ORDENANZA XVI - Nº 10

(Antes Ordenanza 122/23)

ANEXO III

Decreto Reglamentario 32 / 2018

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:

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:

2.1.1. El empleo de cubiertas superanchas se permitirá a los vehículos equipados con suspensión neumática y que hayan sido diseñados originalmente con este tipo de neumáticos. Toda adaptación o modificación del diseño original de fábrica deberá hacerse bajo responsabilidad y con expresa autorización del fabricante no admitiéndose ningún otro tipo de certificación.

2.1.2. Las mismas cubiertas superanchas no pueden utilizarse en ejes de tracción (eje motriz), excepto en la maquinaria especial.

2.1.3 Las cubiertas superanchas podrán ser utilizadas en sus ejes delanteros simples o direccionales, con independencia del tipo de vehículo de que se trate, con las condiciones establecidas en el punto 2.1.1.

2.1.4. Para los vehículos que no hayan sido diseñados originalmente con suspensión neumática de fábrica o aquéllos equipados con suspensión mecánica que utilicen cubiertas superanchas, resultará aplicable el peso máximo de SEIS MIL KILOGRAMOS (6.000 kg) de peso total por eje, con excepción de los vehículos especiales debidamente reglamentados.

2.2. En los casos de las Unidades Tractoras con DOS (2) semirremolques biarticulados (Bitrén) indicadas en el apartado 1.3.1.: Con DOS (2) triple ejes de ruedas duales, un doble eje de ruedas duales y otro de ruedas simples, SETENTA Y CINCO TONELADAS (75 t).

2.3. Capacidad de carga de configuraciones de vehículos de transportes de cargas.

2.3.1. Configuraciones de vehículos de cargas que no requieren Permisos de Tránsito y que son de libre circulación en rutas nacionales.

Referencias

S1: Eje con ruedas individuales.

S2: Dos ejes con rodados individuales.

D1: Eje con rodados dobles.

D2: Dos ejes con rodados dobles.

D3: Tres ejes con rodados dobles.

La configuración identificada en el orden N° 23 puede adoptar la disposición de ejes descripta en la configuración N° 13.

La configuración de Bitrén identificada en el orden 27, sólo podrá circular sin Permiso de Tránsito y con libre circulación en rutas nacionales, siempre que transporte carga indivisible. El tipo de carga considerada como indivisible será establecida por normas complementarias.

2.3.2. Configuración de vehículo de transporte de carga que no requiere Permiso de Tránsito, pero solo puede circular por corredores en rutas nacionales definidos por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

La configuración de vehículo Bitrén, identificada en el orden 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.

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-.

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

(Nota Infoleg: Los anexos referenciados en la presente norma han sido extraídos de la edición web de Boletín Oficial.)

ANEXO A

SOBRE DEFINICIÓN, DENOMINACIÓN, CLASIFICACIÓN Y MODELOS.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VAL, es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas del presente Anexo en relación a los modelos de vehículos de uso particular.

Asimismo, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VAL, es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas del presente anexo, en relación a los modelos de vehículos destinados a transporte de pasajeros y de carga.

El presente Anexo, se basa en la norma IRAM-AITA N° 10.275 'Vehículos de Carretera: Denominaciones y Categorías', y en las que en el futuro la modifiquen y/o reemplacen.

INTRODUCCIÓN

Este Anexo establece las definiciones, denominaciones, clasificaciones y modelos de vehículos y es complementario de lo dispuesto en los artículos 5° y 28 de la Ley N° 24.449 y de lo determinado en el ANEXO R del presente régimen.

1. TÉRMINOS Y DEFINICIONES. 1.1 USUARIOS.

1.1.1. Conductor: persona que conduce el vehículo.

1.1.2. Pasajeros: todas las personas ocupantes del vehículo, excluyendo el conductor.

1.2. PESOS.

1.2.1. Peso en orden de marcha (POM) o Tara: peso propio del vehículo, sin carga ni pasajeros, en condiciones de marcha con accesorios y depósitos de fluidos completos.

1.2.2. Peso en orden de marcha (POM) o Tara para categoría L.

El peso en orden de marcha de un vehículo de categoría L se determinará midiendo la masa del vehículo sin carga listo para su uso normal e incluirá la masa de:

a) los líquidos;

b) el equipo estándar conforme a las especificaciones del fabricante;

c) el 'combustible' contenido en el depósito, que estará lleno hasta el 90 % de su capacidad, como mínimo.

A efectos de la presente categoría L:

i) Si la propulsión del vehículo se hace con un 'combustible líquido', este se considerará 'combustible',

ii) Si la propulsión del vehículo se hace con una 'mezcla líquida de combustible y aceite':

- si el combustible para la propulsión del vehículo y el aceite de lubricación han sido mezclados previamente, esa 'mezcla previa' se considerará 'combustible',

- si el combustible para la propulsión del vehículo y el aceite de lubricación se almacenan por separado, sólo el 'combustible' propulsor se considerará 'combustible',

iii) Si la propulsión del vehículo se hace con un combustible gaseoso o un combustible gaseoso licuado, o si funciona con aire comprimido, el peso del 'combustible' contenido en el o los depósitos de combustible gaseoso podrá fijarse en CERO KILOGRAMOS (0 kg);

d) la carrocería, de la cabina y de las puertas, y los cristales, de los dispositivos de remolque, de la(s) rueda(s) de repuesto y de las herramientas.

El peso en orden de marcha de un vehículo de la categoría L no incluirá el peso de:

a) el conductor -SETENTA Y CINCO KILOGRAMOS (75 kg)- y del pasajero -SESENTA Y CINCO KILOGRAMOS (65 kg)-;

b) las máquinas o del equipo instalados en la zona de la plataforma de carga;

c) en el caso de un vehículo de propulsión híbrida o eléctrica pura, las baterías de propulsión;

d) en el caso de un vehículo monocombustible, bicombustible o multicombustible, el sistema para combustible gaseoso y el peso de los depósitos de almacenamiento del combustible gaseoso, y

e) en caso de propulsión con aire pre-comprimido, los depósitos de almacenamiento del aire comprimido.

Peso en Orden de marcha según las subcategorías L:

a) L6; peso en orden de marcha < CUATROCIENTOS VEINTICINCO KILOGRAMOS (425 kg).

b) L7;

(i) ≤ CUATROCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (450 kg) en el caso de transporte de pasajeros;

(ii) ≤ SEISCIENTOS KILOGRAMOS (600 kg) en el caso de transporte de mercancías.

1.2.3. Peso bruto total (PBT): peso máximo del vehículo basado según su fabricación y sus prestaciones, especificada por el fabricante. Se aplica para las categorías M, N y O.

1.2.4. Carga útil: es la diferencia entre el peso bruto total PBT (1.2.3) y el peso en orden de marcha (POM) o Tara (1.2.1).

1.3. TIPO O DENOMINACIÓN DE VEHÍCULO.

Conjunto de vehículos de una categoría determinada que son idénticos en al menos los aspectos básicos establecidos en el apartado 3 del presente anexo.

1.3.1. Cabina: habitáculo cerrado o semi-cerrado, cuya finalidad principal es resguardar a él o los ocupantes, como así también los comandos de dirección, iluminación, etc., la misma se incorpora al chasis por diferentes métodos de sujeción.

1.3.2. Carrocería: es aquella parte del vehículo en la que reposan el instrumental, los mandos, los pasajeros o la carga. En los vehículos autoportantes o monocasco, la carrocería sujeta además los elementos mecánicos del vehículo.

1.3.3. Chasis: estructura sobre la cual se montan o disponen las principales partes constituyentes de un vehículo (carrocería, motor, sistema de trasmisión, dirección, suspensión, etc.); y se clasifican en:

1.3.3.1. Chasis bastidor (Sólo para vehículos de categoría L): es una estructura metálica normalmente constituida por largueros y travesaños o de estructura reticulada tubular.

1.3.3.2. Chasis auto-portante o monocasco: estructura única conformada por el chasis y la carrocería.

1.3.4. Estructura o Jaula anti vuelco (Sólo para vehículos de categoría L): conjunto reticulado que conforma un armazón, a fin de resguardar a los ocupantes en el compartimiento del habitáculo ante potenciales vuelcos, la misma se incorpora al chasis mediante diferentes métodos de sujeción o es de estructura reticulada tubular, con opcionales de confort como pueden ser el parabrisas, puertas y otros componentes.

1.3.5. Modelo de vehículo: identifica una familia de vehículo de un mismo fabricante, que no difieren entre sí en sus aspectos esenciales, como diseño de la carrocería y chasis.

1.3.6. Nuevo modelo: con relación a los que estén en fabricación o importación por la empresa terminal que lo produzca o importe o por la empresa importadora, al vehículo originado en nuevas plataformas o diseño de carrocería o cuando, manteniendo la misma plataforma, la carrocería se halle originada totalmente en nuevas Matrices; o cuando manteniendo la misma plataforma se realice un cambio de categoría o especie (tipos y denominaciones).

1.3.7. Vehículo bi-combustible: vehículo equipado con dos sistemas de almacenamiento de combustible que pueda circular a tiempo parcial con DOS (2) combustibles diferentes, pero que esté diseñado para circular con uno solo a la vez.

1.3.8. Vehículo híbrido: el vehículo de motor con al menos DOS (2) convertidores de energía diferentes y DOS (2) sistemas de almacenamiento de energía diferentes (en el vehículo) con fines de propulsión del vehículo.

1.3.9. Vehículo de fin de serie: todo vehículo que no se pueda poner en circulación en la vía pública debido a que la entrada en vigencia de nuevos requerimientos técnicos y/o emisión de contaminantes no se corresponden con la LICENCIA PARA

CONFIGURACIÓN DE MODELO (LCM) y/o la LICENCIA DE CONFIGURACIÓN AMBIENTAL (LCA), previamente otorgadas.

