁ**

“Año 2023 de la juventud para liderar el desarrollo sostenible y la economía del conocimiento; de la resiliencia ante el cambio climático y de la agricultura familiar como sistema productivo que garantiza la soberanía alimentaria”.

ARTÍCULO 4°.- REFRENDARÁ el presente Decreto el Señor Ministro Secretario de Estado de Hacienda, Finanzas, Obras y Servicios Públicos.



ANEXO I

**REGLAMENTO GENERAL
DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE METROPOLITANO**

**TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO I
OBJETIVOS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN**

ARTÍCULO 1º.- El presente Reglamento establece las condiciones generales para la operación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, así como la competencia de las autoridades administrativas.

ARTÍCULO 2º.- El presente Reglamento será de aplicación a la totalidad de los servicios de transporte automotor de pasajeros comprendidos en el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, tanto troncales como alimentadoras y demás rutas componentes del mismo, entendiéndose funcionalmente a dichos itinerarios como inseparables entre si e inescindible de la red en su conjunto.

ARTÍCULO 3º.- Los principios y disposiciones contenidos en el presente Reglamento propenderán al logro de los siguientes objetivos:

1. Desarrollar una red de servicios metropolitanos de transporte masivo de pasajeros integrada, física, tarifaria y operacionalmente, de elevada calidad y amplia cobertura territorial
2. Adecuar la oferta de servicios y la infraestructura de soporte a los requerimientos de la demanda, proporcionando a los usuarios la más amplia movilidad y acceso al área metropolitana con el menor tiempo y costo posible
3. Atender en particular las necesidades de transporte originadas en la conformación de nuevos núcleos poblacionales derivados de la relocalización de asentamientos del desarrollo de futuros sociales, industriales o de la expansión metropolitana, favoreciendo especialmente la integración de zonas de menor grado de desarrollo económico
4. Propender a la conformación de un sistema de transporte metropolitano sostenible, eliminando la sobreoferta de servicios de cualquier modalidad, así como los recorridos sobreabundantes, de forma tal de reducir el costo global del mismo para la comunidad
5. Priorizar el uso de transporte público masivo por sobre el automóvil particular y otros modos de autotransporte individual
6. Mejorar la calidad de vida de los habitantes del área metropolitana brindándoles una adecuada accesibilidad con mayor cantidad de interconexiones y una óptima cobertura especial



7. Proteger el medio ambiente a través del mejoramiento del desempeño del transporte automotor, limitando el impacto negativo producido por el funcionamiento de los vehículos automotores, tanto como la contaminación sonora, la congestión vehicular y los niveles de siniestralidad, con el objeto de reducir el costo social del mismo para la comunidad
8. Proteger los derechos de los usuarios tendiendo al logro de mayores estándares de calidad en la operación de los servicios y a la progresiva integración de las personas con discapacidad
9. Propender al diseño de una red de transporte eficiente, optimizando la oferta y el kilometraje recorrido
10. Procurar la prestación de los servicios por parte de empresas de tamaño, solidez y gerenciamiento adecuados, con el objeto de garantizar una operación racionalizada del sistema
11. Tender a una más eficiente planificación y control de los servicios

CAPÍTULO II

COMPETENCIA ADMINISTRATIVA

ARTÍCULO 4º.- El Poder Ejecutivo Provincial es la Autoridad Rectora del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano. En consecuencia, es el Poder Concedente de los servicios, titular de la potestad de emitir la regulación sustantiva de efectuar el planeamiento estratégico del mismo.

ARTÍCULO 5º.- La Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos del Ministerio Secretaría del Estado de Hacienda, Finanzas, Obras y Servicios Públicos es la Autoridad de Aplicación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano y titular del planeamiento operacional y fiscalización del mismo. En tal carácter le corresponde la atribución y el deber de cumplir y hacer cumplir el presente Reglamento y su normativa complementaria y reglamentaria.

ARTÍCULO 6º.- La Dirección General de Transporte regulará los aspectos técnicos y operativos del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano a través de la emisión de normas, disposiciones y estándares técnicos.

ARTÍCULO 7º.- La Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos emitirá la normativa complementaria, necesaria para viabilizar la plena aplicabilidad de las disposiciones del presente Reglamento, relativa a las siguientes materias:

1. Modelo de Calidad del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano. Este reglamento distinguirá, entre otros, los siguientes indicadores de calidad; cumplimiento de los servicios en materia de frecuencias; recorridos; niveles tarifarios; cantidad y características de la flota; control de accidentes; revisión técnica de la flota; multas y otras sanciones



impuestas; denuncias recibidas de los usuarios; comportamiento y capacitación del personal de conducción.

2. Transferencia de información estadística y operativa.
3. Relaciones con los usuarios, procurando que les sea garantizada la seguridad, publicidad y condiciones de trato equitativo y digno.
4. Reglamentos técnicos de vehículos.
5. Reglamento tarifario de los servicios que contemple la metodología de costos en vigor, ponderándose necesariamente el costo operacional y el costo de capital, asegurándose una razonable rentabilidad empresarial. Este régimen podrá prever un sistema de anillos o zonas concéntricas para la aplicación de los valores tarifarios.
6. Régimen de desistimiento fundado de las concesiones.

