

**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

**Decreto 32/2018**

**Modificación. Decreto N° 779/1995.**

Ciudad de Buenos Aires, 10/01/2018

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

**CONSIDERANDO:**

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

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

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

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

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

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

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

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

Que las modificaciones propiciadas encuentran un objetivo común destinado a la ampliación en la

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

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

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

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

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

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

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

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°.- Reglamentase el artículo 5° del Título I del Anexo 1 del Decreto N° 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 N° 26.938 complementaria de la Ley N° 24.449, entendiéndose por tales a todo vehículo automotor que tenga más de TREINTA (30) años desde su fabricación y se encuentre en estado original.

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

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

y) Sin reglamentar;

z) Quedan comprendidos en la definición de zona de caminos los Corredores de Circulación Segura dentro de la vía pública aptos para la circulación de personas, animales y/o vehículos establecidos por la autoridad jurisdiccional competente conforme los criterios mínimos de seguridad vial que defina la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD o la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, según corresponda en cada caso de conformidad con sus competencias específicas;

z') Sin reglamentar.”

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

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

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

“b) Para los conductores de vehículos de transporte interjurisdiccional, el órgano competente del MINISTERIO DE TRANSPORTE exigirá para obtener la Licencia Nacional Habilitante, además de lo previsto en el inciso a) del presente artículo, aquellos requisitos que sean inherentes al servicio específico de que se trate.

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

ARTÍCULO 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 continua nominal si se trata de motorización eléctrica; Clase A.3: Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150 cc) y hasta TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) de cilindrada o de más de ONCE KILOWATTS (11 kW) y hasta VEINTE KILOWATTS (20 kW) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia para conducir se debe acreditar poseer una habilitación previa de DOS (2) años para conducir vehículos de la clase A.2., excepto los mayores de edad según lo establecido por el Código Civil y Comercial de la Nación.

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

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

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 N° 91 de fecha 13 de septiembre de 2001 de la ex SECRETARIA DE INDUSTRIA del ex MINISTERIO DE ECONOMIA y sus modificatorias, se deberá contar con el correspondiente Certificado de Homologación de Autopartes y/o Elementos de Seguridad (C.H.A.S.) en los plazos que establezca por Resolución la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN.

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

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

La Autoridad Competente establecerá los procedimientos que deberán seguir los fabricantes para acreditar ante ella suficientes antecedentes y solvencia industrial en relación a los procesos de



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

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

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

A los fines de este ordenamiento, los vehículos se clasifican de acuerdo a lo establecido en el Anexo A del presente régimen.“

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

“ARTÍCULO 29.- CONDICIONES DE SEGURIDAD.

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

a) En general:

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

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

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

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

4. Sistema de rodamiento:

4.1. Los vehículos automotores deberán salir de fábrica equipados con conjuntos neumáticos que

cumplan con los límites de carga, dimensiones y velocidades contenidas en el proceso de ensayo correspondiente.

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

4.2. Todo neumático debe ser fabricado o reconstruido:

- Con indicadores de desgaste moldeados en el fondo del diseño de la banda de rodamiento;
- Grabados por moldeo de acuerdo a lo indicado en el proceso de ensayo mencionado.

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

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

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

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

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

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

- Con características y resistencia normalizadas, de acuerdo con las normas correspondientes.
- Grabados en forma legible e indeleble con la marca o nombre del fabricante y el código de identificación que requiera la norma correspondiente. Los aros para neumáticos “sin cámara” serán identificados en su grabación.

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

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

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

4.12. Los fabricantes de neumáticos, aros, válvulas y los reconstructores de neumáticos, deberán

acreditar, que sus productos satisfacen las exigencias establecidas por las normas correspondientes.

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

6. Todos los automóviles, micro ómnibus, ómnibus, camionetas y camiones (categorías M y N) deben proporcionar a sus ocupantes una adecuada protección en caso de impacto. A estos efectos se define como habitáculo al espacio a ser ocupado por el pasajero y el conductor.

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

Con relación a la seguridad de los vehículos automotores propulsados a gas natural comprimido (GNC), estos deberán cumplir con las normas y resoluciones emanadas por el ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS). En particular con: la Norma-GE N° 115: "Reglamentaciones.- Definiciones y Terminología.- Especificaciones y Procedimientos.- Documentación Técnica a Complementar", la Norma- GE N° 116: "Normas y Especificaciones Mínimas, Técnicas y de Seguridad para el Montaje de Equipos Completos para GNC en Automotores y Ensayos de Verificación" y el Anexo "Autotransporte Público de Pasajeros.- Condiciones de seguridad adicionales para vehículos comprendidos en el Reglamento de Habilitación de Vehículos de Autotransporte Público de Pasajeros", la Norma-GE N° 117: "Normas Técnicas para Componentes Diseñados para operar con GNC en Sistemas de Carburación para Automotores y Requisitos de Funcionamiento" y la Norma-GE N° 144: "Especificación Técnica para la Revisión de Cilindros de Acero sin Costura para GNC, basada en la Norma IRAM 2529: "Condiciones para su Revisión Periódica" y las que en su futuro las modifiquen o complementen.

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

a) La instalación de los apoyacabezas en los vehículos pertenecientes al parque vehicular de usados, sólo será exigida si el diseño original del asiento del vehículo lo permite.

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

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

Los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto, con peso bruto total hasta DOS MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (2.500 kg), llevarán como mínimo UN (1) matafuego de UN KILOGRAMO (1 kg) de capacidad nominal y potencial extintor de 3 B, con indicador de presión de carga.

Los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto, con peso bruto total mayor a DOS MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (2.500 kg) y hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg), con capacidad hasta NUEVE (9) personas sentadas, incluyendo al conductor 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 RADIAN (0,78 rad) o sea, CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) de material retro-reflectivo en color blanco y amarillo. Esta placa o banda, podrá ser sustituida, cuando sea aconsejable para su mejor colocación, por DOS (2) placas o bandas de características análogas a las descriptas anteriormente, pero de QUINIENTOS MILÍMETROS (500 mm) de longitud, situadas simétricamente a ambos lados del eje del vehículo y tan cerca de sus bordes como sea posible. En ambos casos las placas o bandas se colocarán a una distancia entre QUINIENTOS MILÍMETROS y MIL QUINIENTOS MILÍMETROS (500 mm y 1500 mm) del suelo.

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

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

- El espesor de la placa podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retro-reflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.

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

- Las placas deberán estar construidas en un material que les confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.

- Las placas o bandas deberán ser retro-reflectantes, de color rojo y blanco alternativo. El nivel de retroreflexión se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84 de alta performance, según sus métodos de ensayo,

k) Las bicicletas y las bicicletas con pedaleo asistido, estarán equipadas con elementos retro-reflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche. El color rojo podrá utilizarse sobre las superficies que sean vistas sólo desde la parte posterior. El nivel de retro-reflexión de los elementos que se utilicen, deberá ajustarse como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

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

Las medidas de seguridad adicionales a las contempladas en el Título V de la Ley N° 24.449, que disponga la Autoridad de Aplicación, tales como la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, el sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, el sistema de desgravación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, el apoyacabezas para todos los asientos, la provisión de chaleco o peto de alta visibilidad elaborado con materiales que sean retro-reflectantes para su utilización en caso de necesidad de descender al detener el vehículo en la vía pública de modo de asegurar su visibilidad ante los demás transeúntes y conductores, entre otras, se implementarán conforme los plazos que determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con las terminales e importadores de vehículos automotor radicadas en el país.”

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

“ARTÍCULO 30. - REQUISITOS PARA AUTOMOTORES.

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

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

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

Todos los modelos de vehículos deben tener guardabarros en correspondencia con sus ruedas, aún cuando las construcciones sean incompletas y aquellos se agreguen en etapas posteriores, en cuyo caso será necesario el uso de guardabarros provisorio, los que responderán a las especificaciones de

las normas IRAM respectivas, conforme el diseño original establecido por el fabricante del vehículo y del remolque o semirremolque.

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

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

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

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

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

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

g) Todos los vehículos de las categorías M y N, deben brindar protección al conductor contra el 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 ergonómicamente dispuesto de forma tal que quien conduzca no deba desplazarse ni desatender el manejo para visualizar en forma rápida sus componentes e indicaciones. Las distancias y límites de ubicación respecto a la visual del conductor serán las establecidas en el citado Anexo B;

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

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

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

2.- CUENTA KILÓMETROS (ODÓMETRO) Y VELOCÍMETRO -

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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

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

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

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

a- Odómetro totalizador.

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

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

b- Odómetro parcial.

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

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

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

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

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

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

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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

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

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

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

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

Además, debe reunir las siguientes características:

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

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

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

d) Deben estar ubicados frente al conductor y del lado izquierdo del habitáculo, dispuestos de forma

tal que el conductor los perciba permanentemente sin desatender la conducción. Las distancias, formas y límites de ubicación, serán los establecidos en la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- “Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos” del presente régimen;

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

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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

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

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

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

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

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

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

ñ) Fusibles e Interruptores.

Deben cumplir con los siguientes requerimientos de desempeño:

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

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

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

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

indeseable su protección.

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

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

- Sistema de luces de faros de cruce.
- Sistema de luces de faros de largo alcance.
- Sistema de luces de posición.
- Sistema de luces de freno.

ñ.4. Características técnicas de los cortocircuitos-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

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 descritas 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 aquellos 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:Ejecon ruedas individuales.








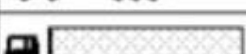
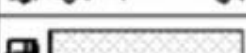
S2: Dos ejes con rodados individuales.

D1: Eje con rodados dobles.






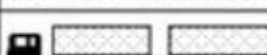


D2: Dos ejes con rodados dobles.

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		S1-01	13,20	2,60	4,30	16,50	4,25
2		S1-02	13,20	2,60	4,30	24,00	4,25
3		S1-03	13,20	2,60	4,30	31,50	4,25
4		S2-02	13,20	2,60	4,30	28,00	4,25
5		S2-03	13,20	2,60	4,30	35,50	4,25
6		S1-S1-02	13,20	2,60	4,30	30,00	4,25
7		S1-S1-03	13,20	2,60	4,30	37,50	4,25
8		S1-01-01	18,60	2,60	4,30	27,00	4,25
9		S1-01-02	18,60	2,60	4,30	34,50	4,25


10		S1-01-03	18,60	2,60	4,30	42,00	4,25
11		S1-03-02	18,60	2,60	4,30	42,00	4,25
12		S1-03-01-01	18,60	2,60	4,30	45,00	4,25
13		S1-02-03	18,60	2,60	4,30	49,50	6,00
14		S1-01-01-02	18,60	2,60	4,30	45,00	4,25
15		S1-01-01-01-01	18,60	2,60	4,30	45,00	4,25

16		S1-01-01-01	20,00	2,60	4,30	37,50	4,25
17		S1-01-01-02	20,00	2,60	4,30	45,00	4,25
18		S1-03-01-01	20,00	2,60	4,30	45,00	4,25
19		S1-03-01-02	20,00	2,60	4,30	52,50	6,00
20		S1-01-02-02	20,00	2,60	4,30	52,50	6,00
21		S1-01-01-01-01	20,50	2,60	4,30	45,00	4,25
22		S1-02-02	22,40	2,60	4,30	42,00	4,25
23		S1-03-01-01	22,40	2,60	4,30	45,00	4,25

La configuración identificada en el orden N° 23 puede adoptar la disposición de ejes descrita 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.

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN N° DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (T)	Relación POT/PESO (CV/T) mín.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
28		51-02-03-03	22,40<math>\leq</math>L<math>\leq</math>25,50	2,60	4,30	75,00	6,75

La configuración de vehículo Bitrén, identificada en el orden N° 27, que transporte carga de tipo divisible deberá circular en forma restringida por corredores, en idénticas condiciones que la configuración de vehículo Bitrén, identificada en el orden N° 28. El tipo de carga considerada como divisible será establecida por normas complementarias.