1.3.9.1. Versión de modelo: distingue un vehículo de otro, dentro de un mismo modelo, de manera tal que se pueden diferenciar por sus características, como tipo de acabado interior, cantidad de puertas, motorización, equipos opcionales.

1.4. CLASE DE VEHÍCULOS SEGÚN CANTIDAD DE ASIENTOS.

1.4.1. Microómnibus: automotor con capacidad menor o igual a QUINCE (15) asientos.

1.4.2. Midibús: automotor con capacidad mayor a QUINCE (15) y hasta VEINTICUATRO (24) asientos, con un peso máximo de hasta DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg).

1.4.3. Ómnibus: automotor con capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos o un peso bruto mayor a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg).

1.4.4. Ómnibus semi-bajo: automotor con una altura de piso de hasta NOVECIENTOS MILIMETROS (900 mm), y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.

1.4.5. Ómnibus piso-Bajo: automotor con una altura de piso de hasta CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm), y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.

1.4.6. Ómnibus Piso normal: automotor con una altura de piso mayor a NOVECIENTOS MILIMETROS (900 mm), y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.

1.4.7. Ómnibus piso y medio: automotor con una altura del vehículo menor a TRES MIL OCHOCIENTOS MILIMETROS (3.800 mm), y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.

1.4.8. Ómnibus Doble piso: automotor con una altura del vehículo menor o igual CUATRO MIL CIEN MILIMETROS (4.100 mm) y una longitud máxima de hasta QUINCE MIL MILIMETROS (15.000 mm), y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.

1.4.9. Ómnibus articulado: vehículo compuesto con cuerpo principal y otro articulado con una longitud máxima de hasta DIECIOCHO MIL MILIMETROS (18.000 mm). Puede ser piso normal/ semibajo/ bajo, y con una capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos.

1.5. CAMIÓN Y ACOPLADO.

1.5.1. Camión rígido: vehículo automotor de la categoría N1, N2 o N3, diseñado y fabricado para el transporte de mercancías.

1.5.2. Camión tractor: vehículo automotor de la categoría N1, N2 o N3, diseñado y fabricado para arrastrar un remolque o semirremolque.

1.5.3. Vehículo acoplado: vehículo no autopropulsado diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo automotor. Al menos uno de los ejes debe ser direccional.

1.5.4. Vehículo semirremolque: vehículo remolcado diseñado para engancharse a un camión tractor y que transmite una carga vertical sustancial sobre el vehículo tractor.

1.5.5. Vehículo Bitrén: vehículo conformado por UNA (1) unidad tractora con DOS (2) semirremolques biarticulados.

1.5.6. Vehículo Remolque de eje central (batan): remolque de enganche rígido cuyo eje o ejes están ubicados cerca del centro de gravedad del vehículo (cuando la carga está

repartida uniformemente) de manera que sólo se transmita al vehículo tractor una carga estática vertical pequeña —no mayor al menor de los dos valores siguientes: DIEZ POR CIENTO (10%) de la que corresponde al peso máximo del remolque o MIL DECANEWTON (1.000 daN)

1.6. ÁNGULOS Y ALTURAS.

1.6.1. Ángulo de ataque (ver figura 1): el mayor ángulo entre el plano horizontal y los planos tangenciales a las cubiertas delanteras bajo carga estática, de modo tal que ningún punto del vehículo ubicado delante del eje quede debajo de estos planos y que ninguna parte rígidamente fijada al vehículo quede debajo de estos planos.

Figura 1 - Ángulo de ataque

1.6.2. Ángulo de la salida (ver figura 2): el mayor ángulo entre el plano horizontal y los planos tangenciales a las cubiertas traseras bajo carga estática, de modo tal que ningún punto del vehículo ubicado detrás del eje quede debajo de estos planos y que ninguna parte rígidamente fijada al vehículo quede debajo de estos planos.

Figura 2 - Ángulo de salida

1.6.3. Ángulo de rampa (ver figura 3): el menor ángulo agudo formado entre el plano perpendicular al plano medio longitudinal del vehículo y los planos tangenciales a las cubiertas delanteras y traseras bajo carga estática y que se interceptan en una línea que toca la parte más baja del vehículo fuera de las ruedas. Este ángulo define el mayor largo de rampa sobre el cual puede moverse.

Figura 3 – Ángulo de rampa

1.6.4. Para medir los ángulos de ataque, salida y rampa no se tienen en cuenta los elementos de protección de componentes inferiores del vehículo (diferencial).

1.6.5. Altura mínima sobre el suelo entre los ejes del vehículo (ver figura 4): distancia mínima entre el plano de apoyo de los neumáticos y el punto fijo más bajo del vehículo entre los ejes del vehículo. Los grupos de ejes múltiples se consideran como un solo eje.

Figura 4 - Altura libre sobre el suelo entre los ejes del vehículo

1.6.6. Altura de despeje mínima del eje (ver figura 5): distancia entre el punto más alto perteneciente a un arco de círculo que pasa por el centro de la huella de los neumáticos de un eje (los neumáticos interiores en caso de neumáticos duales). El centro de huella es medido desde el plano inferior del eje al punto tangente del talón del neumático interior que apoya sobre el piso y que pasa sobre dicho plano. Cuando hay varios ejes, se indica la altura mínima siguiendo su disposición, por ejemplo: primer eje DOSCIENTOS OCHENTA MILÍMETROS (280 mm), segundo eje DOSCIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (250 mm), tercer eje DOSCIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (250 mm).

Figura 5 - Altura de despegue mínima del eje respecto del piso

1.6.7. Vehículo de propósito especial: vehículo destinado a desempeñar una función que requiere disposiciones especiales de la carrocería y/o del equipo.

1.7. DENOMINACIÓN DE VEHÍCULOS DE PROPÓSITO ESPECIALES O ESPECÍFICOS.

1.7.1. Ambulancia: vehículo de motor de la categoría M o N destinado al transporte de enfermos o heridos y equipado especialmente para tal fin.

1.7.2. Autobomba: vehículo de la categoría N2 o N3 diseñados para la extinción de incendios y para rescates.

1.7.3. Casa rodante (motor home): vehículo de la categoría M fabricado de modo que incluya una zona habitable con el equipamiento mínimo siguiente:

- Asientos y mesa;

- Camas, que pueden formarse a través de la configuración de los asientos; cocina; armarios.

Este equipamiento debe estar firmemente sujeto en la zona habitable, aunque la mesa puede diseñarse de modo que permita poder quitarla con facilidad.

1.7.3.1. Casa rodante (acoplado): vehículo de categoría O que constituye una vivienda móvil.

1.7.4. Coche fúnebre: vehículo de motor de categoría M o N destinado al transporte de difuntos y equipado especialmente para tal fin.

1.7.5. De emergencia: vehículo automotor de categoría M, N o L diseñado para tareas de apoyo en situaciones de emergencia o catástrofes.

1.7.6. De industria cementera: vehículo de la categoría N2 o N3 diseñado para la mezcla y transporte o inyección de hormigón.

1.7.7. De industria minera: vehículo de la categoría N2 o N3 y O3 o O4 diseñado para:

- perforación;

- volquete de transporte;

- transporte de equipos especiales de minería.

1.7.8. De industria petrolera: vehículo de la categoría N2 o N3 y O3 o O4 diseñado para:

- perforación;

- bombeo;

- varillaje.

1.7.9. Grúa móvil: vehículo de la categoría N no destinado al transporte de mercancías ni personas y provisto de un dispositivo para izar.

1.7.10. Maquinaria vial: vehículo destinado exclusivamente a la construcción y reparación de la vía pública.

1.7.11. Maquinaria agrícola: todos los equipos utilizados en las tareas agrarias, incluyendo accesorios, acoplados, trailers y carretones específicamente diseñados para el transporte de máquinas agrícolas o partes de ellas.

1.7.12. Vehículo accesible en silla de ruedas: vehículo de motor de categoría M, N o L construido o transformado específicamente para transportar a una o más personas sentadas en sus sillas de ruedas.

1.7.13. Vehículo blindado: vehículo de motor de la categoría M o N, destinado a proteger a personas, valores y mercancías transportadas, que cumple con los requisitos referentes al blindaje antibalas.

1.8. DENOMINACIÓN DE MOTOR.

1.8.1. Cilindrada:

1.8.1.1. En el caso de los motores de émbolos alternativos, el volumen nominal de los cilindros;

1.8.1.2. En el caso de los motores de émbolo rotatorio (Wankel), el doble del volumen nominal de la cámara de combustión.

1.8.2. Motor Eléctrico: es un dispositivo que convierte la energía eléctrica en energía mecánica por medio de la acción de los campos magnéticos generados en sus bobinas. Son máquinas eléctricas rotatorias compuestas por un estator y un rotor.

1.8.3. Motor de combustión interna: motor térmico es un tipo de máquina que obtiene energía mecánica directamente de la energía química de un combustible que arde dentro de la cámara de combustión generando la expansión de los gases dentro de dicha cámara. El calor generado por la combustión hace que el fluido motor interno se expanda y actúe sobre el mecanismo del motor, produciendo movimiento y trabajo útil;

1.8.3.1. Motor de encendido por compresión: motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo de Diésel.

1.8.3.2. Motor de encendido por chispa: motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo Otto.

1.8.4. Propulsión: un motor de combustión, un motor eléctrico, cualquier aplicación híbrida o una combinación de estos tipos de motores o cualquier otro tipo de motor;

1.8.5. Potencia nominal continua máxima: potencia máxima durante TREINTA (30) minutos en el eje de transmisión de un motor eléctrico.

1.8.6. Potencia máxima neta: potencia máxima de un motor de combustión obtenida en el banco de prueba al final del cigüeñal o de su equivalente.

2. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS EN CUANTO A LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

2.1. Categoría L: vehículo automotor con menos de CUATRO (4) ruedas y las excepciones detalladas en los apartados 2.1.8.; 2.1.9.; 2.1.10. y 2.1.11.