CAPÍTULO III

DEFINICIONES PRINCIPALES

ARTÍCULO 8º.- Para los fines del presente Reglamento, se establecen las siguientes definiciones:

1. Área de influencia directa del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano: espacio físico, geográficamente delimitado, dentro del cual se reserva de manera exclusiva la prestación de servicios de transporte masivo de pasajeros a las unidades del sistema integrado
2. Concesionario: empresa titular de un derecho de concesión para la explotación de servicios públicos de transporte en el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, vinculado con el Poder Concedente a través de un contrato de concesión
3. Contrato de Concesión: es la instrumentación de la concesión, formalizada a través de la suscripción del documento respectivo, en el que se fijarán los deberes y derechos de las partes, los parámetros operativos del servicio público de transporte objeto de la misma y aspectos vinculados a su régimen jurídico
4. Corredor troncal: conjunto de vías, segregadas del tránsito general, con preferencia de circulación y mecanismos de prioridad semafórica para el transporte masivo, a través de las cuales se vincular estaciones terminales, y por las que circulan unidades troncales de elevada capacidad
5. Estaciones, Terminales y Paradas:
 - 5.1 Estación de Transferencia: espacio físico donde los usuarios son transferidos de un servicio troncal a otro servicio troncal correspondiente a diferentes rutas, o a otros servicios de rutas circulares o convencionales; y entre otros servicios circulares o convencionales
 - 5.2 Parada: es la localización en la vía pública, señalizada e inamovible, fijada por la Autoridad de Aplicación, que indica el lugar autorizado y obligatorio para la



detención temporal de las unidades a efectos del ascenso y descenso de los usuarios, con distancias definidas entre las paradas

5.3 Parada Troncal: zona de detención de las unidades troncales en las que se permite el acceso y salida de pasajero del sistema

5.4 Terminal de Integración: espacio físico donde los usuarios son transferidos de un vehículo alimentador o circular, a otro troncal o viceversa

5.5 Terminales de Integración: espacio físico donde finalizan o inician su recorrido las unidades troncales y los usuarios son transferidos de un vehículo alimentador a otro troncal o viceversa; o entre unidades troncales; o entre unidades alimentadoras o unidades circulares

6. Estándares de calidad: conjunto de valores correspondientes a los diferentes indicadores de calidad, que definen el nivel mínimo para la satisfacción del grado de calidad definido para los servicios de transporte del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.
7. Flota Autorizada: número total de vehículos integrantes del parque automotor autorizado a una concesionaria.
8. Frecuencia: esparcimiento temporal medio entre dos servicios consecutivos del concesionario que circulan por determinado punto durante un periodo de tiempo determinado.
9. Horario: momento de partida de las unidades para prestar el servicio de transporte.
10. Horas pico: período de tiempo en el que se moviliza el mayor número de usuarios en el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.
11. Indicadores de calidad: conjunto de criterios de evaluación adoptados para la determinación de calidad de los servicios de transporte del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.
12. Intervalo: es el período de tiempo que transcurre entre el paso de dos vehículos sucesivos por el mismo punto.
13. Modelo de Calidad del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano: conjunto de pautas de procedimiento para la cuantificación del nivel de desempeño alcanzado por cada uno de los concesionarios.
14. Nivel de desempeño: valor que alcanzan los indicadores de calidad medidos para un determinado concesionario, el cual se contrastará con los estándares de calidad para determinar el grado de cumplimiento del nivel de calidad definido para los servicios de transporte del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.
15. Ruta: itinerario en el que se desenvuelve la prestación del servicio.
16. Rutas troncales: conjunto de corredores y vías utilizadas por los servicios de concentración de alta demanda de pasajeros, hasta una estación de transferencia o una terminal de integración del sistema integrado.



17. Rutas alimentadoras: conjunto de vías utilizadas por los servicios provenientes de las zonas periféricas hasta una estación de transferencia o una terminal de integración del sistema integrado.
18. Rutas circulares: conjunto de vías utilizadas por los servicios provenientes de sectores de importancia en términos de demanda de pasajeros y generadores de viajes, hasta una estación de transferencia o una terminal de integración del sistema integrado.
19. Servicio troncal: servicio que se presta en el corredor troncal con recorridos y horarios definidos, mediante unidades de elevada capacidad.
20. Servicio alimentador: servicio que se presta desde una zona periférica hasta una estación de transferencia o una terminal de integración del sistema integrado.
21. Servicio circular: servicio que se presta desde sectores de importancia en términos de demanda de pasajeros y generadores de viajes, hasta una estación de transferencia o una terminal de integración.
22. Servicios Integrados: aquellos servicios que se prestan en la totalidad de las rutas que forman parte del sistema integrado, constituyendo servicios públicos de transporte urbano masivo de pasajeros.
23. Servicios Públicos de transporte urbano masivo de pasajeros: son aquellas prestaciones que tienen por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte en el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.
 - 23.1 Continuidad: implica que la prestación del servicio público no debe ser interrumpida, salvo causales de fuerza mayor o caso fortuito que hagan imposible su prestación
 - 23.2 Regularidad: significa que la prestación del servicio público debe ser efectuada de conformidad a las reglas y condiciones preestablecidas, en cuanto a recorridos, horarios, tarifas y demás aspectos operativos que se vinculen al mismo
 - 23.3 Obligatoriedad: implica que el concesionario a quien se encomiende la realización de un servicio público se encuentra exigido a efectuarlo
 - 23.4 Generalidad: significa que todos los habitantes tienen derecho a usar del servicio público, por lo que la oferta debe estar dirigida a la totalidad de los usuarios reales o potenciales
 - 23.5 Uniformidad: implica que todos los habitantes deben recibir el servicio en igualdad de condiciones, es decir, que los usuarios deben ser tratados de modo similar mediando condiciones iguales.
24. Sistema integrado: conjunto de servicios, rutas, infraestructura, equipos, sistemas, instalaciones y elementos que conforman el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, que se encuentran relacionados entre sí de forma inseparable,



posibilitando al usuario a realizar viajes en los diferentes servicios de transporte que componen el mismo, integrados física, tarifaria y operacionalmente.

25. Tarifa: precio que abona el usuario por la utilización de los servicios.

26. Usuario del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano: persona física que utiliza los vehículos de transporte empleados en la prestación de los servicios autorizados, con el objeto de efectuar un desplazamiento entre un punto de ingreso y otro de egreso del sistema integrado.

27. Zona de influencia del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano: espacio físico dentro del cual los usuarios tienen acceso directo o indirecto a los servicios del sistema integrado.

