BOLETIN OFICIAL
DE LA REPUBLICA ARGENTINA
Nº 33.789
Jueves 11 de Enero de 2018

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 Nº 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 5° del Título I del Anexo 1 del Decreto Nº 779 del 20 de noviembre de 1995, de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 5° - DEFINICIONES.

a) Sin reglamentar;

b) Sin reglamentar;

c) Sin reglamentar;

d) Sin reglamentar;

e) Sin reglamentar;

f) Sin reglamentar;

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

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

i) Sin reglamentar;

j) Sin reglamentar;

k) Sin reglamentar;

l) Sin reglamentar;

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

ll bis) Sin reglamentar;

m) Sin reglamentar;

n) Sin reglamentar;

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

o) Sin reglamentar;

p) Sin reglamentar;

q) Sin reglamentar;

r) Sin reglamentar;

s) Sin reglamentar;

t) Sin reglamentar;

u) Sin reglamentar;

v) Sin reglamentar;
w) Sin reglamentar;
x) Quedan comprendidos en la definición de vehículo automotor, aquellos automotores antiguos de colección y además los fabricados artesanales o en bajas series para uso particular definidos en la Ley Nº 26.938 complementaria de la Ley Nº 24.449, entendiéndose por tales a todo vehículo automotor que tenga más de TREINTA (30) años desde su fabricación y se encuentre en estado original.
Quedan asimismo comprendidos los cuatriciclos, entendiéndose por tales a los vehículos automotores de CUATRO (4) ruedas, con un motor cuya potencia máxima neta para motores a combustión o potencia máxima continua nominal para motores eléctricos, sea inferior o igual a QUINCE KILOWATTS (15 kw) y cuya masa en vacío sea inferior o igual a CUATROCIENTOS KILOGRAMOS (400 kg) con la posibilidad de que, si se trata de vehículos destinados al transporte de mercancías, alcance sin superar los QUINIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (550 kg). Dicha masa máxima no incluye la masa de las baterías, para los vehículos con motorización eléctrica. En ambos tipos de motorización los vehículos pueden ser provistos con cabina (cabinados). Estos vehículos deben cumplir con los requisitos aplicables a los vehículos de TRES (3) ruedas (ANEXO del presente régimen – Categoría L7 IF-2018-00849518-APN-SECGT#MTR). Inclúyense dentro de la calificación de cuatriciclo a los cuatriciclos livianos, entendiéndose por tales a los vehículos automotores de CUATRO (4) ruedas, que desarrollen velocidades inferiores o iguales a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 Km/h), con una cilindrada inferior o igual a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 c.c.) para motores de combustión interna o, en el caso de motores eléctricos, con una potencia máxima continua nominal inferior o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kw.) y cuya masa en vacío sea inferior o igual a TRESCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (350 kg). Dicha masa máxima no incluye la masa de las baterías en los vehículos con motorización eléctrica. En ambos tipos de motorización los vehículos pueden ser provistos con cabinas (cabinados). Estos vehículos deben cumplir con los requisitos aplicables a los vehículos de TRES (3) ruedas (ANEXO A del presente régimen– Categoría L6).
Quedan asimismo comprendidos en la presente definición los triciclos, entendiéndose por tales a los vehículos automotores de TRES (3) ruedas simétricas respecto del eje longitudinal, cabinados o no, que puedan desarrollar una velocidad superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h) y posean una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 c.c.) para motores de combustión interna o cuya potencia máxima continua nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) en el caso de motores eléctricos;
y) Sin reglamentar;
z) Quedan comprendidos en la definición de zona de caminos los Corredores de Circulación Segura dentro de la vía pública aptos para la circulación de personas, animales y/o vehículos establecidos por la autoridad jurisdiccional competente conforme los criterios mínimos de seguridad vial que defina la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD o la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, según corresponda en cada caso de conformidad con sus competencias específicas;
z') Sin reglamentar."
ARTÍCULO 2°.- Sustitúyese el inciso h) del artículo 13 del Título III del Anexo 1 del Decreto Nº 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 3°.- Sustitúyese el inciso b) del artículo 14 del Título III del Anexo 1 del Decreto Nº 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 4°.- 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 continúa 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 continúa nominal si se trata de motorización eléctrica, con una cilindrada de hasta SEISCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (600 c.c.) o con una potencia máxima continúa 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 5°.- 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 Nº 91 de fecha 13 de septiembre de 2001 de la ex SECRETARIA DE INDUSTRIA del ex MINISTERIO DE ECONOMIA y sus modificatorias, se deberá contar con el correspondiente Certificado de Homologación de Autopartes y/o Elementos de Seguridad (C.H.A.S.) en los plazos que establezca por Resolución la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN.

d) Las reconstrucciones se certificarán conforme lo disponga la Autoridad Competente. Las nuevas autopartes que se incorporen a los modelos de vehículos, acoplados o semiacoplados, ya configurados, quedarán automáticamente validadas con la aprobación del vehículo, acoplado o semiacoplado, extendiéndose el certificado correspondiente con los mismos recaudos previstos precedentemente. Las características que incidan en los factores de seguridad o ambientales a que se refieren las disposiciones de la Ley N° 24.449, correspondiente al modelo de automotor, acoplado o semiacoplado que se haya librado a la comercialización en virtud de las Licencias para Configuración de Modelo y Ambiental emitidas, no podrán ser modificadas por la fábrica terminal ni por el importador ni por otro componente de la cadena de comercialización ni por el usuario, excepto las que demande la adaptación a los servicios específicos, siempre que estén debidamente reglamentados. La fábrica terminal, el último interviniente en el proceso de fabricación o el importador, serán responsables por el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo.