2.1.1. Categoría L1: vehículos automotores con DOS (2) ruedas, con motor térmico de una cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea menor o igual a CUATRO KILOWATTS (4 KW), y que no exceda en ambos supuestos una velocidad de diseño (proyecto) máxima mayor a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.2. Categoría L2(a): vehículos con TRES (3) ruedas, con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem, con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea menor o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos con una velocidad de diseño máxima no mayor a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.3. Categoría L2 (b): vehículos con TRES (3) ruedas, cabinado, con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea menor o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos con una velocidad de diseño máxima no mayor a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.4. Categoría L3: vehículos automotores con DOS (2) ruedas, con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS

(4 kW), y que puede desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.5. Categoría L4: vehículos automotores con TRES (3) ruedas (motocicleta con sidecar) colocadas en posición asimétrica en relación al eje longitudinal medio con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos que puede desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.6. Categoría L5(a): vehículos automotores con TRES (3) ruedas, con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem, colocadas en posición simétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima que no exceda los MIL KILOGRAMOS (1.000 kg), con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos que pueda desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.7. Categoría L5(b): vehículos automotores con TRES (3) ruedas, cabinado, colocadas en posición simétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima permitida que no exceda los MIL KILOGRAMOS (1.000 kg), con motor térmico de una cilindrada superior a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc), o con motor eléctrico cuya potencia continúa nominal sea superior a CUATRO KILOWATTS (4 kW) y en ambos supuestos que pueda desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h).

2.1.8. Categoría L6(a): vehículos automotores con CUATRO (4) ruedas, con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem, cuyo peso en vacío sea inferior o igual a TRESCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (350 kg), no incluido el peso de las baterías para los vehículos eléctricos, que pueda desarrollar una velocidad inferior o igual a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h), y con una cilindrada

inferior o igual a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc), para los motores térmicos o cuya potencia continúa nominal sea inferior o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW) en el caso de motores eléctricos. Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos.

2.1.9. Categoría L6(b): vehículos automotores con CUATRO (4) ruedas, cabinado, cuya masa en vacío sea inferior o igual a TRESCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (350 kg), no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, que pueda desarrollar una velocidad inferior o igual a CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h), y con una cilindrada inferior o igual a CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc), para los motores térmicos o cuya potencia continúa nominal sea inferior o igual a CUATRO KILOWATTS (4 kW), en el caso de motores eléctricos. Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos.

2.1.10. Categoría L7(a): vehículos automotor de CUATRO (4) ruedas, distintos de los L6(a), cuyo peso en vacío sea inferior o igual a CUATROCIENTOS KILOGRAMOS (400 kg), sin incluir el peso de las baterías para los vehículos eléctricos, con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem, y con un motor cuya potencia continúa nominal es inferior o igual a QUINCE KILOWATTS (15 kW). Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos.

2.1.11. Categoría L7(b): vehículos automotor de CUATRO (4) ruedas, cabinado, distintos de los L6(b), cuyo peso en vacío sea inferior o igual a CUATROCIENTOS KILOGRAMOS (400 kg), con la posibilidad de que, si se trata de vehículos destinados al transporte de mercancías, alcance sin superar los QUINIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (550 kg), sin incluir el peso de las baterías para los vehículos eléctricos, con un motor cuya potencia continúa nominal es inferior o igual a QUINCE KILOWATTS (15 kW). Estos vehículos se consideran vehículos de TRES (3) ruedas y cumplirán los requisitos técnicos aplicables a los mismos.

2.2. Categoría M: vehículo automotor que tenga, por lo menos, CUATRO (4) ruedas, y es utilizado para el transporte de pasajeros.

2.2.1. Categoría M1: vehículo para transporte de pasajeros, que no contengan más de OCHO (8) asientos, además del asiento del conductor, y que cargado no exceda de un peso máximo de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg).

2.2.2. Categoría M2: vehículo para transporte de pasajeros con más de OCHO (8) asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que no exceda un peso máximo de CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg).

2.2.3. Categoría M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de OCHO (8) asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg).

2.2.3.1. CLASES.

Para vehículos categorías M2 y M3.

Para vehículos de capacidad superior a VEINTIDÓS (22) pasajeros, excluyendo el asiento del conductor, existen tres clases: --Clase I: vehículos provistos de zonas para viajeros de pie que permiten la circulación frecuente de los mismos.

--Clase II: vehículos destinados principalmente al transporte de pasajeros sentados, cuyo diseño permite el transporte de pasajeros de pie en el pasillo, en un área que no sobrepase el espacio previsto para DOS (2) asientos dobles.

--Clase III: vehículos previstos exclusivamente para transportar pasajeros sentados.

2.2.3.2. SUBCLASES.

--Subclase A: vehículos diseñados para el transporte de pasajeros de pie. Un vehículo de esta clase dispone de asientos y además provisiones para transportar pasajeros de pie.

--Subclase B: vehículos no diseñados para el transporte de pasajeros de pie. Un vehículo de esta clase no dispone de las provisiones para transportar pasajeros de pie.

2.3. Categoría N: vehículo automotor con al menos CUATRO (4) ruedas y utilizados para el transporte de carga.

2.3.1. Categoría N1: vehículo automotor que tenga, por lo menos, CUATRO (4) ruedas, y que sea utilizado para transporte de carga con un peso máximo que no exceda los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg).

2.3.2. Categoría N2: vehículos utilizados para transporte de carga con un peso máximo superior a los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg), pero inferior o igual a los DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg).

2.3.3. Categoría N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg).

2.4. Categoría O: remolques, incluidos semirremolques.

2.4.1. Categoría O1: remolques cuyo peso máximo es menor o igual a SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg).

2.4.2. Categoría O2: remolques cuyo peso máximo es mayor a SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg), pero menor o igual a TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg).

2.4.3. Categoría O3: remolques cuyo peso máximo es mayor a TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) pero menor o igual a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg).

2.4.4. Categoría O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg).

2.5. Subcategoría G: vehículos todo terreno, son vehículos de categoría L, M o N, que cumplen con los apartados 2.1., 2.2. o 2.3.

Para estas categorías de vehículos, se añadirá la letra G como sufijo a la letra y el número que identifican a la categoría del vehículo.

A modo de ejemplo: un vehículo de la categoría N1 que puede utilizarse como vehículo todo terreno, se denomina N1G.

2.5.1. Los vehículos de la categoría N1 cuyo peso máximo es menor o igual a DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 kg), y los vehículos de la categoría M1, se consideran vehículos todo terreno sí disponen de:

2.5.1.1. Al menos UN (1) eje delantero y UN (1) eje trasero concebidos para ser simultáneamente motrices, incluidos los vehículos en los que pueda desembragarse la motricidad de un eje.

2.5.1.2. Al menos UN (1) dispositivo de bloqueo del diferencial o UN (1) mecanismo de efecto similar y que pueda superar una pendiente mínima de TREINTA POR CIENTO (30%), de inclinación del terreno.

Estos vehículos deben cumplir los siguientes requisitos:

- ángulo de ataque de VEINTICINCO GRADOS (25°) como mínimo;

- ángulo de salida de VEINTE GRADOS (20°) como mínimo;

- ángulo de rampa de VEINTE GRADOS (20°) como mínimo;

- altura mínima del eje delantero, de CIENTO OCHENTA MILÍMETROS (180 mm);

- altura mínima del eje trasero, de CIENTO OCHENTA MILÍMETROS (180 mm);

- altura mínima entre los ejes, de DOSCIENTOS MILÍMETROS (200 mm).

2.5.2. Los vehículos de la categoría N1 cuyo peso máximo es mayor que DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 kg) y los vehículos de las categorías N2, M2 o M3 cuyo peso máximo es menor o igual a DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg), se consideran vehículos todo terreno si todas sus ruedas son motrices (incluidos los vehículos en los que es posible desembragar la motricidad uno de los ejes), o si cumplen los requisitos siguientes:

2.5.2.1. Poseen al menos UN (1) eje delantero y UN (1) eje trasero concebidos para ser simultáneamente motrices (incluidos los vehículos en los que es posible desembragar la motricidad de UNO (1) de los ejes).

2.5.2.2. Disponen de al menos UN (1) dispositivo de bloqueo del diferencial o de UN (1) mecanismo de efecto similar.

2.5.2.3. Poseen condiciones para superar una pendiente mínima de VEINTICINCO POR CIENTO (25%), de inclinación del terreno.

2.5.3. Los vehículos de la categoría M3 cuyo peso máximo es mayor o igual a DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg), y los vehículos de la categoría N3, se consideran vehículos todo terreno si están concebidos para que todas las ruedas sean motrices (incluidos los vehículos en los que es posible desembragar la motricidad de UNO (1) de los ejes), o si cumplen los siguientes requisitos:

2.5.3.1. Al menos la mitad de las ruedas son motrices;

2.5.3.2. Disponen de al menos UN (1) dispositivo de bloqueo del diferencial o de UN (1) mecanismo de efecto similar;

2.5.3.3. Poseen condiciones para superar una pendiente mayor o igual al VEINTICINCO POR CIENTO (25%), de inclinación del terreno;

2.5.3.4. Cumplen al menos cuatro de los requisitos siguientes:

- ángulo de ataque de VEINTICINCO GRADOS (25°) como mínimo;

- ángulo de salida de VEINTICINCO GRADOS (25°) como mínimo;

- ángulo de rampa de VEINTICINCO GRADOS (25°) como mínimo;

- altura mínima del eje delantero, de DOSCIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (250 mm);

- altura mínima entre los ejes, de TRESCIENTOS MILÍMETROS (300 mm);

- altura mínima del eje trasero, de DOSCIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (250 mm).