TITULO II NORMAS GENERALES CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 9º.- La totalidad de las rutas que conforman el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano son propiedad de la Provincia de Misiones. La explotación de los Servicios Públicos sobre las mismas se otorgará mediante derechos de concesión conferidos por el Poder Ejecutivo Provincial.

ARTÍCULO 10º.- El Sistema Integrado de Transporte Metropolitano tendrá prioridad por sobre el transporte convencional, individual, comercial, privado o cualquier otro tipo de transportación, condición que se extiende también a las vías de acceso y mantenimiento de las rutas de transporte.

ARTÍCULO 11º.- La circulación en los carriles o vías exclusivas de los corredores troncales que conforman el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, es función exclusiva de las unidades troncales de dicho sistema. Sólo excepcionalmente se admitirá la circulación de unidades pertenecientes a los servicios de emergencia, bomberos, ambulancias, policía o vehículos de defensa civil, en situaciones de urgencia comprobable, y siempre que se garantice la continuidad y seguridad de los servicios troncales. No se admitirá la obstrucción o bloqueo de los carriles exclusivos ni de las intersecciones del mismo con la restante vialidad urbana.

ARTÍCULO 12º.- El área de influencia directa del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano se reserva de manera exclusiva a la prestación de los servicios troncales del mismo, quedando prohibida la prestación de cualquier otro servicio público de transporte masivo de personas dentro de la misma.

ARTÍCULO 13º.- La determinación del área de influencia directa de cada corredor, así como la definición de las zonas de influencia del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano en general, será facultad exclusiva de la Dirección General de Transporte.



ARTÍCULO 14°.- La determinación de las áreas de influencia directa y zona de influencia del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano que efectúe la Dirección General de Transporte será puesta en formal conocimiento de las Municipalidades concernidas, con el objeto de posibilitar la adopción de las medidas y recaudos necesarios para la adecuación de los recorridos y el reordenamiento de la circulación de los servicios de transporte urbano de pasajeros.

TITULO III

DEL PLANEAMIENTO Y LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE METROPOLITANO

CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 15°.- El planeamiento del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano será adecuado a las alternativas tecnológicas dirigidas a la satisfacción del interés público, y se compadecerá con las directrices generales de planeamiento global del área, especialmente en lo que referido al uso de suelo y el sistema vial.

ARTÍCULO 16°.- Los barrios, áreas poblaciones, localidades o zonas cuya densidad demográfica viabilice la implementación del servicio, serán susceptibles de ser atendidas siempre que su población no esté sujeta a desplazamiento medio superior a QUINIENTOS (500) metros.

ARTÍCULO 17°.- Compete a la Dirección General de Transporte, en calidad de Autoridad de Aplicación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.

1. Fijar itinerarios y puntos de paradas, horarios, frecuencias, rutas y terminales de cada ruta
2. Organizar, programar y fiscalizar el sistema
3. Modificar la red de servicios de conformidad con los lineamientos del planeamiento estratégico
4. Celebrar convenios para la integración y coordinación con las jurisdicciones correspondidas en el área metropolitana, pudiendo establecerse en dicho ámbito intercambios con institutos, universidades y organizaciones para el perfeccionamiento del sistema integrado, de conformidad con los lineamientos de la planificación estratégica del mismo
5. Aplicar el régimen de penalidades en vigor
6. Implementar las medidas de prioridad de circulación del transporte masivo en las corredoras troncales, de forma coordinada con las administraciones municipales
7. Proveer lo conducente con el fin de conservar en óptimas condiciones de utilización las vías por donde discurren las rutas troncales, alimentadoras y circulares del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, a través del mantenimiento



adecuado y con prioridad en la a implantación da pavimento, de forma coordinada con las administraciones municipales.

TÍTULO IV

DEL REGIMEN DE CONCESIÓN DE LOS SERVICIOS

CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 18º.- Los servicios públicos de transporte de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano se delegarán a empresas privadas para su explotación mediante el régimen de concesión de servicio público, y serán ejecutados de conformidad con el presente régimen, su normativa complementaria y reglamentaria y los términos del contrato de concesión.

ARTÍCULO 19º.- Los concesionarios de los servicios públicos de transporte de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, deben hallarse constituidos como sociedades anónimas o sociedades de responsabilidad limitada, de acuerdo con lo establecido en la legislación comercial vigente. La escritura constitutiva y el estatuto societario deberán incluir como finalidad u objeto social principal la actividad de prestación de servicios de transporte de pasajeros.

ARTÍCULO 20º.- Las concesiones serán conferidas mediante el procedimiento de licitación pública y tendrán vigencia de CINCO (5) años, pudiendo ser renovables a petición de los concesionarios y decisión exclusiva del Poder Concedente.

ARTÍCULO 21º.- En el caso de que los titulares de servicios metropolitanos de pasajeros de jurisdicción provincial devengan concesionarios del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano por efecto de la modificación de los parámetros operativos de sus servicios, no se llevará a cabo proceso de licitación pública, procediendo en razón de lo antedicho la novación de sus actuales concesiones sin solución de continuidad por idéntico plazo legal en atención a la necesidad de amortización de las inversiones en parque móvil que demandará la puesta en marcha del Sistema Integrado. Dichos plazos serán contados desde el inicio efectivo de los servicios adecuados o modificados en el sistema integrado, suscribiéndose el pertinente contrato de concesión que instrumente el vínculo con arreglo al presente régimen.

ARTÍCULO 22º.- El plazo de vigencia de las concesiones a que hace referencia el Artículo 21 que antecede se extenderá, asimismo, hasta un máximo de TREINTA (30) años, en el supuesto de que los concesionarios efectúen inversiones de capital en la provisión de infraestructura o equipamiento de soporte de la red de servicios, en beneficio de la comunidad. De ser el caso, la extensión del plazo de vigencia del contrato de concesión podrá efectivizarse hasta el máximo establecido, de una única vez mediante sucesivas extensiones, dependiendo de la cuantía de la efectiva inversión del capital, y de modo que la extensión o extensiones conferidas posibiliten un razonable recupero del aporte o aportes efectuados, ponderándose necesariamente el costo operacional y el costo de capital,



asegurándose una justa rentabilidad empresarial. En tales supuestos, deberá suscribirse entre las partes la modificación pertinente de la cláusula contractual en la que consta el plazo de vigencia de la concesión.