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

La Autoridad Competente establecerá los procedimientos que deberán seguir los fabricantes para acreditar ante ella suficientes antecedentes y solvencia industrial en relación a los procesos de manufactura y aseguramiento de la calidad del producto y asistencia técnica, con el fin de poder demostrar el cumplimiento de los requisitos establecidos por las normas pertinentes. Los fabricantes o importadores deberán mantener toda la documentación relativa a la certificación archivada y disponible para su consulta por la autoridad que lo requiera por el término de CINCO (5) años, contados a partir de la finalización de la producción del último vehículo de la serie, fecha que debe ser puesta fehacientemente en conocimiento de la Autoridad Competente.

La comercialización de las autopartes se realizará conforme a las normas que dicte la autoridad competente y que tengan como objeto asegurar la calidad del producto que llega al usuario, permitir la determinación de la marca de fábrica o del fabricante, la duración de la garantía y la fecha en que ésta comienza a tener efecto, así como la detección de cualquier falsificación o alteración del producto. Las autopartes de seguridad no podrán ser

reparadas, excepto aquellas cuyo proceso de reacondicionamiento garantice las prestaciones mínimas exigidas por las normas que sean de aplicación y las exigencias requeridas para la fabricación de las autopartes de que se trate.
En tal caso, los encargados de tales procesos deben inscribirse ante la autoridad competente.
A los fines de este ordenamiento, los vehículos se clasifican de acuerdo a lo establecido en el Anexo A del presente régimen."
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 llevaran como mínimo UN (1) matafuego de UN KILOGRAMO (1 kg) de capacidad nominal y potencial extintor 3 B, con indicador de presión de carga.
Los vehículos Categorías M2 con peso bruto total hasta CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg), con capacidad mayor a NUEVE (9) personas sentadas, incluyendo al conductor, llevarán como mínimo UN (1) matafuego de DOS CON CINCO DÉCIMAS DE KILOGRAMO (2,5 kg) de capacidad nominal y potencial extintor de 5 B, con indicador de presión de carga.

Los vehículos de las Categorías M3, N2 y N3: con capacidad de carga mayor a CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg), llevarán como mínimo UN (1) matafuego de CINCO KILOGRAMOS (5 kg) de capacidad nominal y potencial extintor de 10 B, con indicador de presión de carga.
Si el vehículo está equipado con una instalación fija contra incendio del motor, con sistemas automáticos o que puedan ponerse fácilmente en funcionamiento, las cantidades que anteceden podrán ser reducidas en proporción a la capacidad del equipo instalado.
Para el transporte de mercancías y residuos peligrosos, el extintor que deberá portar el vehículo debe cumplir con lo establecido en las normas correspondientes a la categoría del mismo y al potencial extintor que determine el dador de la carga. Asimismo, deberá adoptar las indicaciones establecidas en el Reglamento de Transporte de Mercancías y Residuos Peligrosos (Anexo S del presente régimen), y en la Ley de Residuos Peligrosos N° 24.051 y su Decreto Reglamentario N° 831 de fecha 23 de abril de 1993, ajustándose al siguiente criterio: el extintor de incendios debe tener la capacidad suficiente para combatir un incendio de motor o de cualquier otra parte de la unidad de transporte y de tal naturaleza que, si se emplea contra el incendio de la carga no lo agrave y, si es posible, lo combata. El matafuego deberá ubicarse en el lugar indicado por el fabricante.
Las balizas portátiles que deben ser llevadas en los vehículos automotores tienen que ser fabricadas conforme a las especificaciones establecidas en el Anexo C - "Autopartes y/o Elementos de Seguridad" del presente régimen, asimismo:
1) Las dos balizas que se utilicen para los vehículos deberán cumplir -como mínimo- con lo establecido en el Anexo C - "Autopartes y/o Elementos de Seguridad" del presente régimen;
2) Todo otro dispositivo que se utilice para los vehículos deberá reunir condiciones de igual o mayor eficacia que las exigidas en el apartado 1) que antecede. Este principio se debe cumplir respecto a las balizas portátiles de luz propia;
3) Las balizas se llevarán en un lugar accesible.
7. El peso y las dimensiones de los vehículos, se rigen por lo dispuesto en el ANEXO R del presente régimen y en sus normas complementarias. En lo relativo a la relación potencia-peso en el transporte interjurisdiccional de pasajeros y de carga, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL dictará las normas complementarias sobre actualización para las nuevas configuraciones, los supuestos de excepción y elaborará, en conjunto con la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, la gradualidad en la aplicación de las penalidades que corresponda, con fundamento en lo establecido el Artículo 2° de la Ley N° 24.449, en lo relativo a los casos de excepción.
b) Los vehículos de carga y del servicio de pasajeros deben poseer los dispositivos especiales que se requieran para satisfacer las necesidades de cada servicio, los que indique cada reglamento específico y las normas IRAM que las complementen.
c) Los vehículos para transporte por automotor de pasajeros, deben estar diseñados específicamente para el destino del servicio que proporciona, previendo todas las condiciones de seguridad y protección que determinen la Ley N° 24.449, su reglamentación y las normas específicas emitidas por la autoridad competente.
A los efectos de la aplicación de este inciso, se considera servicio de transporte por automotor de pasajeros, a todos aquellos que se desarrollen en el ámbito de la Jurisdicción Nacional, en el marco de lo establecido en los Decretos N° 656 de fecha 29 de abril de 1994 y N° 958 de fecha 16 de junio de 1992, realizado en unidades correspondientes a la categoría M3, cuyo Peso Bruto Total (PBT) sea igual o mayor a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg), quedando excluidas expresamente las unidades pertenecientes a las categorías M1 y M2 y los de la categoría M3, cuyo peso bruto total sea menor a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg) o aquellos cuya capacidad no exceda los VEINTICINCO (25) asientos y en su modalidad de servicio no se permiten pasajeros de pie, en lo referente a lo dispuesto en los apartados 2, 3, 4 y 5 del inciso c) del artículo 29 de la Ley N° 24.449.
Para el caso de vehículos articulados destinados al transporte urbano, la Autoridad Jurisdiccional fijará las condiciones especiales a las cuales someterá su habilitación, preservando las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario.
En general los vehículos automotores afectados a los servicios de transporte automotor de pasajeros, deberán cumplir en lo referente a las salidas de emergencia, aislación termo acústica,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Especificaciones Técnicas: Además de las normas específicas deberán cumplir en general, con los siguientes requisitos:
- Medidas: Las placas para la señalización de los vehículos citados precedentemente serán rectangulares, con una longitud de MIL CUATROCIENTOS MILÍMETROS más/menos CINCO MILÍMETROS (1400 mm ± 5 mm) y una altura de CIENTO CINCUENTA MILÍMETROS más/menos CINCO MILÍMETROS (150 mm ± 5 mm). Las franjas a SETENTA Y OCHO CENTÉSIMAS DE RADIÁN (0,78 rad) o sea, CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) tendrán un ancho de CIEN MILÍMETROS más/menos DOS MILÍMETROS (100 mm ± 2 mm).
- El espesor de la placa podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retro-reflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.
- La placa deberá disponer de un adecuado sistema de fijación al vehículo. Cuando la fijación de la placa al vehículo se efectúe mediante tornillos se evitará que los agujeros puedan dañar la superficie reflectante.
- Las placas deberán estar construidas en un material que les confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.
- Las placas o bandas deberán ser retro-reflectantes, de color rojo y blanco alternativo. El nivel de retroreflexión se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84 de alta performance, según sus métodos de ensayo,
k) Las bicicletas y las bicicletas con pedaleo asistido, estarán equipadas con elementos retro-reflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche. El color rojo podrá utilizarse sobre las superficies que sean vistas sólo desde la parte posterior. El nivel de retro-reflexión de los elementos que se utilicen, deberá ajustarse como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.
k.bis) Las bicicletas y las bicicletas con pedaleo asistido, deberán cumplir los requisitos técnicos establecidos en las normas IRAM correspondientes o aquellas que determine la Autoridad de Aplicación ante ausencia de una norma IRAM específica.
Las medidas de seguridad adicionales a las contempladas en el Título V de la Ley Nº 24.449, que disponga la Autoridad de Aplicación, tales como la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, el sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, el sistema de desgravación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, el apoyacabezas para todos los asientos, la provisión de chaleco o peto de alta visibilidad elaborado con materiales que sean retro-reflectantes para su utilización en caso de necesidad de descender al detener el vehículo en la vía pública de modo de asegurar su visibilidad ante los demás transeúntes y conductores, entre otras, se implementarán conforme los plazos que determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con las terminales e importadores de vehículos automotor radicadas en el país."
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 Nº 10.260 (TERCERA EDICIÓN 2016-12-23), y sus sucesivas actualizaciones.
Todos los modelos de vehículos deben tener guardabarros en correspondencia con sus ruedas, aún cuando las construcciones sean incompletas y aquellos se agreguen en etapas posteriores, en cuyo caso será necesario el uso

de guardabarros provisorio, los que responderán a las especificaciones de las normas IRAM respectivas, conforme el diseño original establecido por el fabricante del vehículo y del remolque o semirremolque.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La altura de la placa o banda no será menor a CIEN MILÍMETROS más/menos CINCO MILÍMETROS (100 mm ± 5 mm). El espesor de la placa o banda podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retro-reflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.

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

Además, deberán estar construidas en un material que les confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.
k) Todos los modelos de las categorías M y N deben tener un sistema de renovación del aire del habitáculo que impida el ingreso de gases provenientes del funcionamiento del vehículo o de su sistema de combustible. El sistema de calefacción, comprenda o no el sistema de renovación, no deberá permitir la utilización de los gases de escape para su funcionamiento.
l) Todos los modelos de las categorías M y N, deben poseer una traba en la tapa de los compartimientos externos. En el caso del compartimiento delantero, si éste abriese en dirección hacia el parabrisas, o si en cualquier posición de abertura pudiera llegar a cubrir completa o parcialmente la visión del conductor, deberá estar provisto de un sistema de traba de dos etapas o de una segunda traba.
Todos los modelos de los vehículos categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, deben tener las bisagras y cerraduras de sus puertas laterales, proyectadas, construidas y montadas de modo tal que en condiciones normales de utilización cumplan con lo establecido según las características y especificaciones establecidas en el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen. Cada sistema de cierre deberá tener una posición intermedia y otra de cierre total y será equipado con una traba de modo tal que al ser accionado torne inoperante los elementos exteriores de accionamiento de la puerta.
m) Todos los modelos de vehículos de la categoría M1 tendrán sus puertas laterales traseras equipadas con cerraduras con una traba de seguridad para niños, cuyo accionamiento no permita la apertura accidental desde el interior del vehículo.
n) Todos los modelos de vehículos de las categorías L, M y N, con excepción de las categorías L1 y L4 en los casos que se especifiquen a continuación, deberán contar con:
1.- TABLERO E INSTRUMENTAL- (No aplica para la categoría L1).
Debe cumplir con los siguientes objetivos:
a) Determinar las condiciones de marcha del vehículo;
b) Determinar el funcionamiento o condiciones de funcionamiento de todos los órganos o elementos constitutivos a controlar;
c) Detectar las fallas o anomalías que puedan producirse en aquellos órganos o elementos a controlar.
Además, debe reunir las siguientes características:
a) El tablero, o instrumental debe estar ubicado ergonométricamente dispuesto de forma tal que quien conduzca no deba desplazarse ni desatender el manejo para visualizar en forma rápida sus componentes e indicaciones. Las distancias y límites de ubicación respecto a la visual del conductor serán las establecidas en el citado Anexo B;
b) La función que cumple cada uno de los componentes deberá estar identificada con ideogramas normalizados conforme lo establezca el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;
c) Las unidades de medida (magnitudes), en caso de que las tuviera, estarán indicadas según el Sistema Métrico Legal Argentino;
d) Debe poseer iluminación de una intensidad tal que no incida en el habitáculo ni produzca reflejos indeseables que dificulten la conducción o entorpezcan la visión del conductor. El encendido debe ser simultáneo con las luces de posición, con conmutador único.
2.- CUENTA KILÓMETROS (ODÓMETRO) Y VELOCÍMETRO –
2. A) - CUENTA KILÓMETROS (ODÓMETRO) (No aplica para la categoría L1)
Debe cumplir con los siguientes objetivos:
a) El odómetro totalizador (de uso obligatorio) es el instrumento destinado a indicar y registrar en forma automática y acumulativa las distancias recorridas por el vehículo desde su puesta en funcionamiento. Debe permitir la lectura directa del total y sin que se pueda volver a ponerlo a CERO (0) en forma manual, sino automática, luego de totalizar los KILÓMETROS indicados;
b) El odómetro parcial (de uso optativo) es el mecanismo similar al anterior, pero destinado a registrar el recorrido parcial, que puede ponerse a CERO (0) en cualquier momento por medio del dispositivo al efecto.
Además, cada uno de los tipos de odómetros indicados en el apartado a) y b) deben reunir las siguientes características:
a- Odómetro totalizador.

a.1 Debe poseer una capacidad acumulativa mínima de CIEN MIL KILÓMETROS (100.000 km) retornando a CERO (0) en forma automática e instantánea, luego de totalizada dicha cifra, para volver a acumular nuevamente;
a.2 El margen de error máximo admisible en el cómputo de las distancias indicadas y registradas, con relación a las distancias reales recorridas por el vehículo, será el establecido en la norma IRAM respectiva que determina el citado Anexo B;
b- Odómetro parcial.
b.1 Debe poseer una capacidad acumulativa mínima de MIL KILÓMETROS (1.000 km);
b.2 Debe poseer un comando manual que permita ponerlo en CERO (0) en cualquier momento;
b.3 En caso de haber llegado a acumular los kilómetros establecidos en b.1 debe poder retornar a CERO (0) en forma automática e instantánea y comenzar a acumular nuevamente;
b.4 El error máximo admisible de las distancias indicadas y registradas en relación a las distancias reales recorridas por el vehículo será el establecido en la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;
c) Deben poseer iluminación conforme a lo establecido en la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;
d) Las características constructivas y métodos de ensayo serán los establecidos en la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;
2. B) VELOCÍMETRO (No aplica para la categoría L1).
Debe cumplir con los siguientes objetivos:
a) Indicar la velocidad instantánea del vehículo medida en KILÓMETROS POR HORA (km/h) con las siguientes características:
a.1 La velocidad instantánea debe ser mostrada a través de una escala graduada en KILÓMETROS POR HORA (km/h) sobre la cual se moverá un índice, una señal luminosa, o un número representativo de la velocidad debiendo, en todos los casos, responder a lo establecido en las normas IRAM respectivas, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen; a.2 La velocidad máxima de la escala debe ser superior a la velocidad máxima real susceptible de ser desarrollada por el vehículo.
3.- INDICADORES DE LUZ DE GIRO (No aplica para las categorías L1 y L4).
Debe cumplir con el objetivo de advertir al conductor de la puesta en funcionamiento real de las luces externas de giro o indicadores de dirección.
Además, debe reunir las siguientes características:
a) Serán de luminosidad tal que no incidan en el habitáculo ni produzcan reflejos indeseables que dificulten la conducción o entorpezcan la visión del conductor, debiendo satisfacer en lo que respecta a áreas mínimas luminosas, los requisitos fotométricos de la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;
b) Deben estar identificados con ideogramas normalizados según lo establezca el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen, admitiéndose el agregado de textos en español;
c) El color del área iluminada de cada testigo será el establecido en las normas mencionadas;
d) Deben estar ubicados frente al conductor y del lado izquierdo del habitáculo, dispuestos de forma tal que el conductor los perciba permanentemente sin desatender la conducción. Las distancias, formas y límites de ubicación, serán los establecidos en la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;
e) El o los testigos de la luz indicadora de giro deben ser de encendido simultáneo con las mismas, e indicarán por un cambio en su frecuencia la falta de encendido de una o más luces exteriores de giro. Se acepta que el ó los testigos cumplan también dicha función para el encendido de las luces de emergencia.
4.- INDICADORES DE LUCES DE POSICIÓN (No aplica para categorías L1 y L4).
Debe cumplir con los siguientes objetivos:
4.1. Advertir al conductor la puesta en funcionamiento correcta y efectiva de las luces exteriores de posición.
4.2. Reunir las características técnicas establecidas en las normas IRAM correspondiente, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen aceptándose que

la iluminación general del tablero de instrumentos cumpla la función de testigo".
5.- INDICADORES DE LUCES ALTAS. (No aplica para categorías L1 y L4).
Debe cumplir con los siguientes objetivos:
5.1. Advertir al conductor de la puesta en funcionamiento correcta y efectiva de los proyectores en la función de luz alta.
5.2. Reunir las características técnicas establecidas en las normas IRAM respectivas, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen.
ñ) Fusibles e Interruptores.
Deben cumplir con los siguientes requerimientos de desempeño:
ñ.1. Función: Producir la puesta fuera de servicio de aquellos circuitos eléctricos en los que se hubiera producido un cortocircuito o una sobrecarga peligrosa.
ñ.2. Ubicación - Producción - Reposición: Tratándose de cortacircuitos fusibles se deben agrupar en un lugar accesible del vehículo, formando un conjunto funcional. El conjunto se debe proteger mediante una cubierta aislante, a fin de evitar un contacto accidental indeseable. Para ser removida la cubierta, no se requerirá la utilización de herramientas o dispositivo alguno. El reemplazo de cualquier unidad debe poder efectuarse fácilmente.
ñ.3. Circuitos a Proteger: La instalación eléctrica será diseñada de modo tal que la totalidad de los dispositivos eléctricos y sus respectivos circuitos estén bien protegidos por cortacircuitos fusibles o bien por protectores automáticos.
Quedan exceptuadas ciertas secciones, tales como el alimentador de motor de arranque, la sección del circuito de carga del generador del acumulador, el circuito de encendido en caso de motores de ignición por chispa u otras análogas, en las que la magnitud de las corrientes terminales, el bajo riesgo de un cortocircuito o el peligro de la puesta fuera de servicio de un elemento esencial del vehículo debido al accionamiento accidental de un fusible, hicieran impracticable, innecesaria o indeseable su protección.
Los circuitos alimentadores de las luces de faros de cruce y de largo alcance, de posición y de frenado, estarán diseñados de modo tal que el accionamiento de un cortocircuito-fusible no origine la puesta fuera de servicio de la totalidad de los artefactos correspondientes a un mismo sistema de luces en un mismo extremo o lado del vehículo.
A estos efectos se entiende por sistema de luces los siguientes:
- Sistema de luces de faros de cruce.
- Sistema de luces de faros de largo alcance.
- Sistema de luces de posición.
- Sistema de luces de freno.
ñ.4. Características técnicas de los cortacircuitos-fusibles.
Deben cumplir con lo establecido por la Norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen, en lo referente a:
- Gama de intensidades nominales y dimensiones.
- Características de fusión.
- Caídas máximas de tensión a intensidad nominal.
- Corrosión de partes metálicas.
- Aceptación de sobrecarga.
- Durabilidad.
o) En el diseño, la construcción, el equipamiento de los vehículos automotores, y la Inflamabilidad de los materiales a ser utilizados en el interior de los mismos deberán preverse todas las condiciones de seguridad y de protección que determina la Ley N° 24.449 y su reglamentación."
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 40º del Título VI del Anexo 1, del presente régimen.
Aquellos vehículos que por sus características y/o prestaciones técnicas no reúnan los requisitos y estándares establecidos en la reglamentación de la certificación de seguridad vehicular portarán una placa identificatoria alternativa, que será entregada por la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS en su inscripción inicial, quedando su circulación restringida a los alcances que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y/o la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en el marco de sus competencias.

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

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

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

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

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 Nº 24.449 no siendo exigible la portación del recibo de pago de la prima del seguro obligatorio.

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

Todo automotor (incluido acoplados y semirremolques), destinado a circular por la vía pública, debe llevarla colocada, sin excepción alguna, en el lugar indicado para ello.

Sólo se admitirán en los vidrios los aditamentos que tengan fines de identificación (oficiales o privados), de acuerdo a lo dispuesto en el inciso q) del artículo 48 de la presente reglamentación.

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

e) Sin reglamentar.

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

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

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

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

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

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

f.1.2.3. Los de transporte de mercancías y residuos peligrosos, llevarán el extintor de acuerdo a la categoría del mismo y al tipo de potencial extintor que determine el dador de carga. Asimismo, debe adoptar las indicaciones prescriptas en el Reglamento de Transporte de Mercancías y Residuos Peligrosos del Anexo S del presente régimen, y las modificaciones introducidas por el presente régimen, y en la Ley de Residuos Peligrosos Nº 24.051 y su Decreto Reglamentario N° 831 de fecha 23 de abril de 1993, de acuerdo al siguiente criterio: el matafuego tendrá la capacidad suficiente para combatir un incendio de motor o de cualquier otra parte de la unidad y de tal naturaleza que si se emplea contra el incendio de la carga no lo agrave y, si es posible, lo combata.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) Las infracciones a los pesos y dimensiones máximas de los vehículos, además de las sanciones establecidas en los ANEXOS R y ANEXO 2, del presente régimen, conllevan el pago compensatorio por rotura de la vía pública;

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

j) En el caso de ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos -inclusive livianos- sus ocupantes, deberán llevar puestos cascos normalizados con visera o, en su defecto, con anteojos. Si estos vehículos poseen cabinas no requerirán ni cascos ni anteojos.

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

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

j.1.3. El fabricante debe efectuar los ensayos establecidos en el ANEXO C del presente régimen, e inscribir en el casco en forma legible e indeleble: su marca, nombre y domicilio, número de inscripción en el Registro Oficial correspondiente, país de origen, mes y año de fabricación y tamaño. También es responsable (civil y penalmente) el comerciante que venda cascos que no se ajusten a la normativa vigente.

j.1.4. El casco deberá contar con la identificación de dominio del motovehículo, adherida en letras y números reflectantes, sin que coincida con el color de fondo del casco.

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

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

j.2. Anteojos de seguridad:
j.2.1. Se entiende por tal el armazón sujeto a la cabeza que cubre el hueco de los ojos con elementos transparentes, que los proteja de la penetración de partículas o insectos;
j.2.2. La transparencia no debe perturbar la visión ni distorsionarla, ni causar cansancio, de conformidad con la norma IRAM 3621-8: "Protectores Oculares" y sus complementarias y/o modificatorias y/o las que en su futuro las reemplacen o modifiquen.
k) El número de correajes de seguridad y de apoyacabezas que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo.
k.1 Para las plazas traseras de los vehículos categoría M1 definidos como cupé DOS (2) más DOS (2) o cupé Cabriolet DOS (2) más DOS (2), no se les exigirá la obligatoriedad de apoyacabezas en las plazas contiguas a las puertas.
k.1.1 Los vehículos así clasificados deberán tener un mecanismo de advertencia a los usuarios sobre la posible inconveniencia del uso de las plazas traseras. El mismo podrá ser incluido en el manual del propietario o en el habitáculo del vehículo por medio de calcomanías.
k.2. La instalación de apoyacabezas en los vehículos pertenecientes al parque usado sólo puede ser exigida si el diseño original del asiento del mismo lo permite, conforme a las especificaciones de la norma técnica respectiva."
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 aquélla que resulte prudente teniendo en cuenta la velocidad de marcha y las condiciones de la calzada y del clima, teniendo como mínimo una separación en tiempo de por lo menos DOS (2) segundos, con excepción de las unidades para transporte de carga cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m), cuando circulen en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación, en cuyo caso la separación será de CIEN METROS (100 m).
h) Cualquier maniobra de retroceso, en los casos permitidos, debe efectuarse a velocidad reducida.
i) En la zona rural el servicio de transporte de pasajeros para recoger o dejar a los mismos, debe ingresar en la dársena correspondiente, de no existir esta, se detendrá en lugares señalizados, lo más lejos posible de la calzada y banquina y con las balizas encendidas.
j) Sin reglamentar.
k.1) Cuando el paso a nivel se encuentre cerrado al paso, el vehículo quedará detenido de modo tal de no entorpecer el tránsito de los vehículos que circulan en sentido paralelo a las vías del ferrocarril.
k.2) En el supuesto de barreras fuera de funcionamiento, el conductor deberá obrar con diligencia al momento de posicionarse en el triángulo de visibilidad anterior a las vías, a los efectos de comprobar la falta de avance de una formación ferroviaria.
l.1) Se entiende por "cubiertas con fallas" las que presentan deterioros visibles, como cortaduras que lleguen al casco, desprendimientos o separaciones del caucho o desgaste de la banda de rodamiento que deje expuestas las telas.
l.2) La profundidad mínima de los canales de la banda de rodamiento es de UNO CON SEIS DÉCIMAS DE MILIMETRO (1,6 mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILÍMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DÉCIMAS DE MILÍMETRO (0,5 mm).
l.3) Los neumáticos de un mismo eje o conjunto (tándem), deben ser de igual tamaño, tipo, construcción y peso bruto. Además, deben estar montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría sólo en caso de utilización de la rueda de auxilio. Para automóviles que usen neumáticos del tipo diagonal y radial simultáneamente, estos últimos deben ir colocados en el eje trasero. En el caso del transporte automotor de pasajeros y de cargas de carácter interjurisdiccional la utilización de neumáticos de base amplia se rige por lo dispuesto en el Anexo R del presente régimen, y para el de carácter internacional, por las normas dispuestas en el ámbito del MERCOSUR.
l.4) Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto para los casos previstos en la Norma IRAM 113.337/93 o la que en su defecto la reemplace. Asimismo, tampoco se pueden utilizar neumáticos reconstruidos en los ejes delanteros de ómnibus de media y larga distancia, en camiones y en ambos ejes de motocicletas.
m) Las bicicletas de cualquier tipo, incluso con pedaleo asistido, los ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos, inclusive los livianos, en todos los supuestos no cabinados, no pueden circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

m.1) Está prohibido circular sin casco en ciclomotores, motocicletas, triciclos, y cuatriciclos, incluso livianos, cuando transiten por zonas de circulación segura, excepto que los vehículos posean cabinas o jaulas anti vuelco.
m.2) Está prohibido la circulación de los vehículos definidos en el Anexo A del presente régimen, que se corresponden con las Categorías: L6(b) y L7(b) por autopistas, semiautopistas, autovías o rutas.
n) Sin reglamentar.
ñ) Los vehículos destinados para remolque de otros, deben contar con la habilitación técnica específica para su propósito.
o) La prohibición de circulación con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, con excepción de lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola, resulta aplicable a las configuraciones de vehículos diseñadas originariamente para circular con una unidad tractora y un equipo arrastrado, no pudiendo en estos casos, adicionársele un segundo semirremolque u otra unidad de arrastre. La presente prohibición no aplica a las configuraciones de vehículos incorporadas al Anexo R "PESOS Y DIMENSIONES", que atendiendo a sus características de fabricación se compongan de una unidad tractora y dos semirremolques articulados.
p) Este tipo de carga no debe sobrepasar el borde superior de la caja del camión, cubriéndose la misma, total y eficazmente con elementos de dimensiones y contextura adecuadas para impedir la caída de los mismos.
q) Los elementos complementarios o aditamentos de identificación del vehículo o de sus características del usuario o del servicio que presta, sólo pueden colocarse en la parte inferior del parabrisas, luneta y/o vidrios laterales fijos.
r) Sin reglamentar.
s) La prohibición de dejar animales sueltos rige para toda vía de circulación. El ente vial o la empresa responsable del mantenimiento de la zona del camino deben proceder a efectuar las denuncias correspondientes para su retiro de la vía pública por parte de la autoridad competente a tales efectos.
Los arreos de hacienda que tengan que cruzar un camino, lo efectuarán en horas diurnas, en forma perpendicular al mismo y con la mayor celeridad posible. En casos de incendio, inundaciones o razones de fuerza mayor, los propietarios de animales que debieran movilizar los mismos durante la emergencia deberán acompañarlos por una persona guía que se responsabilice de su conducción.
t) Sin reglamentar.
u) Cuando fenómenos climatológicos tales como nieve, escarchilla, hielo y/u otras circunstancias modifiquen las condiciones normales de circulación, el conductor deberá colocar en los neumáticos de su vehículo, cadenas apropiadas a tales fines.
v) Sin reglamentar.
w) Es de aplicación lo previsto en el inciso a) del artículo 33 de la Ley Nº 24.449 y su reglamentación.
x) Es de aplicación lo previsto en el inciso q) del artículo 77 del presente régimen.
y) Sin reglamentar."
ARTÍCULO 15.- Reglaméntase 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, correaje y casco de seguridad. Estos vehículos sólo podrán circular en horas diurnas y a una velocidad máxima de SETENTA KILÓMETROS POR HORA (70 km/h).

Dichos vehículos podrán contar con un paragolpe trasero alternativo (o especial) de transporte, exclusivamente para permitir la circulación de los mismos desde la fábrica y/o de frontera al concesionario y de éste a la empresa carrocera. La terminal automotriz importadora establecerá las condiciones técnicas del paragolpe trasero alternativo para garantizar la seguridad."

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 Nº 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 Nº 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 Nº 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 Nº 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 Nº 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:
"ARTICULO 81.- Reglamentación del artículo 48 inciso ñ) de la Ley Nº 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 Nº 779 del 20 de noviembre de 1995, el siguiente:
"ARTÍCULO 116 bis.- Reglamentación del artículo 77 inciso c) de la Ley Nº 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 Nº 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 Nº 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 Nº 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:

CONFIGURACIÓN		SUSPENSIÓN MECÁNICA [toneladas]	SUSPENSIÓN NEUMÁTICA [toneladas]
Eje Simple. - Ruedas individuales, (neumáticos no superanchos)		6 SEIS	6,3 SEIS COMA TRES
Eje Simple. - Ruedas superanchas		6 SEIS (8 OCHO – maquinaria especial)	8 OCHO
Eje Simple. - Ruedas dobles		10,5 DIEZ COMA CINCO	11 ONCE
Conjunto (Tándem) doble de ejes. - Ruedas individuales		10 DIEZ (5 por eje)	10,5 DIEZ COMA CINCO (5,25 por eje)
Conjunto (Tándem) doble de ejes. - Ruedas dobles		18 DIECIOCHO (9 por eje)	18,9 DIECIOCHO COMA NUEVE (9,45 por eje)
Conjunto (Tándem) doble de ejes. - Ruedas superanchas y ruedas dobles		15 QUINCE (9 eje con ruedas doble y 6 eje de ruedas superanchas)	16,5 DIECISEIS COMA CINCO (9,5 eje con ruedas doble y 7 eje de ruedas superanchas)
Conjunto (Tándem) doble de ejes. - Ruedas individuales y ruedas dobles		14 CATORCE (9 eje con ruedas doble y 5 eje de ruedas individuales)	14,7 CATORCE COMA SIETE (9,45 eje con ruedas doble y 5,25 eje de ruedas individuales)
Conjunto (Tándem) doble de ejes. - Ruedas superanchas.		12 DOCE (6 por eje)	14 CATORCE (7 por eje)
Conjunto (Tándem) triple de ejes. - Ruedas dobles		25,5 VEINTICINCO COMA CINCO (8,5 por eje)	26,8 VEINTISEIS COMA OCHO (8,93 por eje)
Conjunto (Tándem) triple de ejes. - 2 ejes con ruedas dobles - 1 eje con ruedas individuales		21 VEINTIUNO (8,5 ejes con ruedas doble y 4 eje de ruedas individuales)	22 VEINTIDOS (8,93 ejes con ruedas doble y 4,2 eje de ruedas individuales)
Conjunto (Tándem) triple de ejes. - Ruedas superanchas		18 DIECIOCHO (6 por eje)	19,5 DIECINUEVE COMA CINCO

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 descriptas en la siguiente tabla o medidas intermedias:

DESIGNACION MILIMETRICA
385/65 R 22,5
425/65 R 22,5
445/65 R 22,5

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

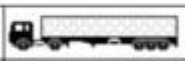
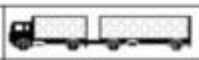
S1: Eje con ruedas individuales.

S2: Dos ejes con rodados individuales.

D1: Eje con rodados dobles.

D2: Dos ejes con rodados dobles.

D3: Tres ejes con rodados dobles.

Nº	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN Nº DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (t)	Relación POT/PESO (CV/t) mín.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
1		S1-D1	13,20	2,60	4,30	16,50	4,25
2		S1-D2	13,20	2,60	4,30	24,00	4,25
3		S1-D3	13,20	2,60	4,30	31,50	4,25
4		S2-D2	13,20	2,60	4,30	28,00	4,25
5		S2-D3	13,20	2,60	4,30	35,50	4,25
6		S1-S1-D2	13,20	2,60	4,30	30,00	4,25
7		S1-S1-D3	13,20	2,60	4,30	37,50	4,25
8		S1-D1-D1	18,60	2,60	4,30	27,00	4,25
9		S1-D1-D2	18,60	2,60	4,30	34,50	4,25
10		S1-D1-D3	18,60	2,60	4,30	42,00	4,25
11		S1-D3-D2	18,60	2,60	4,30	42,00	4,25
12		S1-D3-D1-D1	18,60 Distancia entre ejes del acoplado mayor a 2,40 m.	2,60	4,30	45,00	4,25
13		S1-D3-D3	18,60	2,60	4,30	49,50	6,00
14		S1-D1-D1-D2	18,60	2,60	4,30	45,00	4,25
15		S1-D1-D1-D1-D1	18,60	2,60	4,30	45,00	4,25
16		S1-D1-D1-D1	20,00	2,60	4,30	37,50	4,25
17		S1-D1-D1-D2	20,00	2,60	4,30	45,00	4,25
18		S1-D3-D1-D1	20,00	2,60	4,30	45,00	4,25
19		S1-D3-D1-D2	20,00	2,60	4,30	52,50	6,00
20		S1-D1-D3-D2	20,00	2,60	4,30	52,50	6,00
21		S1-D1-D1-D1-D1	20,50	2,60	4,30	45,00	4,25
22		S1-D3-D2	22,40	2,60	4,30	42,00	4,25
23		S1-D3-D1-D1	22,40	2,60	4,30	45,00	4,25
24		S1-D3-D1-D2	18,60	2,60	4,30	52,50	6,00
25		S1-D3-D1-D1-D1	18,60	2,60	4,30	55,50	6,00
26		S1-D3-D3-D2	20,50	2,60	4,30	60,00	6,75
Nº	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN Nº DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (t)	Relación POT/PESO (CV/t) mín.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
27		S1-D3-D3-D1	22,40	2,60	4,30	60,00	6,75

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.

Nº	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN Nº DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (t)	Relación POT/PESO (CV/t) mín.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
28		11-03-03-03	22,40≤LK≤25,50	2,60	4,30	75,00	6,75

La configuración de vehículo Bitrén, identificada en el orden Nº 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 Nº 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 Nº 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.

Nº	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN Nº DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (t)	Relación POT/PESO (CV/t) mín.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
29		11-02-03-03	25,50<LK≤30,20	2,60	4,30	75,00	6,75

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 Nº 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 VIALDAD 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 Nº 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 Nº 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 descriptos 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 trasmitidos 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 Nº 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 2°, 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 Nº 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 Nº 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 Nº 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 Nº 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 Nº 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-.