3. MODELOS Y VERSIONES DE VEHÍCULOS.

Las imágenes y denominaciones de las diferentes configuraciones de vehículos son meramente orientativas de las definiciones establecidas en el presente régimen, las cuales se complementan con las diferentes escalas y configuraciones específicas permitidas, establecidas en el Anexo R del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995.

4. DENOMINACIÓN ESPECÍFICA POR USO.

5. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS EN CUANTO A LA TRACCIÓN:

5.1. Autopropulsados por motores de combustión interna: con combustible líquido o gaseoso.

5.2. Autopropulsados por motores eléctricos.

5.3. Híbridos, la propulsión proviene de al menos DOS (2) convertidores de energía diferentes.

5.4. De propulsión humana.

5.5. De propulsión a sangre (animal de tiro).

5.6. Remolcados: remolque y semirremolque.

6. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS EN CUANTO A LA ESPECIE:

6.1. De Pasajeros

6.1.1. Bicicleta;

6.1.2. Ciclomotor;

6.1.3. Motoneta;

6.1.4. Motocicleta;

6.1.5. Triciclo;

6.1.6. Automóvil;

6.1.7. Microómnibus;

6.1.8. Ómnibus;

6.1.9. Tranvía;

6.1.10. Trolebús;

6.1.11. Remolque o semirremolque;

6.1.12. Calesa (sulky, mateos, etc.);

6.1.13. Trineo;

6.2. De Carga 6.2.1. Motoneta;

6.2.2. Motocicleta;

6.2.3. Triciclo;

6.2.4. Camioneta;

6.2.5. Camión;

6.2.6. Remolque y semirremolque;

6.2.7. Carretón;

6.2.8. Carro de mano;

6.2.9. Trineo;

6.3. Mixto;

6.4. De Carrera;

6.5. De Tracción:

6.5.1. Camión tractor;

6.5.2. Tractor de ruedas;

6.5.3. Tractor de orugas;

6.5.4. Tractor mixto.

6.6. Especial: Vehículos antiguos de Colección.

7. EN CUANTO AL DESTINO DEL SERVICIO:

7.1. Oficial;

7.2. Misión Diplomática, Reparticiones Consulares Oficiales y de Representaciones de Organismos Internacionales acreditados en la República;

7.3. Particular;

7.4. De Alquiler; de Alquiler con Chofer (Remís); de Alquiler con Chofer y Servicio de alquiler por taxímetro.

7.5. De Transporte Público de Pasajeros:

7.5.1. Servicio Internacional:

7.5.1.1. Líneas Regulares:

7.5.1.1.1. Larga Distancia (Vehículos Categoría M3).

7.5.1.1.2. Urbano (Vehículos Categoría M3).

7.5.1.2. Servicio de Turismo:

7.5.1.2.1. Larga Distancia (Vehículos Categoría M3).

7.5.1.2.2. Urbano (Vehículos Categoría M1, M2 y M3).

7.5.2. Servicio Interjurisdiccional y Jurisdiccional.

7.5.2.1. Líneas Regulares: (Vehículos Categoría M1, M2 y M3).

7.5.2.2. Servicio de Turismo: (Vehículos Categoría M1, M2 y M3).

7.6. De Transporte Escolar (Vehículos Categoría M1, M2 y M3).

7.7. De Transporte de Cargas

7.7.1. General.

7.7.2. De Sustancias Peligrosas.

7.7.3. De Correos y Valores Bancarios.

7.7.4. De Recolección o Trabajos en la Vía Pública.

7.7.5. Carretones, Automovileros, para Carga Indivisibles o similares.

7.8. De Uso para Servicios Especiales

7.8.1. Casa rodante autopropulsada

7.8.2. Vehículo de transporte de caudales

7.8.3. Ambulancia

7.8.4. Coche Fúnebre

7.8.5. Vehículo accesible en silla de ruedas

7.8.6. Grúa móvil

7.8.7 Autobomba

7.8.8. De emergencia

7.8.9. De industria hormigonera

7.8.10. De industria minera

7.8.11. De industria petrolera

7.8.12. Semiacoplado especial

7.8.13. Full train (tráiler)

7.8.14. Bitrén

7.8.15. Camión tractor con acoplado.

IF-2018-00849518-APN-SECGT#MTR

ANEXO C

AUTOPARTES Y/O ELEMENTOS DE SEGURIDAD.

LA SECRETARIA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCION, con intervención de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y/o la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL según corresponda, es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas del presente Anexo.

Para obtener el Certificado de Homologación de Autoparte de Seguridad (C.H.A.S.), los fabricantes y los importadores de autopartes deben cumplir los procesos de ensayos que establece el siguiente cuadro:

Observaciones:

(*) Sólo aplicable en vehículos modelo 2001 en su última versión.

(**) Sólo aplicable a los vehículos cuyo modelo sea anterior al año 2001. Para estos vehículos también se podrán certificar por las versiones anteriores al R 90 última versión.

Se considerarán válidas las últimas versiones de las NORMAS, REGLAMENTOS y DIRECTIVAS que se mencionan en el cuadro precedente.

(***) No exigible a modelos de vehículos importados o fabricados antes del año 2001.

a) Las autopartes de seguridad homologadas bajo el proceso CHAS, podrán ser utilizadas como repuesto alternativo de las originales sólo para efectuar reparaciones de los vehículos del parque.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, mediante Disposición o Resolución conjunta, podrán incorporar autopartes de seguridad tendientes a incrementar la seguridad activa y pasiva de los vehículos así como también podrán establecer excepciones, en aquellos casos en que se considere imprescindible contemplarlas, por tratarse de automotores involucrados en fines de serie, series limitadas, situaciones imprevistas o de vehículos que por su concepción y/o diseño imposibilitan su aplicación, conforme los requerimientos que se establezcan.
IF-2018-00849564-APN-SECGT#MTR

ANEXO B

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, son los organismos nacionales competentes facultados para modificar y disponer las normas del presente Anexo, respecto de los vehículos de uso particular.

La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas del presente Anexo, respecto de los vehículos destinados al transporte automotor de pasajeros y de carga.

a) Para obtener la Licencia de Configuración de Modelo (LCM), los fabricantes e importadores de vehículos CERO KILÓMETRO (0 km) de producción seriada deben cumplir los procesos de ensayos de cada clasificación de vehículo, como se establece en los siguientes cuadros:

Observaciones:

(1) Ley N° 26.363 - Decreto Reglamentario N° 1716/08 - Disposición de la Agencia Nacional de Seguridad Vial N° 408/10 - Encendido Automático de Luces Bajas.

(2) Reglamento aplicable R48, únicamente para L2 (b), L5(b), L6(b) y L7(b).

(3) Reglamento aplicable R53, únicamente para L2(a), L3, L4, L5(a), L6(a) y L7(a).

(4) Reglamento aplicable R74, únicamente para L1.

(5) Reglamentos R1, R2, R5, R8, R20, R31, R37, R50, R53, R56, R57, R72, R74, R76, R82, R87, R98, R99, R112, R113, R128 - Es conveniente mencionar todos los tipos de lámparas aplicables. (Destacadas en azul provienen de la Resolución 323 del 31 de octubre de 2014 de la ex SECRETARÍA DE INDUSTRIA del entonces MINISTERIO DE INDUSTRIA:

R1 Headlamps (including R2 and/or HS1 lamps).

R2 Headlamps.

R5 Sealed Beam headlamps.

R8 Headlamps (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1 and/or HIR21).

R20 Headlamps (H4).

R31 Headlamps (halogen sealed beam (HSB)).

R37 Filament lamps.

R50 Position, stop, direction indicators lamps for mopeds and motorcycles.

R53 Installation of lighting and light-signalling devices for L3 vehicles.

R56 Headlamps (mopeds).

R57 Headlamps (motorcycles).

R72 Headlamps (HS1 lamps) (motorcycles).

R74 Installation of lighting and light-signalling devices (mopeds).

R76 Headlamps for mopeds.

R82 Headlamps (HS2) (moped).

R87 Daytime running lamps.

R98 Headlamps with gas-discharge light sources.

R99 Gas-discharge light sources.

R112 Headlamps emitting an asymmetrical passing-beam.

R113 Headlamps emitting a symmetrical passing-beam.

R128 Light Emitting Diode (LED) light sources.

(6) Requisito solo aplicable a vehículos de propulsión eléctrica.

(*) Requisito aplicable de acuerdo con Reglamento EU No. 44/2014 y equivalente a la Directiva 93/33/CEE.

(**) Se implementarán conforme los plazos que determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con los fabricantes e importadores locales de motovehículos.

(a) Norma IRAM correspondiente.

(b) Norma MERCOSUR correspondiente.

(c) Reglamento Naciones Unidas correspondiente.

(d) Reglamento Europeo correspondiente.

Requerimientos de seguridad exigidos para la categoría M, N y O

Observaciones

(a) Norma IRAM correspondiente.

(b) Norma MERCOSUR correspondiente.

(c) Reglamento Naciones Unidas correspondiente.

(d) Reglamento Europeo correspondiente.

(*) Requisito exigible a vehículos carrozados.

(**) M1 con PBT ≤ 2,5 tn.

(***) N1 derivado de M1.

(****) Se implementarán conforme los plazos que determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con las Terminales e Importadores de vehículos automotor radicado en el país.

(1) Únicamente para O1 y O2.

(2) Únicamente para O3 y O4.

(3) Se exceptúan de la obligación a los vehículos tipo coupé 2+2 (2 personas + 2 ocasionales) para el caso de apoyacabezas laterales traseros.

(4) Igual cantidad de apoyacabezas por plazas declaradas: Su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con las Terminales e Importadores de vehículos automotor.

(5) Régimen de aplicación de Choque Frontal: su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.

(6) Régimen de aplicación de Impacto Lateral: su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.

(7) Requerimiento aplicable a los vehículos en los cuales el punto R del asiento más bajo, está a una altura inferior o igual a SETECIENTOS MILÍMETROS (700 mm) por encima del suelo.