ARTÍCULO 23º.- En los casos previsto en los Artículos 21 y 22 precedentes, al producirse la expiración del plazo de vigencia de la concesión, ya sea que el mismo se hubiere extendido en una o más oportunidades, procederá la renovación de la misma por el término de ley, a petición de los concesionarios y decisión exclusiva del Poder Concedente; correspondiendo a su vez la extensión del plazo de vigencia de la concesión renovada, de conformidad con lo estipulado en el Artículo 22 precedente, en el supuesto de verificarse nuevamente la inversión de capital por parte del concesionario en la provisión de infraestructura o equipamiento de soporte de la red del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.

ARTÍCULO 24º.- La retribución de los concesionarios por la prestación del servicio estará a cargo de los usuarios a través del pago de las tarifas estipuladas por la Autoridad de Aplicación, con ajuste al reglamento tarifario complementario a este régimen y a la metodología de costo en vigor. Si por razones de oportunidad, mérito y conveniencia, el Poder Concedente resolviera no realizar el ajuste tarifario que corresponda reglamentariamente deberá, en beneficio de los usuarios, subsidiar el déficit creado compensando económicamente a los concesionarios, de manera que se permita mantener un adecuado nivel de calidad del servicio a favor de los mismos.

ARTÍCULO 25º.- Los concesionarios deberán operar los servicios conforme a los patrones técnicos y operacionales establecidos por la Autoridad de Aplicación en un nivel compatible con la rentabilidad de la explotación. Para ello asignaran inmuebles, equipamientos, maquinarias, piezas, accesorios, muebles, oficinas, mantenimiento y personas vinculado al servicio objeto de la concesión, sin requerírseles exclusividad.

ARTÍCULO 26º.- Son obligaciones de los concesionarios:

1. Cumplir todas las obligaciones que se deriven del presente régimen, sus normas complementarias y reglamentarias y el contrato de concesión, y en virtud de ello prestar el servicio bajo las pautas de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad
2. El fiel acatamiento da todas y cada una de las decisiones del Poder Concedente y la Autoridad de Aplicación de los servicios
3. Respetar las tarifas establecidas
4. Contratar los seguros obligatorios establecidos por la normativa vigente
5. Habilitar técnicamente la totalidad de los vehículos asignados a los servicios
6. Contratar a la totalidad del personal a su cargo en función de la normativa laboral y de seguridad social aplicable
7. Disponer de instalaciones adecuadas para la explotación de los servicios



8. Presentar a la Autoridad de Aplicación la información estadística y operativa que se le requiera, así como facilitar su acceso a la información vinculada con la operación general de los servicios
9. Cumplir con el pago de las tasas y aranceles que pudieran corresponderle en función de la prestación de los servicios o la ejecución de tramitaciones administrativas
10. Velar por la seguridad de los servicios y de los pasajeros, terceros y personal involucrado en la prestación de los mismo, dando cumplimiento a las disposiciones técnicas, de revisión técnica obligatoria de los vehículos y a las normas vigentes en materia de tránsito, debiendo adoptar las medidas que resulten necesarias para la consecución de tales fines
11. Cumplir con la programación de servicios efectuada por la Dirección General de Transporte, observando los niveles de calidad establecidos
12. Atender diligentemente las quejas del público usuario, de conformidad con las disposiciones de la normativa complementaria vigente
13. Contribuir al cuidado y preservación del medio ambiente
14. Someterse a la fiscalización y potestad penalizadora de la Autoridad de Aplicación, facilitando la realización de las auditorias e inspecciones que se efectuaren
15. Comunicar a la Autoridad de Aplicación sobre cualquier accidente ocurrido, informando también sobre las providencias adoptadas y la asistencia dada a los usuarios o terceros damnificados, manteniendo la información estadística que al efecto se requiera normativamente
16. En caso de interrupción del viaje, adoptar las medidas a su alcance que sean necesarias para la continuación del mismo
17. Aclarar las directivas y decisiones de la Autoridad de Aplicación respecto de las características técnicas de los vehículos y las tecnologías adoptables
18. Las demás obligaciones que surgieren de las disposiciones y pautas contenidas en la normativa aplicable y el contrato de concesión, así como de las directivas legítimamente emanadas del Poder Concedente y la Autoridad de Aplicación

ARTÍCULO 27º.- La Autoridad de Aplicación podrá crear, modificar o suprimir rutas de manera tal de atender las necesidades de transporte detectadas, con ajuste a las pautas contenidas en el presente régimen y su normativa complementaria y reglamentaria que establece el procedimiento para la modificación de parámetros operativos de los servicios. En todos los casos observará las zonas de preferencia fijadas para cada concesionario, a excepción que la medida de alcance simultáneamente dos o más zonas de preferencia, en cuyo caso cabrá asignar la extensión o nuevo recorrido a todas las concesionarias afectadas en forma proporcional a la longitud de sus recorridos preexistentes dentro de las respectivas zonas de preferencia. La aplicación de este principio no excluye las soluciones provenientes del acuerdo voluntario de las partes interesadas.



ARTÍCULO 28°.- En todos los casos la modificación de la red atenderá a las necesidades y conveniencias públicas de transporte, salvaguardándose la eficiencia presente y futura del sistema integrado, evitando la superposición de recorridos en cuando dañe la economía de las concesionarias establecidas.

ARTÍCULO 29°.-Las concesiones otorgadas bajo el presente régimen únicamente podrán ser objeto de transferencia o cesión, total o parcial, con la previa y expresa autorización del Poder Concedente. En ningún caso la autorización mediante la cual se acceda a la cesión será interpretada como transferencia de establecimiento ni modificación o renovación de la concesión, permaneciendo su plazo de vigencia y demás condiciones particulares con los mismos alcances y efectos imperantes a la fecha de la transferencia.