El MINISTERIO DE TRANSPORTE, asimismo podrá, disponer condiciones de circulación menos restrictivas para dichas configuraciones de vehículo Bitrén, identificadas en el orden N° 27 y 28, conforme las condiciones de mercado, el parque total habilitado y el estado de la infraestructura vial existente.

2.3.3. Configuración de vehículo de transporte de carga que requiere Permisos de Tránsito de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD para la circulación en rutas nacionales.

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN N° DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (T)	Relación POT/PESO (CV/T) mín.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
29		51-02-03-03	25,50<math>\leq</math>L<math>\leq</math>30,25	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 N° 29, conforme las condiciones de mercado, el parque total habilitado y el estado de la infraestructura vial existente.

En el caso de solicitudes de itinerarios no contemplados en los corredores establecidos, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en coordinación con la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD evaluará la viabilidad de dichas solicitudes.

2.4. Las unidades descritas 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 1º 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 descritos en los numerales 26 a 29 (configuraciones de vehículos bitrenes) donde los sistemas de EBS y ESC son obligatorios.

2) Las unidades deben ser de la configuración original de fábrica. Para el agregado de ejes adicionales por terceros, éste deberá cumplir con las especificaciones técnicas definidas en las normas IRAM-AITA correspondientes y deben llevarse a cabo por talleres de modificación certificados por la Disposición N° 25 del 21 de diciembre de 2009 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, y/o la que en su futuro la reemplace y/o modifique.

2.4.1.5. En ocasión de la Revisión Técnica Obligatoria, el Taller habilitado, en función a las características técnicas de cada tractor o camión; deberá incorporar al certificado la potencia del vehículo, y establecerá en el Certificado de Revisión Técnica el Peso Bruto Total Combinado.

2.4.2. Semirremolques y Acoplados:

2.4.2.1. Los equipos con configuración S1-D2-D3 dotados con suspensión neumática en el tándem del tractor y en el tridem del semirremolque estarán autorizados a un Peso Bruto Total Combinado de CINCUENTA Y DOS TONELADAS (52 t).

2.4.2.2. Los semirremolques con configuración D1-D1-D1 deberán contar con suspensión neumática en todos los ejes y no se admitirá la reconversión o modificación de equipos usados.

Adicionalmente a las exigencias técnicas vigentes, las configuraciones que excedan las CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45 t) deberán satisfacer:

2.4.2.3. El sistema de frenos deberá cumplimentar los requisitos normativos establecidos por el Reglamento de Naciones Unidas UN ECE R13 – Categoría “A”, y/o la que en su futuro la reemplace o modifique.

2.4.2.4. Los DOS (2) últimos ejes, de cada equipo arrastrado, deberán incorporar en cada rueda, un sistema de freno de Cámara de Resorte (Spring Chamber), el cual actuará como freno de estacionamiento.

2.4.2.5. El freno de estacionamiento deberá además poder ser operado manualmente desde el

exterior de la unidad arrastrada.

2.4.2.6. Deberán incorporar dispositivos laterales de protección en los espacios libres entre los ejes, que cumplan con la Norma IRAM-AITA N° 10276 y con una protección contra empotramiento trasero, (paragolpes trasero), que cumpla con la Norma IRAM N° 10.260 y/o el Reglamento ECE R 58, y/o la que en su futuro la reemplace o modifique.

2.4.2.7. Los ejes de los equipos arrastrados deberán contar con guardabarros fijados al chasis. Además, las ruedas correspondientes al último eje tándem de cada equipo arrastrado deberán incorporar en el extremo inferior del guardabarros un protector flexible tipo faldón que evite la proyección de agua, barro y piedras hacia atrás.

2.4.2.8. Los neumáticos deberán ser del tipo radial sin cámara.

2.4.2.9. Iluminación reglamentaria del tipo LED para todas las luminarias externas.

2.4.2.10. Las unidades CERO KILOMETRO (0 km) que se incorporen deben contar con sistema EBS y control antivuelco RSS

2.4.2.11. El sistema de frenos de las unidades debe contar con sistema ABS.

2.4.2.12. El MINISTERIO DE TRANSPORTE podrá, en caso de resultar necesario, establecer por vía complementaria los plazos a partir de los cuales serán exigibles los requisitos enunciados para los semirremolques y equipos arrastrados, las condiciones de circulación y la capacidad máxima de carga que podrán transportar los mismos en estas condiciones y hasta tanto dichos requerimientos se encuentren cumplimentados.

2.4.3. Distancias mínimas de circulación uniforme, sin sobrepaso, entre los vehículos de transportes de cargas descritos en el punto 2.3 en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación.

2.4.3.1. Los vehículos de transporte de cargas de hasta VEINTE METROS CON CINCUENTA (20,50 m) de longitud, deberán respetar una distancia mínima con el vehículo que lo antecede de CUARENTA METROS (40 m), para una circulación uniforme sin sobrepaso.

2.4.3.2. Los vehículos de transporte de cargas cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA (20,50 m), deberán respetar una distancia mínima con el vehículo que lo antecede de CIEN METROS (100 m), para una circulación uniforme sin sobrepaso.

2.5. Los circuitos mínimos exigibles en las diferentes configuraciones serán los siguientes:

2.5.1. Configuración semirremolque D3, estará compuesto por DOS (2) sensores y DOS (2) válvulas moduladoras.

2.5.2. Configuración semirremolque D1-D2, estará compuesto por CUATRO (4) sensores y TRES (3) válvulas moduladoras.

2.5.3. Configuración semirremolque D1-D1-D1, estará compuesto por CUATRO (4) sensores y TRES (3) válvulas moduladoras.

2.5.4. Configuración acoplado D1-D2, estará compuesto por CUATRO (4) sensores y TRES (3) válvulas moduladoras.

2.5.5. Cada uno de los conjuntos de ejes tándem deberá contar con un Sistema de Medición de Carga Referencial del tipo Neumático, con lectura digital de su peso. El lector digitalizado de control se ubicará en la parte externa del lado izquierdo y estará protegido contra impactos.

El referido Sistema de Medición de Carga Referencial del tipo Neumático deberá cumplir con una tolerancia de CERO POR CIENTO (0%) y MENOS CINCO POR CIENTO (-5%). Su indicación tiene el carácter de medición de referencia y no podrá ser utilizado para la fiscalización.

2.5.6. Todos aquellos semirremolques o acoplados que posean destino de carga específica, deberán estar diseñadas con un volumen que no permita superar las cargas máximas a transmitir a la calzada, criterio que será aplicado para la aprobación de los mismos por la Autoridad de Aplicación.

2.5.7. En ocasión de la Revisión Técnica Obligatoria, el Taller habilitado, en función a las características técnicas de cada semirremolque o acoplado y su fecha de patentamiento; establecerá en el Certificado de Revisión Técnica el Peso Bruto Total Combinado.

2.6. Condiciones para el material rodante usado:

2.6.1. La colocación de ejes de apoyo, sistemas de freno ABS y/u otras modificaciones, deberán satisfacer las condiciones establecidas en la Disposición N° 25 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS de fecha 21 de diciembre de 2009, y/o la que en su futuro la reemplace, complemente y/o modifique.

2.6.2. La SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE podrá, en caso de resultar necesario, dictar las normas complementarias, sobre los plazos a partir de los cuales serán exigibles los requisitos enunciados para los semirremolques y equipos arrastrados, las condiciones de circulación y la capacidad máxima de carga que podrán transportar los mismos en estas condiciones y hasta tanto dichos requerimientos se encuentren cumplimentados.

2.6.3. Las unidades que se importen deberán satisfacer las condiciones reglamentarias de seguridad activa, pasiva y emisión de contaminantes que se encuentren vigentes en la República Argentina a la fecha de fabricación de la unidad en cuestión, además deberán satisfacer los pesos máximos a ser transmitidos a la calzada, vigentes. Se admitirá una antigüedad máxima de hasta CINCO (5) años a la fecha de ingreso en el país.”

ARTÍCULO 28.- Incorpóranse los apartados 2.7. al 2.9. al Anexo R del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, los que quedarán redactados de la siguiente manera:

“2.7. Los carretones dotados de ejes de ruedas múltiples, más de CUATRO (4) ruedas por eje: UNA TONELADA CON OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (1,8 t) por rueda. Las unidades (mediante tracción propia o susceptibles de ser remolcadas), que no sobrepasen las medidas en largo y ancho definidas en el artículo 53 inciso c) de la Ley N° 24.449, independientemente de su diseño podrán transportar las cargas máximas establecidas.

2.8. Los carretones y la maquinaria especial no agrícola de configuraciones de ejes o cubiertas distintas a las de los vehículos convencionales podrán circular con los pesos y límites de velocidad establecidos por la ETRTO - European Tyre and Rim Technical Organization, Brussels (ETRTO - Organización Técnica Europea de Cubiertas y Aros, Bruselas), en tanto los mismos no superen los prescriptos en la legislación vigente.

2.9. Los pesos máximos y dimensiones establecidas en el presente régimen que superen a aquellos

establecidos en la Ley N° 24.449 complementan los mismos, con fundamento en la evolución tecnológica del mercado, en las necesidades actuales del transporte nacional de pasajeros y de carga y el estado actual de la estructura vial, conforme lo dispuesto por el artículo 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 N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995, por los siguientes:

“5.1.1. Para el peso del eje simple de DOS (2) ruedas se admitirá una tolerancia de OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (800 kg).

5.1.2. Para el peso del eje simple de CUATRO (4) ruedas se admitirá una tolerancia de UN MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (1.500 kg).

5.1.3. Para el peso total del conjunto doble de ejes o (tándem) doble, se admitirá una tolerancia de DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 kg.).

5.1.4. Para el peso total del conjunto triple de ejes, tándem triple, o tridem, se admitirá una tolerancia de DOS MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (2.500 kg).

Sin perjuicio del aumento de los valores de las mismas, las cargas actuantes en los ejes, con las tolerancias aplicadas no podrán superar los límites técnicos admitidos por los fabricantes.”

ARTÍCULO 30.- Incorpórase el apartado 5.5 al punto 5 Tolerancias del Anexo R del Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“5.5. Las tolerancias de circulación para las formaciones y maquinaria agrícola del ANEXO LL, se registrarán 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, descritas en el presente régimen.

ARTÍCULO 32.- Sustitúyense los Anexos A, B, C, D, E, F, y H del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el Anexo B, que se aprueba como tal por el presente Decreto.

ARTÍCULO 33.- Apruébanse los Anexos A y C que forman parte del presente Decreto, como tales Anexos del Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995.

ARTÍCULO 34.- Sustitúyese el Anexo LL del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 por el Anexo LL que se aprueba por el presente Decreto.

ARTÍCULO 35.- Sustitúyese el Anexo P del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 por el

Anexo P que se aprueba por el presente Decreto.

ARTÍCULO 36.- Sustitúyese el artículo 15 del Anexo S del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, por el siguiente:

“ARTICULO 15.- En ningún caso una unidad de transporte cargada con mercancías peligrosas puede circular con más de un remolque, semirremolque o cualquier unidad de arrastre adicionado debiendo circular conforme su configuración de tren original. La presente limitación no resulta aplicable a aquellas configuraciones de vehículos aprobadas en el Anexo R del presente régimen, que hayan sido originariamente diseñadas con dos semirremolques articulados denominadas Bitrén. La Autoridad de Aplicación establecerá las condiciones específicas para su habilitación.”

ARTÍCULO 37.- Incorpórase como artículo 56 del Anexo S del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, el siguiente:

“ARTÍCULO 56.- La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL mediante disposición o resolución, podrá actualizar el listado de mercancías peligrosas incluidas, parámetros, condiciones del transporte, acondicionamiento de la carga, descarga, almacenaje y operaciones de estacionamiento, procedimientos, documentación y/o toda otra cuestión atinente al presente régimen, así como también podrán establecer excepciones en aquellos casos en que se considere imprescindible contemplarlas por concurrir especiales circunstancias fundadas, conforme los requerimientos que se establezcan.”

ARTÍCULO 38.- Deróganse los apartados 9.12. y 9.21. del Anexo T del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995.

ARTÍCULO 39.- Facúltase al MINISTERIO DE TRANSPORTE a establecer un procedimiento para la autorización de competencias automovilísticas de velocidad y regularidad, pedestres, ciclísticas, ecuestres, de automotores antiguos, de colección, u otras, que se realicen en rutas nacionales, cuando sean organizadas o patrocinadas por instituciones civiles con personería jurídica, arraigo y vinculación internacional en la materia, en lo que refiere al ámbito de su competencia, pudiendo delegar dichas facultades.

ARTÍCULO 40.- Sustitúyese el artículo 4° del Decreto 79 del 22 de enero de 1998, y sus modificatorios, por el siguiente:

“La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, es la autoridad de aplicación, control y fiscalización de los artículos 53 y 57 de la Ley N° 24.449. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, queda facultada para establecer el monto del canon consistente en el pago de la contribución previa al otorgamiento del permiso por el resarcimiento de la reducción de la vida útil de la vía o los posibles daños a la infraestructura, el monto de las multas por daño a la infraestructura vial, por incumplimiento a la Potencia-Peso, exceso en las dimensiones de los vehículos, así como también el control y fiscalización de dichos parámetros y toda norma de carácter complementario relativa a los mismos.”

ARTÍCULO 41.- Sustitúyese el artículo 3° del Decreto N° 574 del 22 de abril de 2014, por el siguiente:

“ARTÍCULO 3°.- Facúltase a la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en su carácter de Autoridad de Aplicación del Decreto N° 1886/04, a dictar las normas complementarias referentes a las características y requisitos de circulación para las unidades tractoras con dos semirremolques biarticulados (Bitrén) de libre circulación y aquellas que

requieran de circulación restringida.

Asimismo, facúltase a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, a determinar los corredores viales de circulación segura para aquellas unidades con circulación restringida, con intervención de la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, respecto de sus competencias específicas. El diseño de dichos tráficos deberá responder a criterios de seguridad y de economía de mercado, procurándose su interconexión, accesibilidad y finalización en zonas de carga y descarga, en terminales ferroviarias y portuarias, así como también la articulación con jurisdicciones provinciales y de países limítrofes y sus respectivos corredores para vehículos Bitrén, de modo tal de contar con una red eficiente de transporte automotor de carga, la cual podrá incluir otros vehículos pesados y/o de gran porte.

El MINISTERIO DE TRANSPORTE, dictará las normas complementarias sobre los requisitos del trámite, procurando la difusión, agilización y simplificación de los procedimientos.

El Permiso de Circulación, en estos casos, consistirá en un Documento digital, que asegure las condiciones necesarias de homogeneidad y autenticidad requeridas.”

ARTÍCULO 42.- La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, deberá expedirse respecto de la red de corredores habilitados para la circulación de los vehículos de configuración Bitrén, en el plazo de TREINTA (30) días a partir de la fecha de publicación del presente decreto.

ARTÍCULO 43.- Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. — MACRI. — Marcos Peña. — Guillermo Javier Dietrich.

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Decreto se publican en la edición web del BORA - [www.boletinoficial.gob.ar](http://www.boletinoficial.gob.ar)-.

e. 11/01/2018 N° 1862/18 v. 11/01/2018

*(Nota Infoleg: Los anexos referenciados en la presente norma han sido extraídos de la edición web de Boletín Oficial. Los mismos pueden consultarse en el siguiente link: [AnexoI](#), [AnexoII](#), [AnexoIII](#), [AnexoIV](#), [AnexoV](#))*