(8) M3 obligatorio, las demás categorías deben consignar alternativamente el número y tipo de requerimiento de ingeniería que asegure el cumplimiento del requisito por todas las partes del vehículo afectadas.

(9) Para categoría M3 aplica la Resolución ST 175/00 y sus modificatorias.

(10) Régimen de aplicación Anclaje de Sistema de Retención Infantil. Incorporar, en al menos una plaza trasera, el sistema de anclaje rígido, cualesquiera sean las opciones a utilizar de dicho sistema, ISOFIX, LATCH u otro. Su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.

(11) Régimen de aplicación de Retractor en cinturones de seguridad traseros laterales: su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.

(12) REGLAMENTOS: 3.02, 7.02, 37, 91, 6.01, 4, 37.03, 98, 99, 19.02, 38, 23, 77, 48, 87.

(13) Régimen de aplicación de Encendido Automático de Luces, encendido automático de luces bajas, o sistema DRL, a opción del fabricante, su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.

(14) Solo para versiones destinadas al transporte de contenedores.

(15) A los vehículos de la Categoría N2, N3, M2, M3, O2, O3, y O4 destinados al transporte de pasajeros o carga, se aplicará como norma alternativa lo establecido en el ANEXO I del presente régimen.

(16) Requisito solo aplicable a vehículos de propulsión eléctrica o híbrida.

(17) Para vehículos de la Categoría M2 y M3, se aceptará por equivalencia el Reglamento No. 80.

(18) No aplicable si presenta reportes de ensayos de Choque frontal.

(19) M1 & N1 derivado PBT<2500 kg, exigir solamente el punto 5.3 del Reglamento de referencia, referido a impacto de
cabeza sobre volante.

(20) Se exceptúan de la obligación a los vehículos de transporte público de pasajero urbano.

(21) M1 y N1 (derivado de M1) obligatorio, las Categoría M2, M3, N1 (no derivado de M1), N2, y N3 debe presentar declaración jurada que vienen equipado con un dispositivo lava/limpiaparabrisas.

(22) Sólo exigible a vehículos de transporte de pasajeros de “doble piso”.

(23) Se deberán presentar los reportes de ensayos conforme al modelo de vehículo.

(24) Para la categoría M3 aplica exclusivamente para ómnibus de “doble piso” (Disposición SSTA N° 294/11). En el caso de las categorías N3 y O4 aplica sólo para configuraciones “Bitrén”.

(25) Aplicable exclusivamente a las unidades importadas y originarias de países donde es de aplicación la norma FMVSS 108.

b) La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, LA COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL y la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, mediante Disposición o Resolución conjunta podrán incorporar y/o ajustar procesos de ensayos tendientes a incrementar la seguridad activa y pasiva de los vehículos.

c) La SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, podrá establecer excepciones en aquellos casos en que se considere imprescindible contemplarlas por tratarse de automotores involucrados en fines de serie, series limitadas, situaciones imprevistas o de vehículos que por su concepción y/o diseño imposibilitan su aplicación, conforme los requerimientos que se establezcan.

IF-2018-00849542-APN-SECGT#MTR

ANEXO LL

NORMAS PARA LA CIRCULACIÓN DE MAQUINARIA AGRÍCOLA

La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, son los organismos nacionales

competentes facultados para modificar y disponer las normas relativas al presente ANEXO.

Las presentes disposiciones resultan de aplicación a la totalidad de equipos que conforman la maquinaria agrícola utilizada para el cultivo del suelo y recolección de sus productos.

1.- Definiciones:

1.1. Maquinaria Agrícola:

1.1.1 Maquinaria Agrícola Arrastrada: Es un equipo remolcado por una Unidad Tractora que se utiliza en las tareas agrarias, incluyendo accesorios, acoplados o trailers y carretones específicamente diseñados para el transporte de máquinas agrícolas o parte de ellas.

1.1.2 Maquinaria Agrícola Autopropulsada: Es un equipo con capacidad de tracción y arrastre que circula por sus propios medios, de uso para tareas agrícolas.

1.2. Unidad Tractora:

1.2.1 Unidad Tractora Agrícola. Es la maquinaria agrícola autopropulsada que tracciona un tren agrícola con capacidad de arrastre suficiente según corresponda a su configuración.

1.2.2 Unidad Tractora Camión. Es el vehículo de carga que tracciona la maquinaria agrícola arrastrada, con capacidad de remolque suficiente, según corresponda a su configuración.

1.3. Tren Agrícola: Conjunto formado por una unidad tractora agrícola y los acoplados remolcados, con excepción del carretón agrícola.

1.4. Carretón Agrícola: Es el vehículo semirremolque o acoplado de configuración especial, arrastrado por una Unidad Tractora Camión, cuya plataforma deprimida permite el transporte de maquinaria agrícola excedida en altura, ancho y longitud, disminuyendo la capacidad de vuelco y/o de choque en altura, con las medidas previstas en el apartado '3. Dimensiones' del presente Anexo.

1.5. Unidad de Trabajo Agrícola. Es la suma de los largos de las cargas que se transportan en carretón agrícola.

2.- Condiciones para la circulación:

2.1. Se realizará exclusivamente durante las horas de luz solar, desde la hora 'sol sale', hasta la hora 'sol se pone'.

2.2. Deben utilizar la zona de camino cuando se encuentre autorizada para su uso por la autoridad vial o de tránsito competente.

2.3. El tren agrícola deberá utilizar caminos terciarios o auxiliares, cuando éstos estén en condiciones de circular, con preferencia a los pavimentados.

2.4. El tren agrícola deberá circular por el extremo derecho de la calzada, próximo a la banquina, de modo de no ocupar la circulación el carril opuesto, salvo en aquellos casos donde la estructura vial no lo permita, debiendo detenerse periódicamente para permitir el adelantamiento de los vehículos que se hayan acumulado detrás y/o adoptar las medidas de seguridad que el ente vial competente disponga.

2.5. El Tren Agrícola debe mantener una distancia no inferior a DOSCIENTOS METROS (200 m) con el vehículo o formación precedente.

2.6. Para la circulación deberán ser desmontadas todas las partes removibles de la maquinaria, de manera de disminuir a un mínimo posible el riesgo para la circulación, minimizando el ancho de la maquinaria, salvo que la circulación con la misma no

exceda las dimensiones máximas permitidas. En el caso de maquinaria transportada sobre carretón agrícola, la misma debe estibarse de manera que se minimice ancho y reduzcan roturas o riesgos viales.

2.7. Las unidades tractoras de tipo utilitario, colectivo casilla, casa rodante autocomandada o camión monotolva sólo pueden ser unidades tractoras de un tren agrícola siempre que cuenten con capacidad de arrastre suficiente, según corresponda a su configuración.

2.8. Está prohibido:

a) Circular durante oscurecimiento por tormenta, cuando llueva, haya neblina o niebla, nieve, humo, granizo o cualquier otro fenómeno que pudiera entorpecer la visibilidad.

b) Estacionar sobre la calzada, sobre la banquina o en aquellos lugares de riesgo donde se dificulte o se impida la visibilidad a otros conductores, en caso de fuerza mayor o desperfecto deberá instalar la pertinente señalización.

c) Circular por el centro de la calzada, salvo en los caminos auxiliares.

d) Efectuar sobrepasos para el caso de tren agrícola, salvo casos de obstrucción.

e) Circular por autopistas y/o autovías en el caso del Tren Agrícola o de la Maquinaria Agrícola Autopropulsada.

f) Para el caso del tren agrícola ingresar en zona urbana, salvo vías destinadas específicamente para ello.

g) Ocupar la calzada opuesta con la carga completa, salvo en caminos angostos, con la pertinente señalización.

h) Acoplar cualquier tipo de maquinaria agrícola detrás del carretón agrícola.

2.9. Circulación con vehículo guía para maquinaria con exceso de dimensiones:

a) En los casos en que se deba invadir la calzada opuesta, el vehículo guía deberá actuar controlando el tránsito de manera de alertar a los conductores que circulan por allí de la presencia del carretón agrícola.

b) La unidad tractora camión y su guía no podrán formar parte de trenes agrícolas, ni serán considerados como tales, debiendo circular separados a QUINIENTOS METROS (500 m) de distancia de otros vehículos especiales o maquinaria agrícola. Por cada formación con exceso de dimensiones se requerirá un vehículo guía.

2.10. Libre circulación

El carretón agrícola podrá circular libremente vacío o cargado con las siguientes medidas: VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m) de largo con la rampa trasera del carretón plegada (vertical), DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m) de ancho máximo y CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m) de altura, con la rampa posterior plegada y peso conforme la normativa vigente.

3.- Dimensiones.

El tipo de unidades que conforman un tren agrícola o aquellas que son transportadas sobre carretón podrán establecerse por vía reglamentaria y combinarse de manera indistinta, siempre que se cumpla con lo dispuesto en el presente régimen y que sus dimensiones totales no excedan de las siguientes medidas:

3.1. Largo:

a) Tren Agrícola: hasta VEINTICINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (25,50m).

b) Carretón agrícola: El carretón agrícola vacío o cargado podrá medir hasta VENTIDOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m), con la rampa trasera del carretón plegada (vertical). No deberá superar los VEINTICINCO METROS (25 m) de largo total con la rampa trasera desplegada (horizontal o inclinada) entre paragolpe delantero de la unidad tractora camión y paragolpe del carretón agrícola. Las cargas transportadas no producirán salientes traseras más allá del paragolpe desplegado y deberá estibarse en el sentido que produzca el exceso menor en su ancho.

3.2. Alto:

a) Maquinaria Agrícola Autopropulsada y Tren Agrícola: hasta CUATRO METROS CON VEINTE CENTÍMETROS (4,20 m).

b) Maquinaria Agrícola transportada sobre Carretón Agrícola: hasta CUATRO METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (4,60 m), siempre que en el itinerario no existan puentes, pórticos o cualquier obstáculo que impida la circulación 'por el borde derecho del camino'.