TITULO V

DE LA FLOTA ASIGNADA A LA OPERACIÓN

CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 30°.-La flota que se asigne a la prestación de los servicios de transporte comprendidos en el presente régimen deberá pertenecer en propiedad a la empresa concesionaria o deberán encontrarse contratadas mediante leasing financiero, de conformidad con la legislación vigente en la materia.

ARTÍCULO 31°.- La flota de cada empresa concesionaria se compondrá de vehículos en cantidad suficiente para atender la demanda, la que será fijada por la Autoridad de Aplicación en número y tipología, quien también establecerá la vida útil de los vehículos, las condiciones para su renovación y el régimen de publicidad autorizada en las unidades, a través de la normativa complementaria y reglamentaria. La flota de reserva será equivalente a un mínimo de CINCO (5) por ciento y un máximo de VEINTE (20) por ciento de la flota operacional.

ARTÍCULO 32°.- Todos los vehículos asignados a la prestación de los servicios de transporte estarán sujetos a 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, de conformidad con lo establecido en la normativa complementaria y reglamentaria.

ARTÍCULO 33°.- Los concesionarios deben organizar sus servicios de modo tal que las unidades circulen en las condiciones de seguridad estipuladas por la Autoridad de Aplicación, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante, la obligación de los conductores del servicio de comunicar las anomalías que detecten.

ARTÍCULO 34°.- En todos los casos, los vehículos integrantes de la flota operacional deberán contar con los elementos y accesorios que permitan la rápida y eficaz evacuación de los pasajeros en caso de siniestro, los cuales deberán estar identificados convenientemente de manera de garantizar su cabal conocimiento por parte de los usuarios,



de conformidad con las exigencias que establezca la normativa complementaria referida a las especificaciones técnicas de las unidades.

ARTÍCULO 35°.- Los concesionarios de los servicios comprendidos en el presente régimen deberán cumplir todos los requisitos que este ordenamiento y su normativa complementaria y reglamentaria establezcan con relación a las condiciones de habilitación técnica, características, pesos y dimensiones, seguro obligatorio, equipamiento, revisión técnica y seguridad atinentes a los vehículos asignados a los servicios a su cargo. Asimismo, observarán las disposiciones vigentes en materia de contaminación ambiental de los vehículos automotores, dispuestas por la autoridad competente en la materia.

TITULO VI

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 36°.- El Decreto N° 2915/57 será de aplicación al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano con los alcances establecidos en el Artículo 4° del Decreto que aprueba el presente Reglamento.

ARTÍCULO 37°.- La Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos a través de la Dirección General de Transporte emitirá los reglamentos complementarios establecidos en el Artículo 7° del presente Decreto, en el plazo máximo de CIENTO OCHENTA (180) días corridos contados a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 38°.- El presente régimen entrará en vigencia a los TREINTA (30) días corridos contados a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial, facultándose a la Autoridad de Aplicación a establecer una distinta oportunidad cuando así lo aconsejaren fundadas razones vinculadas con la implementación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.

ANEXO II

POSADAS,

DECRETO N° _____

VISTO: Los Decretos Nos. 2554/57, 2915/57 en lo aplicable, 1384/97, 868/2022, 2174/2004, y el Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, y;

CONSIDERANDO:

QUE el transporte de pasajeros interdepartamental de la Provincia de Misiones se encuentra regulado por el régimen legal aprobado por Decreto Ley N° 2554/57, el que fuera reglamentado por el Decreto N° 2915/57;



QUE mediante el Decreto N° 2174/2004 el Gobierno de la Provincia de Misiones ha creado el “Sistema Integrado de Transporte Metropolitano”, conformado por las rutas, infraestructura, equipos y elementos que se consignan en la Memoria Descriptiva y Planos obrantes en carpeta anexa al citado acto administrativo, y por aquellos que en el futuro se incorporen al sistema como consecuencia de su progresiva implementación en etapas;

QUE, asimismo, se ha aprobado el Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano en calidad de reglamentación especial del Decreto Ley N° 2554/57, disponiéndose asimismo la aplicación del Decreto N° 2915/57 con los alcances establecidos en el Artículo 4° de dicho acto administrativo;

QUE los Servicios Metropolitanos de transporte de pasajeros fueron definidos y establecidos en la jurisdicción provincial por el Decreto N° 1384/97 y su similar N° 868/2002;

QUE, el Decreto N° 1384/97 estableció las pautas de funcionamiento de los Servicios Metropolitanos con arreglo al Decreto-Ley N° 2554/57, caracterizándolos como aquellos servicios de transporte de pasajeros que se realizan en la ciudad de Posadas, y con comienzo o final en municipios vecinos;

QUE dicha norma confirió las autorizaciones para operar los Servicios Metropolitanos por parte de las empresas mencionadas en su Anexo I, manteniendo los parámetros operativos de los servicios autorizados oportunamente en jurisdicción local, sin perjuicio de las modificaciones a imprimir a los mismos, evaluadas, con apoyatura técnica especializada;

QUE el Decreto Provincial N° 868/2002 dispuso la prórroga por 5 años de la vigencia de las autorizaciones de los Servicios Metropolitanos enumerados en el Anexo I del Decreto N° 1384/97, señalando la necesidad de instrumentar modificaciones a los parámetros operativos de los mismos;

QUE los recorridos incluidos en el Anexo I del Decreto N° 1384/97 forman parte de la red planificada del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, si bien resulta imprescindible modificar sus parámetros operativos a fin de adecuarlos a las necesidades de vinculación detectadas que serán servidas por el nuevo sistema en su primera etapa de implementación;

QUE toda vez que las mencionadas adecuaciones cuentan con la debida fundamentación técnica, procede disponer la modificación de los parámetros operativos de los servicios metropolitanos que se enumeran en el Anexo I del Decreto N° 1384/97, estableciendo por el presente acto administrativo sus nuevas características operativas con el objeto de que pasen a formar parte del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano;

QUE, por su parte, el Artículo 21 del Reglamento General dispone la novación por el plazo de la ley de las actuales concesiones de que gozan los titulares de servicios metropolitanos de pasajeros de jurisdicción provincial que devengan



concesionarios del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano por efecto de la modificación de los parámetros operativos de sus servicios, así como la extensión del plazo de vigencia de dichas concesiones sin solución de continuidad por idéntico plazo legal en atención a la necesidad de amortización de las inversiones en parque móvil que demandará la puesta en marcha del Sistema Integrado; todo ello a contar desde el inicio efectivo de los servicios adecuados o modificados en el sistema integrado, suscribiéndose el pertinente contrato de concesión que instrumente el vínculo con arreglo al régimen aplicable, sin llevarse a cabo proceso de licitación pública al efecto;

QUE, asimismo, el Artículo 22 del Reglamento General establece que se extenderán los plazos de vigencia de las concesiones referidas, en el supuesto de que los concesionarios efectúen inversiones de capital en la provisión de infraestructura o equipamiento de soporte de la red del sistema integrado, en beneficio de la comunidad; por lo que, dada la previsible inversión de capital proveniente del sector empresario con el objeto de coadyuvar a la implementación del sistema, cabrá oportunamente proceder con arreglo a las condiciones pautadas en dicha disposición y en el Artículo 23 del régimen citado;

QUE de conformidad con los términos del Artículo 4º del Decreto Ley N° 2554/57, corresponde efectuar la invitación a los Municipios de Posadas, Garupá y Candelaria a adherir a los términos del presente acto y suscribir con la Dirección General de Transporte de esta jurisdicción los convenios que resulten necesarios para viabilizar la armoniosa instrumentación de las medidas que se adoptan;

QUE asimismo, de determinarse en el futuro la necesidad y conveniencia de expansión del Sistema integrado de Transporte Metropolitano como consecuencia del proceso de crecimiento y consolidación urbana, corresponderá invitar a coordinar a las nuevas jurisdicciones que resultaren involucradas, del orden municipal, provincial o nacional, según el caso;

QUE, en consecuencia, corresponde la emisión del presente acto administrativo;

POR ELLO:

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE MISIONES

DECRETA:

ARTÍCULO 1º: MODIFICANSE los parámetros operativos de los Servicios Metropolitanos enumerados en el Anexo I del Decreto N° 1384/97, los que pasan a formar parte de la red del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, con las características operacionales definidas en el Anexo I del presente Decreto.

ARTICULO 2º: DISPÓNESE la novación por el plazo de ley de las concesiones de que son titulares las empresas..... respecto de los servidos cuya modificación se dispone por el Artículo 1º, consignados en el Anexo I del presente, así como la extensión del plazo de vigencia de dichas concesiones sin solución de continuidad



por idéntico plazo legal en atención a la necesidad de amortización de las inversiones en parque móvil que demandará la puesta en marcha del Sistema Integrado; a contar desde el inicio efectivo de los mismos, circunstancia que deberá constar en acta labrada por la Dirección General de Transporte de esta jurisdicción; todo ello con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 21 del Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano y con ajuste al Modelo de Instrumentación de la Concesión aprobado al efecto.

ARTICULO 3°: ESTABLÉCESE un plazo máximo de QUINCE (15) días hábiles contados desde la notificación del presente decreto, para que las empresas suscriban con esta Autoridad los respectivos contratos de concesión, con ajuste al modelo aprobado al efecto.

ARTICULO 4°: HÁCESE CONSTAR que, de efectuarse inversiones de capital por parte de las empresas mencionadas en el artículo precedente, destinadas a la provisión de infraestructura o equipamiento de soporte de la red del sistema integrado en beneficio de la comunidad, procederá la extensión del plazo de vigencia de sus concesiones, con ajuste a las disposiciones de los Artículos 22 y 23 del Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.

ARTÍCULO 5°: INVÍTASE a los Municipios de Posadas, Garupá y Candelaria a adherir a los términos del presente decreto y suscribir con la Dirección General de Transporte de esta jurisdicción los convenios necesarios para la instrumentación de las medidas adoptadas, de conformidad con los términos del Artículo 4° del Decreto Ley N° 2554/57.

ARTICULO 6°: HÁCESE CONSTAR que. de determinarse Ja necesidad y conveniencia de expansión del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano como consecuencia del futuro proceso de crecimiento y consolidación urbana de la región, se invitará a coordinar a las jurisdicciones que resulten involucradas, del orden municipal, provincial o nacional, en los términos del artículo que antecede.

ARTICULO 7°: REFRENDARÁ el presente Decreto el Señor Ministro Secretario de Estado de Hacienda, Finanzas, Obras y Servicios Públicos.

ARTICULO 8°: REGÍSTRESE, comuníquese y notifíquese a los interesados Cumplido, ARCHÍVESE

ANEXO III

**CONTRATO DE CONCESIÓN
PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
ETAPA DE IMPLEMENTACIÓN**



CORREDOR.....

ENTRE el Gobierno de la Provincia de Misiones, representado en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Carlos Eduardo ROVIRA, en adelante “el CONCEDENTE”, por una parte, y la empresa S.A, representada por el Señor Presidente de su Directorio.....Documento Nacional de Identidad N°en adelante “el CONCESIONARIO”, por la otra; y

CONSIDERANDO:

Que, con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 21 del Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, mediante el Artículo 2° del Decreto N°...../2005 se dispuso la novación de la concesión de que es titular la empresa respecto de los servicios cuya modificación se dispuso por el Artículo 1°, consignados en el ANEXO I, ambos del mencionado Decreto, por el término de ley, así como la extensión del plazo de vigencia de dichas concesiones sin solución de continuidad por idéntico plazo legal en atención a la necesidad de amortización de las inversiones en parque móvil que demandará la puesta en marcha del Sistema Integrado, a contar desde el inicio efectivo de los mismos.

Que mediante el Artículo 3° del referido Decreto N°/2005 se estableció un plazo máximo de QUINCE (15) días hábiles contados desde la notificación del acto al concesionario, para la suscripción del presente contrato de concesión con ajuste al modelo aprobado como ANEXO III del Decreto que aprueba el Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, y en las condiciones estipuladas en las cláusulas que siguen:

1. OBJETO

I. De conformidad con los términos del citado Decreto N°/2005 el CONCEDENTE dispuso a favor del CONCESIONARIO la extensión del plazo de vigencia de la Concesión de Servicios Públicos, que forman parte del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano -Etapa de implementación Corredor-, con las características operativas consignadas en el ANEXO I del citado Decreto, los cuales constituyen el objeto de la concesión, formalizada con la celebración del presente contrato.

2. EXTENSIÓN

DEL

PLAZO

II. En virtud de lo dispuesto por el Artículo 2° del Decreto N°..... /2005, la misma tiene una duración de CINCO (5) años, extendido por otro plazo idéntico sin solución de continuidad, ambos contados a partir del inicio de la operación de los servicios por parte del CONCESIONARIO en el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.

III. El CONCEDENTE extenderá el plazo de vigencia de la Concesión, consignado en la Cláusula II que antecede, en el supuesto de que el



CONCESIONARIO efectúe inversiones de capital en la provisión de infraestructura o equipamiento de soporte de la red de servicios en beneficio de la comunidad, con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 22 del Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano; debiendo suscribirse entre las partes la correspondiente modificación de la mencionada Cláusula II del presente contrato

3. RENOVACIÓN DE LA CONCESIÓN

IV. A petición del CONCESIONARIO, el CONCEDENTE, podrá disponer la renovación de la Concesión cuyo plazo se ha extendido por aplicación de los Artículos 21 y/o 22 del Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, al expirar su término de vigencia, de conformidad con las pautas contenidas en el Artículo 23 del citado régimen; sólo en el caso en que el CONCESIONARIO acredite el fiel cumplimiento de las obligaciones a su cargo emergentes del régimen normativo en vigor y el presente Contrato de Concesión.

4. CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN

V. El CONCESIONARIO ejecutará los servicios públicos de transporte de pasajeros, cuyos parámetros operativos se definen en el ANEXO I del presente contrato (COINCIDE CON EL ANEXO I DEL DECRETO DE INSTRUMENTACION DE LA CONCESIÓN), con ajuste al Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, su normativa complementaria, las regulaciones técnicas aplicables, vigentes o a sancionarse en el futuro, y las estipulaciones del presente Contrato de Concesión

VI. El CONCESIONARIO deberá cumplir la prestación de los servicios observando fielmente los recorridos, flota, frecuencias, horarios y demás parámetros operativos y modalidades definidas en el ANEXO I del presente Contrato de Concesión, de conformidad con la programación efectuada por la Autoridad de Aplicación.

VII. El CONCESIONARIO reviste el carácter de concesionario del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano. Como consecuencia de ello, la totalidad o parte de los vehículos que integran su flota autorizada podrán ser asignados operativamente, en forma indistinta, a todos, cada uno y cualesquiera de los corredores y/o servicios componentes del sistema, a decisión consensuada con el CONCEDENTE, con el objeto de optimizar el uso de la flota integral del sistema o satisfacer necesidades del servicio; pudiendo éste adecuar, asimismo, las condiciones y parámetros operativos de los servicios del ANEXO I del presente contrato como consecuencia de la expansión futura de la red o cuando así lo aconseje la necesidad de preservar la funcionalidad del sistema, de conformidad con la planificación del mismo.

VIII. De conformidad con el Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, en el ejercicio de sus atribuciones, fundones y potestades



de planeamiento operacional y fiscalización, la Autoridad de Aplicación podrá actuar mediante los procedimientos que ella estipule al efecto, debiendo el CONCESIONARIO facilitar dichas tareas, coordinando sus acciones operativas con los restantes concesionarios del sistema, en un todo de acuerdo con las directivas emanadas del CONCEDENTE o la Autoridad de Aplicación.

IX. El CONCESIONARIO deberá prestar el servicio público objeto de este contrato, con su propia flota de vehículos, en las condiciones de titularidad establecidas en el Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, así como en las condiciones técnicas estipuladas en el ANEXO I del presente, durante toda la vigencia de la Concesión, observando estrictamente la programación de los servicios que le asigne la Autoridad de Aplicación.

X. El CONCESIONARIO deberá contar con el parque móvil autorizado por la Autoridad de Aplicación para cada tipo de servicio, durante toda la vigencia de la Concesión.

XI. El CONCESIONARIO cumplirá estrictamente los Estándares de Calidad del Servicio estipulados por el CONCEDENTE, con ajuste a la normativa reglamentaria y complementaria en vigor.

XII. En el desarrollo de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá observar una racional utilización de la infraestructura, instalaciones y equipos asignados al funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano que sean de propiedad pública, cuidando diligentemente de su conservación.

5. REGIMEN TARIFARIO Y REMUNERACION DEL CONCESIONARIO

XIII. La retribución del CONCESIONARIO por la prestación del servicio estará a cargo de los usuarios a través del pago de las tarifas correspondientes, según lo establecido en el régimen tarifario complementario del Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, y con ajuste a la Metodología de Costos en vigor.

XIV. La recaudación de las tarifas estará enteramente a cargo del CONCESIONARIO.

XV. El CONCESIONARIO se obliga a acatar cualquier modificación que la Autoridad de Aplicación disponga respecto de los sistemas de percepción y recaudación tarifaria, de conformidad con la planificación estratégica del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.

6. DERECHOS DEL CONCESIONARIO

XVI. El CONCESIONARIO está facultado a explotar el servicio público resultante de la concesión objeto del presente contrato, con sujeción al régimen normativo y reglamentario y lo estipulado en el presente instrumento, durante toda su vigencia. Si por causales no imputables al CONCESIONARIO, de fuerza mayor o caso fortuito, se produjese la interrupción de la prestación de los servicios por un



período considerable de tiempo, un periodo de idéntica extensión será adicionado a la finalización de la vigencia de este contrato.

XVII. El CONCESIONARIO tendrá derecho a solicitar por ante el CONCEDENTE, la modificación de los parámetros operativos del servicio y a proponer alternativas en la prestación de los mismos en las condiciones establecidas en las normas reglamentarias y complementarias en vigor. En tal caso, el CONCEDENTE dispondrá la realización de los estudios técnicos correspondientes, de resulta de los cuales dará lugar o no, por decisión lindada, a la petición del CONCESIONARIO. Se respetará en toda modificación de servicios, peticionados o no por el CONCESIONARIO, el derecho de preferencia del mismo respecto de la Zona correspondiente, de acuerdo con lo establecido en el ANEXO II - Identificación de las Zonas de Preferencia- del presente contrato.

XVIII. El CONCESIONARIO gozará asimismo de los demás derechos y facultades que se desprenden del régimen normativo y reglamentario y de los términos del presente contrato.

7. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

XIX. El CONCESIONARIO deberá cumplir durante la vigencia de la concesión con las siguientes obligaciones:

i. Cumplir todas las obligaciones que se deriven del presente régimen, su normativa complementaria y reglamentaria y el presente contrato de concesión, y en virtud de ello prestar el servicio bajo las pautas de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad.

ii. El fiel acatamiento a todas y cada una de las decisiones del CONCEDENTE y la Autoridad de Aplicación.

iii. Respetar las tarifas establecidas.

iv. Contratar los seguros obligatorios establecidos por la normativa vigente.

v. Habilitar técnicamente la totalidad de los vehículos asignados a los servidos.

vi. Contratar a la totalidad del personal a su cargo en función de la normativa laboral y de seguridad social aplicable.

vii. Disponer de instalaciones adecuadas para la explotación de los servicios.

viii. Presentar a la Autoridad de Aplicación la información estadística y operativa que se le requiera, así como facilitar su acceso a la información vinculada con la operación general de los servicios.

ix. Cumplir con el pago de las tasas y aranceles que pudieran corresponderle en función de la prestación de los servicios o la ejecución de tramitaciones administrativas.

x. Velar por la seguridad de los servicios y de los pasajeros, terceros y personal involucrado en la prestación de los mismos, dando cumplimiento a las disposiciones técnicas, de revisión técnica obligatoria de los vehículos y a las normas vigentes en



materia de tránsito; debiendo adoptar las medidas que resulten necesarias para la consecución de tales fines.

xi. Cumplir con la programación de servicios efectuada por la Autoridad de Aplicación, observando los niveles de calidad establecidos.

xii. Atender diligentemente las quejas del público usuario, de conformidad con las disposiciones de la normativa complementaria vigente.

xiii. Contribuir al cuidado y preservación del medio ambiente.

xiv. Someterse a la fiscalización y potestad penalizadora de la Autoridad de Aplicación, facilitando la realización de las auditorías e inspecciones que se efectuaren.

xv. Comunicar a la Autoridad de Aplicación sobre cualquier accidente ocurrido, informando también sobre las providencias adoptadas y la asistencia dada a los usuarios o terceros damnificados, manteniendo la información estadística que al efecto se requiera normativamente.

xvi. En caso de interrupción del viaje, adoptar las medidas a su alcance que sean necesarias para la continuación del mismo.

xvii. Acatar las directivas y decisiones de la Autoridad de Aplicación respecto de las características técnicas de los vehículos y las tecnologías adoptables.

xviii. Las demás Obligaciones que surgieren de las disposiciones y pautas contenidas en la normativa aplicable y el presente contrato de concesión, así como de las directivas legítimamente emanadas del CONCEDENTE y la Autoridad de Aplicación.

8. CONTRALOR DE LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS

XX. El fiel cumplimiento del presente Contrato de Concesión por parte del CONCESIONARIO, así como la aplicación de las normas y reglamentos que rigen y regulan la prestación de los servicios y el control y supervisión de los mismos, estarán a cargo de la Autoridad de Aplicación, con ajuste a la normativa vigente.

XXI. El CONCESIONARIO deberá permitir y posibilitar las tareas de contralor y supervisión del desarrollo de la concesión, suministrando toda la información requerida por la Autoridad de Aplicación.

XXII. En caso de que el CONCESIONARIO hubiera incurrido en incumplimiento de sus obligaciones, se le aplicarán las sanciones previstas en el ordenamiento legal y reglamentario en vigor.

9. INTRANSFERIBILIDAD DE LA CONCESIÓN

XXIII. El CONCESIONARIO no podrá por ningún título transferir el derecho de concesión objeto del presente contrato, ni cederlo en todo o en parte, sin la previa y expresa autorización del CONCEDENTE con ajuste a las pautas reglamentarias en vigor.



10. EXTINCIÓN DE LA CONCESIÓN

XXIV. La expiración del plazo de vigencia de la Concesión producirá la extinción de la misma, sin perjuicio de la procedencia de renovación de la concesión en su caso, con ajuste a la normativa en vigor.

XXV. La quiebra decretada del CONCESIONARIO provocará la revocación de la Concesión por parte del CONCEDENTE.

XXVI. La Concesión sólo podrá ser rescindida de mutuo acuerdo. El alcance de dicha rescisión será definido conforme a:

- i. Causales determinantes;
- ii. Posibles perjuicios a los usuarios;
- iii. Tiempo transcurrido en la prestación del servicio;
- iv. Antecedentes en la prestación de servicios;
- v. Demás circunstancias del caso.

XXVII. La Concesión podrá ser caducada por parte del CONCEDENTE a resultas del procedimiento sumarial respectivo en el que corresponda.