3.3. Ancho:

a) Maquinaria Agrícola Autopropulsada y del tren agrícola: hasta TRES METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (3,60 m), siempre y cuando no invada el carril de circulación opuesto, debiendo circular con un vehículo guía, provisto de baliza eléctrica y dos banderas, cumpliendo las mismas condiciones que las establecidas en el punto 6:'Señalamiento', del presente Anexo, así como para la maquinaria agrícola autopropulsada y/o tren agrícola.

b) Carretón agrícola: hasta DOS METROS CON SESENTA CENTÍMENTROS (2,60 m).

c) Maquinaria agrícola transportada sobre carretón agrícola, la misma no podrá sobresalir, en ambos laterales, más de un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) en total la trocha del carretón, conforme las disposiciones del Apartado 7 del presente Anexo.

3.4 La maquinaria agrícola autopropulsada y/o tren agrícola que invada el carril de circulación opuesto y la comprendida entre TRES METROS CON SESENTA CENTIMETROS (3,60 m) y CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de ancho deberá ser transportada en carretón agrícola debiendo contar para ello con un permiso especial de la autoridad vial competente, conforme las disposiciones del Apartado 7 del presente Anexo. La maquinaria que supere los CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de ancho, será considerada como una carga de dimensiones excepcionales y deberá cumplir para su traslado con las normas de la autoridad vial jurisdiccional.

3.5 El peso máximo permitido de cada unidad transportada que compone la Formación Agrícola, se rige por lo dispuesto en el Anexo R del presente régimen y lo que se determine por vía reglamentaria.

4.- Requisitos para el transporte y traslado:

4.1 Tren agrícola:

4.1.1. La unidad tractora agrícola deberá tener freno capaz de hacer detener el tren agrícola a una distancia no superior a TREINTA METROS (30,00 m).

4.1.2. La unidad tractora agrícola deberá tener una fuerza de arrastre suficiente para desarrollar una velocidad mínima de VEINTE KILOMETROS POR HORA (20 km/h) y una máxima de TREINTA KILÓMETROS POR HORA (30 km/h).

4.1.3. La unidad tractora agrícola debe poseer DOS (2) espejos retrovisores planos, uno de cada lado, que le permitan la visión completa hacia atrás y de todo el tren agrícola.

4.1.4. El último equipo arrastrado del tren agrícola debe contar con los paragolpes reglamentarios, pero no necesariamente los tramos intermedios.

4.1.5. Cuando el acoplado sea un elevador de cereales, debe colocarse (a modo de ejemplo) un batán o un acoplado portaherramientas debajo del elevador que cumpla la función de paragolpes. En este caso, el cartel de señalamiento, se colocará en el último equipo arrastrado del tren agrícola.

4.1.6. Los componentes del tren agrícola deben poseer neumáticos reglamentarios. Aquellos que no los posean o representen un riesgo a la seguridad vial se transportarán en carretón o tráiler.

4.1.7. El tren agrícola puede poseer, como máximo, DOS (2) enganches y los mismos debe ser rígidos y con cadenas de seguridad en prevención de cualquier desacople.

4.1.8. La unidad tractora agrícola debe poseer luces reglamentarias, sin perjuicio de la prohibición de circular durante la noche.

4.1.9. Para la circulación deben ser desmontadas todas las partes fácilmente removibles, o que constituyan un riesgo para la circulación, tales como plataformas de corte, ruedas externas si tuviese duales, escalerillas etc., de manera de disminuir en lo posible el ancho de la maquinaria y mejorar la seguridad vial.

4.2. Maquinaria agrícola autopropulsada:

La maquinaria agrícola que se traslade por sus propios medios sin arrastrar otros equipos tendrán una velocidad máxima de circulación de TREINTA Y CINCO KILÓMETROS POR HORA (35 km/h), salvo en el caso de los equipos pulverizadores, cuya velocidad máxima permitida será de SESENTA KILÓMETROS POR HORA (60 km/h).

4.3 El traslado de las maquinarias agrícolas, tanto en trenes agrícolas como las maquinarias autopropulsadas en unidad, deben contar con el Permiso de Tránsito otorgado por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD en el uso de las rutas nacionales, y bajo la normativa descripta en el Punto 7 del presente Anexo LL.

5.- Requisitos para transporte de maquinaria agrícola en carretón agrícola:

5.1 'Unidades de Trabajo Agrícola': El carretón agrícola definido en este Anexo LL podrá transportar por cada traslado o viaje, la maquinaria agrícola, sus combinaciones y cantidades, de acuerdo lo establezca la SUBSECRETARÍA DE AGRICULTURA del Ministerio de Agroindustria, y según la normativa que instruya la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD para su transporte.

5.2 La unidad tractora camión deberá tener una fuerza de arrastre suficiente para desarrollar una velocidad mínima de CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (50 km/h) y una máxima de OCHENTA KILOMETROS POR HORA (80 km/h) para circular, y cumplir con los requisitos de relación potencia - peso que se establezcan.

5.3 La maquinaria deberá ser anclada al carretón de manera de garantizar tanto su inmovilidad durante el transporte como su estabilidad al vuelco del vehículo y su carga.

5.4 El peso máximo del equipo cargado no deberá superar los pesos máximos permitidos en el ANEXO R del presente Régimen. En cada caso se deberá presentar una declaración jurada de pesos y dimensiones, al momento de efectuar el trámite de solicitud de Permiso de Circulación.

5.5. Para el uso de la rampa trasera del carretón en forma segura, la misma deberá contar el mecanismo de traba y de seguridad complementario en correcto estado de funcionamiento, conforme sus características de fabricación homologadas por la autoridad competente y verificada por la Revisión Técnica Obligatoria del Carretón Agrícola, de manera de asegurar las cargas transportadas.

5.6. El paragolpes del carretón deberá ser de tipo telescópico y encontrarse en perfecto estado de funcionamiento, de manera de adaptarse al largo que presente la rampa trasera desplegada (horizontal o inclinada), conforme sus características de fabricación homologadas por la autoridad competente y verificada por la Revisión Técnica Obligatoria del Carretón Agrícola.

5.7. La suma de los largos de las cargas (Unidad de Trabajo Agrícola) que se transportan en el carretón agrícola serán inferior o igual a DIECIOCHO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (18,50 m). Sobre el pecho del carretón agrícola puede transportarse cargas, siempre y cuando por las características estructurales de fabricación sea admisible, y además su carga no produzca exceso de peso sobre el eje, ni tampoco genere exceso de dimensiones, hasta CUATRO METROS CON DIEZ CENTÍMETROS (4,10 m) de altura y hasta DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m) de ancho; en éste caso los DIECIOCHO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (18,50 m) de largo máximo de la carga se medirán incluyendo también a aquella que se transporta sobre el pecho del carretón agrícola.

5.8. El traslado de las maquinarias agrícolas sobre carretón agrícola, si no cumple con la normativa definida en el Punto 2.9 'Libre circulación', debe contar con el Permiso de Tránsito otorgado por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD en el uso de las rutas nacionales, y bajo la normativa descripta en el Punto 7 del presente Anexo LL.

6. Señalamiento:

6.1. La unidad tractora debe contar, además de las luces reglamentarias, con UNA (1) baliza intermitente, de color amarillo ámbar, visible desde atrás y desde adelante, preferentemente en el techo y de luces led. Esta podrá reemplazarse por una baliza delantera y otra trasera preferentemente de led cuando desde un punto no cumpla la condición de ser visible desde ambas partes.

6.2 En el caso de tren agrícola o maquinaria agrícola autopropulsada deberán colocarse CUATRO (4) banderas, de tela aprobada por norma IRAM, en los laterales del tren o

del carretón, de manera tal que sean visibles desde atrás y desde adelante, en perfecto estado de conservación, de CINCO CENTIMETROS (5 cm) por SIETE CENTIMETROS (7 cm) como mínimo, a rayas oblicuas de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho, de color rojo y blanco.

6.3 En la parte posterior del último acoplado debe colocarse un cartel de como mínimo DOS METROS (2,00 m) de ancho por UN METRO (1,00 m) de alto, correctamente sujeto, para mantener su posición perpendicular al sentido de marcha en todo momento. El mismo, deberá estar confeccionado sobre un cartel de lona resistente, en material reflectivo, con franjas oblicuas, a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°), de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho de color rojo y blanco. Deberá estar en perfecto estado de conservación,

y correctamente instalado para que desde atrás sea visible por el resto de los usuarios de la vía. En el centro del cartel, sobre fondo blanco y con letras negras de como mínimo QUINCE CENTIMETROS (15 cm) de altura, deberá contener la siguiente leyenda:

PRECAUCION DE SOBREPASO.

ANCHO: m. LARGO: m.

(Incluyendo las medidas respectivas.)

El nivel de retrorreflexión del material se ajustará como mínimo a los coeficientes de la Norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

6.4. En el caso de los vehículos con dimensiones excepcionales (Vehículo Especial), que son transportados sobre carretón agrícola, deberán instalarse cuatro placas de CUARENTA CENTIMETROS (40 cm) de ancho por SESENTA CENTIMETROS (60 cm) de altura en las cuatro salientes de la carga, en material reflectivo con rayas oblicuas blancas y rojas de OCHO CENTIMETROS (8 cm) de ancho cada una. El

señalamiento se complementará con CUATRO (4) balizas intermitentes amarillas y/o luces led, instaladas en concordancia con los CUATRO (4) extremos salientes.

En la parte posterior del carretón agrícola deberá colocarse un cartel reflectivo de como mínimo DOS METROS (2,00 m) de ancho por UN METRO (1,00 m) de alto, borde rayado con franjas rojas y blancas oblicuas y letras negras, de como mínimo QUINCE CENTIMETROS (15 cm) de altura, conteniendo la leyenda:

PRECAUCION AL SOBREPASO:

ANCHO m. LARGO m.

(Incluyendo las medidas respectivas.)

El nivel de retroreflexión del cartel rígido se ajustará como mínimo a los coeficientes de la norma en IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

6.5. Exclusivamente en aquellos casos en que la Ruta posea un ancho inferior a SIETE METROS (7,00 m) y/o los estudios de ocupación de calzada llevados a cabo por la Dirección Nacional de Vialidad así lo determinen, la unidad tractora agrícola y/o tren agrícola deberá circular acompañado, por delante, por un vehículo guía a una distancia de CINCUENTA METROS (50,00 m). Dicho vehículo guía deberá ser un automóvil o camioneta que circulará portando una baliza amarilla intermitente en su techo preferentemente de led, y las balizas reglamentarias del vehículo permanentemente encendidas. En los cuatro extremos de la formación, conformada por una unidad tractora (camión y/o agrícola) y equipos arrastrados o remolcados, deberán instalarse banderas de CINCUENTA CENTIMETOS (50 cm) POR SETENTA CENTIMETROS (70 cm) como mínimo, a rayas oblicuas rojas y blancas de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho.

7.- Permisos.

7.1. El permiso tendrá un plazo máximo de validez de CIENTO OCHENTA (180) días, en el caso de maquinarias agrícolas autopropulsada y/o tren agrícola, y de NOVENTA (90) días, en el caso de la unidad tractora camión con carretón agrícola. En ambos casos, durante la vigencia de los mismos, deberán mantenerse actualizados la totalidad de los requisitos documentales. En caso de detectarse la falta de vigencia de alguno de ellos, implicará el vencimiento automático del Permiso otorgado. Los seguros de responsabilidad civil de cada uno de los elementos que compongan el tren agrícola y/o del tractor con el carretón agrícola, se contratarán por el monto máximo que establezca la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN. El Permiso será extendido por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD cuando se trate de Rutas Nacionales.

7.2. El permiso deberá ser solicitado cuando en cualquiera de los casos exceda las medidas máximas de ancho, alto y largo permitidas en el apartado 2.9 del presente Anexo, pudiendo ser tramitado por el titular o terceros autorizados, debiendo ser firmada una copia del permiso y de la renovación con carácter de declaración jurada. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD arbitrará los medios necesarios para la implementación de medios informáticos expeditivos, a los efectos de simplificar y agilizar la tramitación de los permisos de circulación.

7.3. La totalidad de las maquinaras agrícolas autopropulsadas, las unidades tractoras y los carretones agrícolas deberán acreditar su patentamiento. La unidad tractora camión deberá acreditar su inscripción en el Registro Único de Transporte Automotor (RUTA) o el registro que en el futuro lo reemplace y la unidad tractora agrícola tipo utilitario, colectivo casilla, casa rodante autocomandada o camión monotolva también deberán asimismo estar inscriptas en dicho registro cuando traccionan un tren agrícola.

7.4. El titular del Permiso y/o de las unidades tractoras asume la total responsabilidad por los daños y/o perjuicios que pudiera ocasionar a terceros, sin perjuicio de la responsabilidad que pudiere atribuirse al conductor del vehículo autorizado.

7.5. La autoridad vial jurisdiccional podrá no autorizar la circulación de este tipo de transporte en aquellos casos en que por sus características estructurales, elevados volúmenes de tránsito, o condiciones transitorias o permanentes de la ruta así lo determinen.

7.6. La autoridad de aplicación determinará por vía reglamentaria las condiciones de circulación nocturna para carretones agrícolas que transiten en vacío, estableciendo las medidas específicas pertinentes.

7.7. La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD determinarán por vía reglamentaria los supuestos de excepción y gradualidad, así como también el mecanismo de actualización del régimen establecido en el presente Anexo conforme la tecnología de mercado, situaciones de emergencia o necesidad temporal, y lo dispuesto en el Artículo 2° de la Ley N° 24.449.

IF-2018-00849576-APN-SECGT#MTR

ANEXO P

PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR LA LICENCIA DE CONFIGURACIÓN DE MODELO (LCM) Y LA LICENCA DE CONFIGURACION AMBIENTAL (LCA)

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la SECRETARA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS, dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, son los organismos nacionales competentes facultados para actualizar el presente Anexo, mediante Resolución o Disposición conjunta, en lo atinente a la Licencia de Configuración de Modelo.

La SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, es el organismo nacional

competente facultado para actualizar el presente Anexo, en lo atinente a la Licencia de Configuración Ambiental.

OBJETO: Establecer el procedimiento para la homologación y emisión de la Licencia de Configuración de Modelo (en adelante 'LCM') y de la Licencia de Configuración Ambiental (en adelante 'LCA'), de vehículos que cumplan los requerimientos previstos en la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

- A los fines de su comercialización, los vehículos nacionales, importados o armados en etapas, serán homologados siguiendo lo establecido en las Secciones I, II y III del presente Procedimiento. La SECRETARA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS, dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, otorgará la LCM y la SECRETARA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, otorgará la LCA, conforme a los modelos descriptos en la Sección IV del presente Procedimiento.

- Para otorgar la LCM, se verificará que el vehículo cumple todos los requerimientos de seguridad activa y pasiva, de acuerdo a lo establecido en los artículos 28 al 32 de la Ley N° 24.449, y su reglamentación.

- Para otorgar la LCA, se verificará que el vehículo cumple todos los requerimientos de seguridad, relativas a emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas, de acuerdo a lo establecido en el artículo 33 del Título V del Anexo 1 del Decreto N° 779/95 y normas complementarias y modificatarfas.1 8-00849602-APN-SECGT#MTR - Cada fabricante, importador o último interviniente en el proceso de fabricación (para vehículos armados en etapas), deberá designar a un representante ante la SECRETARA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS, dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN y ante la SECRETARA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, a los fines de la homologación en seguridad y ambiental.

SECCIÓN I

REQUISITOS PARA LA HOMOLOGACION DE VEHICULOS NACIONALES E

IMPORTADOS.

Para obtener la homologación de vehículos de las categorías L, M, N u O, el fabricante, importador, persona humana o jurídica o último interviniente en el proceso de fabricación (para vehículos armados en etapas), deberá presentar la solicitud de LCM y LCA, los reportes de ensayos de los requisitos de seguridad vehicular prescriptos en el Anexo B del Decreto N° 779/95 y la documentación detallada, conteniendo la siguiente información:

1. De carácter Descriptivo.

Caracterización del fabricante, transformador o importador, razón social, dirección completa y persona responsable.

Estatuto de constitución de la empresa.

Marca.

Tipo de vehículo. Designación comercial (Modelo). Capacidad (Número de pasajeros). Número de plazas. Lugar de fabricación.

Catálogos, fotografías y dibujos de los vehículos mostrando sus características visibles, de modo de evidenciar las diferencias de una versión a otrS?-20l8-00849602-APN-SECGT#MTR

2. De Naturaleza Técnica. Memoria Descriptiva.

Descripción del chasis, materiales del mismo. Número de ejes y ruedas. Ejes motrices (N° y ubicación). Distancia entre ejes.

Dimensiones exteriores del vehículo (largo, ancho, alto).

Altura del vehículo cargado, altura en vacío y altura del punto más bajo en relación al suelo.

Peso del vehículo en orden de marcha.

Distribución de peso por eje para vehículos de carga remolques y semirremolques (información de proyecto).

Peso por eje (Vehículos de carga, remolques y semi-remolques).

Peso máximo del remolque que se puede acoplar: remolque, semirremolque; con y sin freno.

Capacidad de carga declarada por el fabricante.

Capacidad de pasajeros (Número de personas).

Peso Bruto Total (PBT). Capacidad máxima de tracción (CMT).

Voladizo trasero.

Tipo de Propulsión.

Fabricante.

Ubicación.

Descripción técnica completa del tipo de propulsión. Potencia máxima neta o continua nominal. Revoluciones máximas del motor. Energía que utiliza.

Sistema de enfriamiento, conforme se determina en el Anexo O del Decreto N° 779/95.

Transmisión.

Tipo.

Caja de cambios. Relación de transmisión. Suspensión.

Descripción del sistema de suspensión (delantera y trasera). Dirección.

Descripción del sistema.

Carrocería.

Tipo.

Número de asientos.

Tipo de construcción y materiales utilizados. Configuración y número de puertas. Puertas, cerraduras y bisagras.

Parabrisas y ventanas. Material utilizado. Angulo de inclinación. Sistema de montaje. 3. Sistema de Frenos.

Descripción detallada del sistema de frenos.

4. Neumáticos y Ruedas. Tipo.

Dimensiones.

Características de las ruedas.

5. Espejos Retrovisores. Descripción, campo de visión.

6. Cinturones de Seguridad. Tipo.

Esquemas de las fijaciones de los cinturones de seguridad y de las partes de la estructura del vehículo a las que están fijadas.

7. Dispositivos de iluminación y Señalización. Descripción del Sistema.

Fotografía color y/o esquema de la parte delantera y trasera del vehículo mostrando los dispositivos de iluminación y señalización.

8. Identificación del Vehículo. El vehículo será identificado conforme los criterios estipulados por el código V.I.N. (Vehicle Identification Number) según norma ISO 3.779 y lo dispuesto en el inciso e) del artículo 33 del TITULO V del ANEXO 1, de esta reglamentación. Asimismo, se deberá completar la información incluida en la Sección II.

Definiciones: a los efectos de este procedimiento se considera:

HOMOLOGACIÓN DEL VEHÍCULO: al procedimiento mediante el cual las Autoridades Competentes verifican que aquél producto atiende todos los requerimientos de seguridad activa y pasiva, emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas, de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN DE MODELO: Certificado emitido por la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, a todo vehículo, acoplado y semiacoplado de producción seriada y CERO KILÓMETRO (0 km), fabricado en el país o importado, que acredita el cumplimiento de los requisitos de seguridad activa y pasiva.

LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN AMBIENTAL: Certificado emitido por la SECRETARA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, a todo vehículo automotor de producción seriada y CERO KILÓMETRO (0 km), fabricado en el país o importado, en relación a las emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y/o radiaciones parásitas.

MARCA: denominación que identifica al fabricante (generalmente es el nombre de la fábrica, su sigla o nombre de fantasía).

MODELO: denominación que identifica a una familia de vehículos de un mismo fabricante que no difieren entre sí en sus aspectos esenciales como: diseño de la carrocería, chasis, denominación dada por el fabricante.

VERSIÓN: distinción de un vehículo de otro dentro de la misma familia, de manera tal que se puedan diferenciar por el tipo de acabado interior, cantidad de puertas, motorización, equipamiento opcional, etc.

FABRICANTE: persona humana o jurídica, responsable ante las áreas competentes del Estado Nacional por la homologación del vehículo y encargado de garantizar la conformidad de la producción y la satisfacción del consumidor.

IMPORTADOR: Persona humana o jurídica que adquiere, para utilización propia o para comercializar, vehículos de origen extranjero, siendo también responsable por el procedimiento de homologación del vehículo y encargado de garantizar la conformidad del mismo y la satisfacción del consumidor.

9. Condiciones para la Homologación.

Vehículos Nacionales: los vehículos nacionales deben cumplir con la Sección I en lo que corresponda y con las Secciones II y III.

Vehículos Importados: los vehículos importados deben cumplir con la Sección I en lo que corresponda y con las Secciones II y III.

Vehículos importados que no cumplan la legislación de identificación vehicular - (Código VIN fuera de los patrones): para los vehículos importados que no cumplan con la legislación en cuanto a los criterios de identificación vehicular, la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, determinará su regularización.

Vehículos Armados en Etapas: en los vehículos transformados que ya poseen la identificación original grabada en el chasis, no debe ser modificada esta última. Asimismo, deben cumplir con la Sección I en lo que corresponda, y con las Secciones II y III.

10. Requisitos de emisiones contaminantes, ruido vehiculares y radiaciones parásitas: A los fines de la comercialización de un vehículo, el fabricante nacional o importador deberá presentar la LICENCIA DE CONFIGURACIÓN AMBIENTAL (LCA) emitida por la SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL, del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE y/o la que en el futuro la reemplace, referida a la homologación de los requisitos de emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas, establecidas en la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

11. Declaración de Conformidad: Las empresas nacionales que demuestren capacidad de laboratorio para desarrollar ensayos y de ingeniería y los importadores con el amparo de la casa matriz (con dicha capacidad), deberán emitir la Declaración de Conformidad de la Sección III, informando que el modelo de vehículo en cuestión cumple con la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

La Declaración de Conformidad no exime al emisor de presentar los comprobantes de cumplimiento de los requisitos de identificación, seguridad vehicular, y homologación

ambiental, que podrán ser solicitados en cualquier momento por la Autoridad Competente.

Las empresas nacionales fabricantes de vehículos, que no demuestren capacidad para desarrollar ensayos e ingeniería, no podrán emitir la Declaración de Conformidad, siendo responsabilidad de la Autoridad Competente la evaluación de la empresa y el producto.

Los importadores, sin el amparo técnico del fabricante, no podrán emitir la Declaración de Conformidad y deberán someter sus productos a la Autoridad Competente para la evaluación de los aspectos de seguridad vehicular, y ambientales, conforme a la legislación en vigencia.

12. Plazo para Homologación: la empresa interesada deberá presentar la solicitud de Homologación con un mínimo de SESENTA (60) días hábiles previos a la comercialización del producto, debiendo darse inicio al trámite ante la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS, dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, a los fines de obtener la LCM y ante la SECRETARA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, a los fines de obtener la LCA.

La SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, emitirá la LCM, de conformidad con el Dictamen previo emitido por el INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGÍA INDUSTRIAL (INTI), en un plazo máximo de CUARENTA (40) días hábiles a partir de la presentación de la solicitud, junto con la documentación, detallada en este procedimiento y habiendo cumplido los requisitos de seguridad vehicular prescriptos en el Anexo B del Decreto N° 779/95. Los dictámenes del INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGÍA INDUSTRIAL (INTI) serán emitidos en un plazo máximo de TREINTA (30) días hábiles desde la presentación de la solicitud y elevados de forma inmediata a la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, en caso de corresponder, para la elaboración del acto administrativo pertinente.

13. Vehículos para Transporte por Automotor de Pasajeros: Los vehículos para transporte por automotor de pasajeros deberán cumplir con las Secciones I, II, III y IV de este procedimiento y la reglamentación específica para este tipo de vehículos, debiendo ser aprobado por la autoridad competente.

SECCIÓN II

IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO

1.- Marca, Modelo Y Versión:

Modelo: Versión:

2.- Código VIN: según artículo 33, inciso e) del TITULO V, del Anexo 1 del Decreto N° 779/95; y la norma ISO 3779.

- Ubicación del grabado del código VIN en la mitad derecha del eje longitudinal del vehículo, preferentemente en la parte anterior.

- Ubicación de las etiquetas autoadhesivas con imagen de seguridad reflectiva, destruible en caso de tentativa de remoción, conteniendo los caracteres VIS.

- Ubicación de los grabados en los vidrios de los caracteres VIS. OBSERVACIONES:

a) Para remolques, semi-remolques y vehículos automotores de dos o tres ruedas, presentar solo el esquema referente a los grabados del código VIN.

b) Para vehículos transformados, presentar solo el esquema con las ubicaciones de los grabados de los vidrios, etiquetas de seguridad autoadhesivas conteniendo los caracteres VIS.

c) Las ubicaciones declaradas en esta sección del procedimiento deben corresponder al modelo de vehículo objeto de la homologación.

SECCIÓN III

MODELO PARALCM

(PAPEL MEMBRETEADO DE LA EMPRESA)

DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD

El Sr ..... representante autorizado por la empresa ..... fabricante (importadora) de los vehículos marca ..... , ubicada en ..... , declara que el modelo de vehículo abajo descripto cumple íntegramente con los requisitos de seguridad y de identificación vehicular. Es de responsabilidad del fabricante (o importador) mantener la conformidad de producción del modelo rigurosamente igual al vehículo objeto de este certificado.

Identificación del vehículo:

Marca:

Denominación Comercial: Modelo/Versión:

Lista de los requisitos de seguridad vehicular para obtener la homologación del vehículo, prescrita en el Anexo B del Decreto N° 779/95, indicando la reglamentación que cumple y sus respectivos reportes de ensayos, según su categoría de vehículo.

Lugar y fecha:

Firma:

MODELO PARA LCA

(PAPEL MEMBRETEADO DE LA EMPRESA)

DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD

El Sr ..... representante autorizado por la empresa ..... fabricante (importadora) de los vehículos marca ..... , ubicada en ..... , declara que el modelo de vehículo abajo descripto cumple íntegramente con los requisitos ambientales establecidos por la legislación vigente. Es de responsabilidad del fabricante (o importador) mantener la conformidad de producción del modelo rigurosamente igual al vehículo objeto de este certificado.

Identificación del vehículo:

Marca:

Denominación Comercial:

Modelo/Versión: Motor N°: Transmisión: Cajas de velocidades:

Lista de los requisitos ambientales para obtener la homologación del vehículo, indicando la reglamentación que cumple y sus respectivos reportes de ensayos, según su categoría de vehículo.

Lugar y fecha:

Firma:

SECCION IV

SECRETARA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS

DIRECCIÓN NACIONAL DE INDUSTRIA

LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN DE MODELO.

La DIRECCIÓN NACIONAL DE INDUSTRIA, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N° 24.449 y su reglamentación, concede la LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN DE MODELO del vehículo abajo especificado, el que fue homologado en cuanto a los requisitos de seguridad vehicular, cumpliendo con todas las condiciones legales establecidas.

Fabricante:

Dirección:

Marca comercial:

Modelo:

Versión:

Licencia para Configuración de Modelo N°:

Esta LICENCA PARA CONFIGURACIÓN DE MODELO, tendrá validez que determine la autoridad de aplicación, mientras la empresa fabricante:

1. Mantenga fielmente las especificaciones de cada modelo.

2. Someta previamente a la autoridad competente cualquier alteración a ser introducida en los vehículos que puedan influir en los ítems de seguridad vehicular.

3. Hacer las aclaraciones que eventualmente requiera la autoridad competente.

4. Mantenga disponibles los resultados de las pruebas y ensayos relativos a los ítems de seguridad vehicular conforme a los procedimientos normativos en vigencia.

Lugar y fecha:

Firma:

SECRETARA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL

LICENCA PARA CONFIGURACIÓN AMBIENTAL.

La SECRETARA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N° 24.449 y su reglamentación, concede la LICENCA PARA CONFIGURACIÓN AMBIENTAL del vehículo abajo especificado, el que fue homologado en cuanto a los requisitos ambientales, cumpliendo con todas las condiciones legales establecidas.

Fabricante:

Dirección:

Marca comercial:

Modelo:

Versión:

Motor N°:

Transmisión:

Cajas de velocidades:

Licencia para Configuración Ambiental N°:

Esta LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN AMBIENTAL, tendrá validez que determine la autoridad de aplicación, mientras la empresa fabricante:

1. Mantenga fielmente las especificaciones de cada modelo.

2. Someta previamente a la autoridad competente cualquier alteración a ser introducida en los vehículos que puedan influir en los ítems ambientales, tales como, emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas.

3. Haga las aclaraciones que eventualmente requiera la autoridad competente.

4. Mantenga disponibles los resultados de las pruebas y ensayos relativos a los ítems ambientales conforme a los procedimientos normativos en vigencia.

Lugar y fecha:

Firma: