Decreto reglamentario de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial

DECRETO NACIONAL 779/1995
BUENOS AIRES, 20 de Noviembre de 1995
Boletín Oficial, 29 de Noviembre de 1995
Vigente, de alcance general
Id SAIJ: DN19952000779

Sumario

decreto reglamentario, tránsito automotor, licencia de conducir, vía pública, libertad de circulación, infracciones de tránsito, accidente de tránsito, Derecho administrativo, Transporte, Derecho constitucional, Derecho contravencional y de faltas, Derecho civil

SE APRUEBA LA REGLAMENTACION DE LA LEY N. 24.449 DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Visto

la Ley N. 24.449 y el Decreto N. 233 del 16 de Febrero de 1995

Considerando

Que el artículo 92 de la mencionada Ley estableció que el PODER EJECUTIVO NACIONAL deberá reglamentar la misma dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días de su publicación, en consulta con las provincias y organismos federales, dando participación a la actividad privada.

Que a los fines de dar cumplimiento a dicho mandato, el PODER EJECUTIVO NACIONAL dictó el Decreto N. 233/95 por el cual fue creada en el ámbito del MINISTERIO DEL INTERIOR una Comisión ESPECIAL con la finalidad de analizar la normativa vigente en materia de Tránsito y Educación Vial, facultando a la misma para proponer un proyecto de reglamentación de la Ley N. 24.449, integrada con autoridades nacionales competentes en la materia e invitando además, a gobernadores y jefes de policía de todas las jurisdicciones, a efectos de que colaboren en la elaboración normativa encomendada.

Que con el apoyo de funcionarios y técnicos se integró el Comité de Trabajo que determina el mencionado Decreto N. 233/95, el cual realizó varias reuniones y mantuvo un intenso intercambio de documentos y propuestas que fueron enriqueciendo el trabajo que se presentó finalmente para la aprobación de la citada COMISION ESPECIAL .

Que la actividad privada relacionada con el sector, tuvo participación directa en su elaboración, a través de la COMISION NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, organismo de asesoramiento técnico del Estado Nacional.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 99, inciso 2 de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA DECRETA:

ARTICULO 1: Apruébase la reglamentación de la Ley N. 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, conforme al siguiente detalle: anexo 1:

Reglamentación general de la Ley N. 24.449 (Artículos 1 al 97);

anexo A: Sistema de frenos de los vehículos;

anexo B: Seguridad del habitáculo y protección exterior;

anexo C: Instalación de correaje y cabezales de seguridad para automotores;

anexo D: Sistema de limpiaparabrisas para vehículos categoría M.1. y N.1.;

anexo E: Espejos retrovisores;

anexo F: Vidrios de seguridad para vehículos automotores;

anexo G: Protección contra encandilamiento solar;

anexo H: Cerraduras y bisagras de puertas laterales;

anexo I: Sistema de iluminación y señalización para vehículos automotores;

anexo J: Guías para la revisión técnica; categorías L,M,N y O;

anexo K: Clasificación de talleres y servicios;

anexo L: Sistema de señalización vial uniforme;

anexo LL: Normas para la circulación de maquinaria agrícola;

anexo M: Definiciones del Artículo 33;

anexo N: Medición de emisiones en vehículos livianos equipados con motores ciclo Otto;

anexo Ñ: Medición de emisiones de partículas visibles (humo) de motores Diesel y de vehículos equipados con ellos;

anexo O: Protocolo de características del vehículo motor;

anexo P: Procedimiento para otorgar la licencia de configuración de modelo;

anexo R: Pesos y dimensiones;

anexo S: Reglamento general para el transporte de mercancías peligrosas por carretera;

anexo T: Sistema Nacional de Seguridad Vial;

anexo U: Unificación acta de choque, denuncia de siniestro, ficha accidentológica;

anexo 2: Régimen de contravenciones y sanciones.

Exceptúanse de la aplicación del presente régimen y sus normas complementarias a las pruebas experimentales con el fin de evaluar nuevas tecnologías de vehículos destinados al autotransporte de pasajeros y carga, por un período de implementación de hasta TRES (3) años y de acuerdo a lo previsto en materia de seguridad, medio ambiente y preservación de los caminos y obras de arte, que autorice previamente el MINISTERIO DE TRANSPORTE.

ARTICULO 2: Conforme a las previsiones del artículo 94 de la Ley N. 24.449, dispónese que la citada Ley junto con la reglamentación que se aprueba por el artículo 1 del presente, entrarán en vigencia el 1 de Diciembre de 1995.

ARTICULO 3: Invítase a las provincias a adherir en forma integral a la Ley N. 24.449 y a la presente reglamentación.

ARTICULO 4: Las funciones y facultades del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, de la COMISION NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, en base a la misión y objetivos fijados en la normativa básica, como sus relaciones y coordinación, están enmarcados en el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, conforme lo establecido en el ANEXO T del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, propondrán al PODER EJECUTIVO NACIONAL para su aprobación, las futuras adecuaciones de la reglamentación de la Ley N. 24.449

ARTICULO 5: Establécese que los organismos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, propondrán al PODER EJECUTIVO NACIONAL para su aprobación, las futuras adecuaciones de la reglamentación de la Ley N. 24.449

ARTICULO 6: Invítase a las jurisdicciones que adhieren a la Ley N. 24.449 a realizar una intensa campaña previa de difusión de las nuevas disposiciones y exigencias, dirigida a la opinión pública en general y a los sectores especializados comprendidos en la misma.

ARTICULO 7: Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCION NACIONAL del REGISTRO OFICIAL y archívese.

Firmantes

MENEM-BAUZA-CORACH

ANEXO 1. REGLAMENTACION GENERAL DE LA LEY N. 24.449 DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

TITULO PRELIMINAR CAPITULO I DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSITO Y DE LA SEGURIDAD VIAL ARTÍCULO 1º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 2º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 3º.- LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL será la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional.

En las materias en que se encuentren involucrados vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de

carácter interjurisdiccional, deberá coordinar su accionar con la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR dependiente de la SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL INVERSIÓN PUBLICA Y SERVICIOS.

ARTÍCULO 4º.- Serán funciones de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en el ámbito de su competencia:

a) Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional.

A tal fin, deberá diseñar e instalar un sistema informático específico que permita el registro de toda la información relativa al cumplimiento de sus objetivos. También deberá diseñar e instalar una Base de Datos Central que interconectará toda la información registrada, manteniéndose actualizada en tiempo real.

El acceso a este sistema informático deberá ser autorizado, sea para su utilización interna como externa.

Todas las jurisdicciones del país y los órganos competentes respectivos, deberán arbitrar los canales de comunicación, necesarios y centralizados a nivel local, que permitan la interconexión con este sistema.

b) Actualizar la normativa en materia de seguridad vial y elaborar una compilación completa de la misma, la cual debe editar para su publicidad.

c) Sin reglamentar.

d) Sin reglamentar.

e) Sin reglamentar.

f) Establecer los requisitos necesarios y el procedimiento preciso para habilitar los centros de emisión y/o impresión de licencias nacionales de conducir en todas las jurisdicciones del país, y proceder, previa inspección y verificación de cada uno de ellos, a la emisión del correspondiente certificado del Centro de Emisión de Licencia Nacional de Conducir Homologado, el cual deberá ser renovado anualmente.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá efectuar las inspecciones que considere necesarias para garantizar los niveles de servicio y seguridad establecidos para la emisión de las licencias nacionales de conducir.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá efectuar las inspecciones que considere necesarias para garantizar los niveles de servicio y seguridad establecidos para la emisión de las licencias nacionales de conducir." g) Prestar colaboración al MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS y al CONSEJO DE SEGURIDAD INTERIOR en la coordinación de las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad mencionadas, la que consistirá, por una parte, en la planificación de las medidas necesarias para asegurar la eficiencia y eficacia de los controles y fiscalizaciones en materia de tránsito y seguridad vial que deberá practicarse y, por otra parte, en la coordinación para la implementación y seguimiento de las mismas.

Las fuerzas de seguridad y policiales nacionales, provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, deberán conformar divisiones especiales en seguridad vial con integrantes capacitados y matriculados en seguridad vial en los términos de lo que reglamentariamente establezcan en conjunto la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y el MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS.

h) Diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir en el marco de lo previsto por la Ley Nº 26.353 que ratifica el CONVENIO FEDERAL SOBRE ACCIONES EN MATERIA DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, en conjunto con los demás integrantes del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y con la participación de las entidades vinculadas a la materia que así lo requieran.

i) Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en el marco de lo previsto por el Anexo T del Decreto Nº 779/95;

j) Sin reglamentar.

k) Sin reglamentar.

l) Sin reglamentar.

m) El acta única de infracción a ser utilizada en todas las jurisdicciones del país, se conformará y operará en el marco de lo previsto en el SISTEMA NACIONAL DE INFRACCIONES que como Anexo I forma parte integrante del presente decreto.

n) Coordinar con las autoridades locales competentes la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos que integren el parque automotor particular.

La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL coordinará el funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para el transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional previsto en la Resolución de la SECRETARIA DE TRANSPORTE Nº 417 de fecha 17 de septiembre de 1992 y lo informará en forma permanente a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Para ello deberá estarse a lo dispuesto por el artículo 34 de la Ley Nº 24.449 y su reglamento, artículo 34 del Anexo 1 del Decreto Nº 779/95.

Del mismo modo se deberá proceder para la implementación de los talleres de reparación previstos en el artículo 35 de la Ley 24.449 y su normativa reglamentaria, para lo cual se establecerá el cronograma de implementación necesario y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL reglamentará lo pertinente para los talleres de reparación de vehículos particulares en todo el país.

ñ) A los efectos de las autorizaciones para el uso de los sistemas, equipos y/o dispositivos, automáticos o semiautomáticos o de uso manual, que se utilicen para la constatación de infracciones de tránsito, se procederá conforme lo previsto en el SISTEMA MECÁNICO DE CONSTATACIÓN DE INFRACCIONES que como Anexo II, forma parte integrante del presente decreto.

La coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia, conforme lo establecido por las Leyes Nº 19.511 y Nº 25.650, será establecida por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en conjunto con los restantes organismos competentes.

o) Coordinar en conjunto con el ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI) el sistema de control de tránsito en estaciones de peajes de rutas concesionadas, cuyos principios se establecen en el SISTEMA DE CONTROL DE TRÁNSITO EN RUTAS CONCESIONADAS (SiCoTRuC), que como Anexo III forma parte integrante del presente decreto. Las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para la efectivización del sistema.

p) El sistema de monitoreo satelital de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, será planificado y formulado por una Comisión Técnica integrada por representantes del SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL, con la participación de las entidades relacionadas a la materia que lo requieran, la cual en el término de SESENTA (60) días, elevará su propuesta para su correspondiente aprobación.

La mencionada comisión deberá, para la implementación del sistema, prever el establecimiento de una central de monitoreo en tiempo real que nucleará la información del sistema que brinde cada prestatario del servicio, como parte integrante del sistema informático de la misma que permita la fiscalización por parte de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Asimismo deberá establecerse un registro de empresas habilitadas para prestar el servicio que permita estandarizar y/o compatibilizar los sistemas utilizados por cada una de ellos a los efectos del monitoreo por parte de la autoridad de aplicación.

q) Sin reglamentar.

r) El SISTEMA DE CONTROL DE LA JORNADA Y DESCANSO LABORAL será planificado y formulado por una Comisión Técnica integrada por representantes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, por intermedio de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL y del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL. Podrán participar las entidades vinculadas a la cuestión que así lo requieran.

La comisión en el término de SESENTA (60) días elaborará el informe y propuesta pertinente y lo elevará a la aprobación del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL.

s) El programa anual del control efectivo del tránsito para asegurar el eficaz cumplimiento de la legislación vigente en la materia, deberá recabar las sugerencias que sean pertinentes de organismos vinculados a la materia, sin perjuicio de la potestad prevista de consultar, requerir asistencia, colaboración y opinión de los mismos. La remisión al Honorable Congreso de la Nación deberá incluir las sugerencias presentadas, como la documentación relativa a toda otra intervención de terceras entidades, públicas o no, independientemente de su inclusión en el plan.

t) El Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial, deberá asistir técnicamente al Director Ejecutivo en el control de gestión y elaborar informes relativos a toda la actividad de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, su vinculación y relación con los restantes organismos nacionales, las diversas jurisdicciones del país, organismos internacionales y otros estados, a efectos de su fiscalización por parte de la autoridad del organismo y del COMITÉ CONSULTIVO.

u) A los fines de la investigación establecida, la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN, como toda otra entidad que establezca el MINISTERIO DEL INTERIOR, deberá informar todo siniestro de tránsito del que tomen conocimiento conforme a su competencia, mediante una interconexión en tiempo real de sus respectivas bases de datos. v) Sin reglamentar.

w) La capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial, en el marco de lo previsto en los Artículos 7, inciso d) e i), y 10 de la Ley Nº 24.449 y su reglamento, deberá efectuarse dentro del marco del PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL, que como Anexo IV, forma parte integrante del presente reglamento.

x) Sin reglamentar.

y) Sin reglamentar.

ARTÍCULO 5º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 6º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 7º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 8º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 9º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 10.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 11.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 12.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 13.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 14.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 15.- Sin reglamentar.

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

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

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

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

ARTÍCULO 17.- El REGISTRO NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE SEGURIDAD VIAL, creado por la Ley Nº 26.363, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE SEGURIDAD VIAL (Si.N.E.Se.V.), que como Anexo VI forma parte integrante del presente decreto.

ARTÍCULO 18.- El OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL funcionará del modo establecido en la CONFORMACIÓN Y OPERATIVIDAD DEL OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL, que como Anexo VII forma parte integrante del presente decreto.

En todos los casos las FUERZAS DE SEGURIDAD NACIONAL y los CUERPOS POLICIALES de todas las jurisdicciones al momento de tomar conocimiento de un siniestro deberán comunicar tal circunstancia a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, para la inmediata intervención del área técnica correspondiente.

La comunicación se practicará mediante un número de emergencia que se deberá establecer exclusivamente al efecto.

En caso de siniestros sin lesiones, las Compañías de Seguro deben comunicar inmediatamente de haber recepcionado la denuncia del mismo, la novedad a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, por intermedio de la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN.

Asimismo, las FUERZAS DE SEGURIDAD NACIONAL, como las Compañías de Seguro intervinientes y los Cuerpos Policiales de todas las jurisdicciones deberán remitir a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL las actuaciones pertinentes que se labren ante cada siniestro.

ARTÍCULO 19.- Sin reglamentar ARTÍCULO 20.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones del país las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen.

La Nación, a través de Gendarmería Nacional, y las provincias, suscribirán con los alcances determinados en el Convenio Federal en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, el artículo 2º del Decreto 516 del 15 de mayo de 2007 y el artículo en reglamento, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales y demás espacios de dominio público nacional, siendo al efecto la autoridad de aplicación la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en conjunto con el MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, a través de su SECRETARÍA DE SEGURIDAD INTERIOR.

ARTÍCULO 21.- El CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, funcionará conforme lo establecido por el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que como Anexo VIII forma parte integrante del presente decreto y sustituye el Anexo T del Decreto Nº 779/95.

La representación del Honorable Congreso de la Nación ante el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL la poseerán DOS (2) diputados y DOS (2) senadores designados, UNO (1) por la mayoría y otro por la primera minoría, en cada caso, entre los integrantes de las comisiones permanentes que posean mayor competencia en materia de tránsito y seguridad vial.

ARTÍCULO 22.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 23.- El REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO creado por la Ley Nº 24.449, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO (Si.N.A.T.) que como Anexo IX, forma parte integrante del presente decreto.

Todos los organismos y reparticiones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales, deberán suministrar los datos e informaciones que se les solicite al efecto, para su incorporación en la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

La DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO NACIONAL DE REINCIDENCIA dependiente de la SUBSECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS deberá mantener on line con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la base de datos de antecedentes penales relacionados con hechos de tránsito, debiendo permitir el acceso a toda la información registrada sin restricción y en todo momento.

La DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS dependiente de la SUBSECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS deberá mantener on line con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL todos los datos registrados de dominio del parque vehicular.

ARTÍCULO 24.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 25.- Modifícase el ARTICULO 13 del ANEXO 1 del Decreto Nº 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 13.- CARACTERISITCAS. La licencia nacional de conducir deberá:

a) Ser otorgada por la autoridad jurisdiccional del domicilio real del solicitante que se encuentre debidamente autorizada por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL conforme lo establecido en el inciso f) del artículo 4º de la presente reglamentación. El domicilio del solicitante deberá ser acreditado con copia del documento nacional de identidad o, de encontrarse en trámite dicha documentación, por un certificado de constatación de domicilio expedido por la policía local o la autoridad local competente, acompañado de un recibo de servicio a su nombre donde conste el domicilio denunciado.

Sólo se podrá otorgar una licencia nacional de conducir por persona, detallando expresamente las clases habilitadas de acuerdo a lo establecido en el inciso b punto 5 del Artículo 14 del Anexo 1 del Decreto 779/95 y de la habilitación para la clase A, en cuyo caso pueden estar en distintos documentos.

b) Ser extendida en un documento diseñado como modelo único de licencia nacional de conducir por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en el plazo máximo de NOVENTA (90) días, el cual deberá ser adoptado, en forma progresiva, por las distintas jurisdicciones conforme al cronograma que se establecerá al efecto.

El modelo único de Licencia Nacional de Conducir será de formato uniforme, del tamaño estándar de tarjetas plásticas de mayor utilización en el mercado, con el contenido mínimo que exige la ley y con elementos de resguardo de seguridad documental a fin de asegurar su autenticidad e inviolabilidad.

c) Ser otorgadas por la validez temporal máxima de CINCO (5) años, conforme lo siguiente:

c.1.- Los menores de edad serán habilitados por UN (1) año la primera vez y por TRES (3) años en la siguiente renovación y sólo podrán acceder a las licencias de clase A y B.

c.2.- Las personas entre los VEINTIUN (21) y SESENTA Y CINCO (65) años de edad, serán habilitadas por el máximo que establece la ley y podrán acceder a todas las clases de licencias nacionales de conducir establecidas por el artículo 16 de la Ley Nº 24.449.

c.3.- Las personas entre los VEINTIUN (21) y CUARENTA Y CINCO (45) años de edad que quieran licencias de las clases C, D, y E, podrán ser habilitadas por DOS (2) años de vigencia. Su renovación se otorgará por igual período en caso de aprobar el examen psicofísico y otros que exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico.

c.4.- Las personas entre los CUARENTA Y SEIS (46) y SESENTA Y CINCO (65) años de edad podrán acceder a las clases C, D y E, por UN (1) año de vigencia. Su renovación se otorgará por igual período sólo en caso que aprueben el examen psicofísico y otros que exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la

misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico.

c.5.- Las personas entre los DIECIOCHO (18) a SESENTA Y CINCO (65) años de edad podrán acceder a licencias nacionales de conducir de la clase A con el objeto de realizar el transporte de toda actividad comercial, por DOS (2) años de vigencia, las cuales podrán ser renovadas por igual período sólo en caso que aprueben el examen psicofísico y otros que, en su caso, exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la mismo por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico. En todos los casos, para su renovación deberá rendirse el correspondiente examen psicofício y, en caso de poseer antecedentes por infracciones graves o por otras faltas que establezca la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, también el examen teórico práctico.

d) Ser otorgadas para los conductores principiantes en conjunto con dos letreros de fondo verde con letras blancas, de TREINTA (30) por QUINCE (15) centímetros de tamaño, que posean la leyenda "PRINCIPIANTE" con todas sus letras mayúsculas, el cual deberá ser exhibido obligatoriamente, al conducir durante el período establecido por la Ley, en la parte inferior del parabrisas y en la luneta del vehículo.

Su otorgamiento no habilitará durante el período de ley a conducir en "zonas céntricas" conforme lo previsto en el artículo 48 inciso e) del presente, autopistas ni semiautopistas, restricción que deberá constar en el reverso de los letreros previstos precedentemente. e) La vigencia de la licencia nacional de conducir, para personas de más de SESENTA Y CINCO (65) años será la siguiente:

e.1.- Podrán acceder a toda clase de licencias nacionales de conducir, por TRES (3) años y deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inciso a.4, a.5 y a.6 del Artículo 14 de la Ley Nº 24.449.

e.2.- Sólo podrán obtener la renovación de las licencias nacional de conducir para los vehículos de las clases C, D y E, por UN (1) año, en ningún caso se aceptará su acceso a una licencia por primera vez.

e.3.- Las personas de más de SETENTA (70) años de edad podrán renovar su licencia nacional de conducir sólo anualmente y deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inciso a.4, a.5 y a.6 del Artículo 14 de la Ley Nº 24.449.

f) Ser otorgadas con el puntaje correspondiente a tenor de lo dispuesto en el Sistema de Puntos previsto en el inciso h del artículo 4º del presente Decreto.

g) Sin reglamentar.

h) La Nación, a través de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, quien será la Autoridad de Aplicación en la materia, será competente en el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional.

ARTÍCULO 26.- Modifícase el ARTÍCULO 14 del ANEXO 1 del Decreto Nº 779/95, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 14.- REQUISITOS. Será válida en el territorio de la República la Licencia Nacional de Conducir, otorgada por los organismos autorizados, previo informe del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO (ReNAT), y el que deberá corroborar que el aspirante a obtener una licencia no haya sido inhabilitado en otra jurisdicción, y todo otro dato que suministre el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (ReNaLiC). Los Registros quedan facultados para establecer los aranceles por los informes que suministren. En el caso que una jurisdicción no otorgue las licencias para conducir según lo establecido en esta

norma, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá disponer los medios para expedir licencias para conducir con validez nacional para los domicilios en esa jurisdicción por intermedio de la delegación más cercana de la misma o de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (C.N.R.T.).

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determinará los requisitos y procedimientos para el reconocimiento de licencias de conducir emitidas en el extranjero conforme lo previsto en el artículo 4º de la Ley Nº 24.449. Asimismo queda facultada para celebrar los Convenios pertinentes.

Los exámenes establecidos en el presente artículo son de carácter eliminatorio y se realizarán en el orden del mismo. Los reprobados en los exámenes teórico y/o práctico, no podrán volver a rendirlos antes de los TREINTA (30) días.

a.1.-Aquellas personas que no sepan leer y escribir el idioma nacional, podrán rendir los exámenes en algunos de los idiomas en que se encuentre disponible. Los idiomas habilitados para rendir serán inglés, francés, alemán, italiano y portugués.

a.2.- La declaración jurada comprenderá las afecciones físicas (traumatismos), cardiológicas, neurológicas, psicopatológicas y sensoriales que padezca o haya padecido el interesado.

a.3.- Los establecimientos públicos o privados para dictar el curso previsto por la ley en reglamento, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1) Poseer habilitación de la autoridad competente de la jurisdicción de su domicilio. La habilitación deberá ser comunicada a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la cual llevará un registro a tal efecto.

2) Contar con instructores profesionales, matriculados ante la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La matrícula tendrá validez por DOS (2) años, y será revocable por decisión fundada. Para obtenerla deberá acreditar antecedentes recabados en los organismos respectivos, tanto nacionales como provinciales, y experiencia en la materia, como así también, aprobar un examen especial de idoneidad, cuyas pautas deberán ser establecidas por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

3) Tener vehículos de todos los portes, acordes con las categorías para las cuales están habilitados a enseñar, con doble comando (frenos y dirección) y/o sistema de seguridad.

4) Tener cobertura de seguros para todos los vehículos.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo y, en caso de inobservancia, suspender o retirar la autorización otorgada a los establecimientos.

a.4.- Los exámenes de aptitud psico-física serán realizados exclusivamente por el propio organismo expedidor o por prestadores de servicios médicos autorizados al efecto por la autoridad jurisdiccional, previa inscripción en un registro que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL habilitará al efecto. En todos los casos, los exámenes estarán certificados en el formulario que LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL diseñará y se ajustarán al procedimiento y criterios médicos de aptitud psicológica, neurológica, sensorial y física que practicarán profesionales especialistas en cada área en particular. En el caso en que se utilicen medios de examen electrónicos para la asistencia de los médicos intervinientes, los mismos deberán estar previamente registrados y homologados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL o por el organismo que esta designe. En todos los casos toda la información deberá ser guardada como mínimo hasta la siguiente renovación de la Licencia Nacional de Conducir.

a.5.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos.

a.6.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basará el examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento y el instrumental. Este examen podrá ser suplido por la aprobación del curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial previsto en el inciso a.3 del presente artículo.

a.7.- El examen de aptitud conductiva requerirá idoneidad en la conducción, reacciones y defensas ante improvistos, detención y arranque en pendientes y estacionamiento. Debe realizarse en un vehículo correspondiente a la clase de licencia solicitada, que además cumpla con todas las prescripciones legales de seguridad y documentación.

a.8.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en el plazo de SESENTA (60) días, determinará los contenidos de los distintos exámenes previstos en los incisos 4, 5, 6 y 7 del presente artículo, y los mecanismos necesarios para su homologación y auditoría.

b. Para los conductores de vehículos de transporte de carácter interjurisdiccional, la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, exigirá además de lo previsto en el punto a) del presente artículo para obtener la licencia nacional habilitante, los siguientes requisitos:

b.1. Saber leer y escribir en idioma nacional. Para los ingresantes al sistema a partir del 1º de enero de 2001, se exigirá el nivel primario obligatorio acreditado con la presentación del certificado correspondiente o su equivalente en la Educación General Básica (EGB).

b.2. Presentar en los casos en que requiera la licencia nacional habilitante para conducir servicio de transporte de niños y escolares, el certificado que otorga el Registro Nacional de Reincidencias, en donde conste que no registra antecedentes penales relacionados con delitos cometidos con automotores en circulación, contra la libertad o integridad sexual o física de las personas o que pudieran resultar peligrosos para la integridad física y moral de los menores.

b.3. Presentar la última licencia nacional habilitante en el caso de conductores que solicitan la renovación o reingreso.

b.4. Haber aprobado, en los prestadores médicos autorizados al efecto o a través del Comité Evaluador Médico, la totalidad del examen psicofísico, conforme a los procedimientos y tablas de criterios de evaluación psicofísicas establecidos por la normativa vigente en la materia.

b.5. Poseer licencia nacional de conducir expedida por los organismos correspondientes a la jurisdicción de su domicilio de la categoría que habilite la clase para la cual se postule, no estando inhabilitado o suspendido para conducir por Autoridad competente. La licencia de conductor antedicha deberá mantenerse vigente por un plazo no inferior a TREINTA (30) días corridos contados a partir de la fecha de realización de su evaluación psicofísica. Estos requisitos también deberán ser nuevamente cumplimentados en caso de solicitar el reingreso por haber transcurrido el plazo de vigencia de la Licencia Nacional Habilitante sin haberse tramitado su renovación.

b.6. Tener aprobado el correspondiente examen de idoneidad profesional.

b.7. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN

PÚBLICA Y SERVICIOS, establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos.

b.8. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, determinará los mecanismos tendientes a la homologación de los cursos establecidos en los incisos anteriores.

b.9. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, podrán 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 27.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 28.- Incorpórase como artículo 26 Bis del Anexo 1 del Decreto Nº 779/95, el siguiente:

"ARTICULO 26 Bis.- VENTA DE ALCOHOL EN LA VIA PÚBLICA.

La limitación del expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, para su consumo en establecimientos comerciales que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, será total.

En el caso de establecimientos comerciales cuya actividad exclusiva sea la producción y/o venta de bebidas alcohólicas y ofrezcan su consumo a modo de degustación, la limitación total prevista precedentemente sólo se hace extensiva a la persona previamente designada como responsable para la conducción de cada vehículo que traslade a los participantes de estos eventos desde ellos a su lugar de destino.

A tal fin, en los establecimientos comerciales mencionados, que se dediquen en forma total o parcial a la venta de bebidas alcohólicas, se deberá verificar y acreditar de modo fehaciente y comprobable el cumplimiento de la medida.

El incumplimiento por parte de los expendedores de la medida prevista en el presente artículo y de la prohibición de expendio de bebidas alcohólicas a menores de DIECIOCHO (18) años de edad establecida en el artículo 1º de la Ley Nº 24.788, será penado con la clausura prevista en el artículo 14 de la Ley Nº 24.788." ARTÍCULO 29.- Incorpórase como último párrafo del artículo 29 Anexo 1 del Decreto 779/95, el siguiente:

"ARTICULO 29.- CONDICIONES DE SEGURIDAD.

Las medidas de seguridad adicionales a las contempladas en el Título V de la Le ARTÍCULO 30.- Modifícase el artículo 71 del Anexo 1 del Decreto Nº 779/95, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 71: En los supuestos de infracciones cometidas en jurisdicciones distintas a la nacional, cuando el imputado se domicilie a más de SESENTA (60) kilómetros del asiento del Juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de la comisión de la infracción y opte por ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal, deberá proceder mediante la utilización de los medios y de la forma que oportunamente determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor a los SESENTA (60) kilómetros del asiento del Juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, deberá comparecer o ser traído por la fuerza pública ante dicho Juez.

Previamente a conceder un aplazamiento del juzgamiento del infractor que manifieste la necesidad de

ausentarse, el Juez deberá evaluar las razones invocadas y acreditadas por el infractor y decidir si las mismas resultan de entidad suficiente para otorgar la prórroga solicitada. En caso de serlo, el Juez fijará la fecha para el juzgamiento, la que no deberá exceder el plazo máximo legal de SESENTA (60) días.

En los supuestos de infracciones cometidas en jurisdicción nacional en los que el imputado optara por prorrogar el juzgamiento al Juez competente en razón de su domicilio, y siempre que se dieran los requisitos legales al respecto, deberá cumplirse con el procedimiento que oportunamente determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Cuando el juzgamiento requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción, a criterio exclusivo del Juzgador, este último podrá solicitar los informes pertinentes al Juez o a las autoridades de constatación locales.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá dictar las normas que sean necesarias a efectos de establecer un sistema de colaboración interprovincial para garantizar el envío y recepción de notificaciones, efectivo juzgamiento de las infracciones, registro y remisión de sentencias de juzgamiento al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito y toda otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del efectivo cumplimiento de lo establecido en la ley.

A los fines del presente será considerada jurisdicción nacional a las vías de circulación constituidas pro rutas nacionales, puentes o túneles interjurisdiccionales o cualquier otra que interconecte distintas jurisdicciones."
ARTÍCULO 31.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 32.- Incorporase como artículo 72 Bis del Anexo 1 del Decreto Nº 779/95 el siguiente:

"ARTICULO 72 Bis.- Cuando la retención de la licencia a la que la alude el presente artículo se corresponda con la otorgada por una autoridad nacional, la misma deberá ser girada al órgano emisor a fin de que el infractor cumpla con el procedimiento fijado en este artículo. En este caso el pago de la multa y la devolución de la licencia podrá ser tramitada por ante cualquier delegación que posea la autoridad competente en el interior del país o en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siendo a cargo del infractor los gastos de remisión y entrega de la licencia siempre que la misma no hubiera sido retenida en el lugar en que se tramite su devolución.

En los restantes casos y en el plazo previsto, el presunto infractor deberá presentarse personalmente, o por intermedio de un representante que posea poder al efecto, ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa, el cual podrá ser ejercido bajo la modalidad prevista en el primer párrafo del artículo 71 de la Ley Nº 24.449.

En todos los supuestos en que el infractor optare por agotar la vía administrativa y solicitar la revisión judicial, se aplicará para ello el procedimiento vigente en cada jurisdicción.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá diseñar un modelo de boleta de citación del inculpado en el término de SESENTA (60) días de entrada en vigencia del presente decreto.

El modelo deberá contener lo siguiente:

a) Identificación del titular de la licencia (nombre, apellido y documento nacional de identidad), la clase o categoría de licencia y su vigencia.

b) Identificación de la infracción (número, causa, fecha y hora de la infracción).

c) Identificación de la autoridad de comprobación actuante (firma, aclaración y número de legajo y matricula en caso de corresponder).

d) Identificación de la autoridad de juzgamiento (Juzgado o Autoridad correspondiente a la jurisdicción, domicilio, horario de atención y teléfono).

La boleta de citación del inculpado deberá estar impresa en papel oficial con los resguardos de seguridad documental apropiados para evitar alteraciones o falsificaciones del mismo.

Para la obtención de la nueva licencia, en el caso de producirse la destrucción de la retenida y la caducidad de la habilitación que acredita, se deberá proceder de la manera prevista para la emisión de este documento por primera vez, a lo que deberá adicionarse la aprobación de un examen teórico y/o práctico que trate sobre los graves efectos de la infracción cometida y la importancia de la conducta debida." ARTÍCULO 33.- Los incisos m) a y) incorporados al Artículo 77 de la Ley Nº 24.449, se reglamentan en el artículo 49 del presente Anexo que modifica el artículo 77 del Decreto Nº 779/95.

ARTÍCULO 34.- Modifícase el Artículo 84 del Anexo 1 del Decreto Nº 779/95 el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 84.- deberá entenderse por nafta especial la de mayor octanaje para vehículos particulares que fija el Automóvil Club Argentino, en la jurisdicción donde tenga su asiento la Autoridad de Juzgamiento. La determinación del valor de la U.F. será publicada en la página web de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y se actualizará bimestralmente".

ARTÍCULO 35.- La reducción del CINCUENTA POR CIENTO (50%) en el pago voluntario se aplica sobre el valor mínimo de la multa de que se trate para la infracción específica.

ARTÍCULO 36.- Sin reglamentar.

TITULO I PRINCIPIOS BASICOS

ARTICULO 1: Sin reglamentar.

ARTICULO 2: COMPETENCIA.- A los efectos de poner en ejecución la prescripción establecida en el segundo párrafo del presente, facúltase a la Gendarmería Nacional a suscribir convenios de servicios, complementación y coordinación con las autoridades nacionales, provinciales, locales con la previa aprobación del Poder Ejecutivo Provincial, y particulares destinados a hacer efectivo el cumplimiento de la Ley N. 24.449.

ARTICULO 3: Sin reglamentar.

ARTICULO 4: Sin reglamentar.

ARTICULO 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.

TITULO II COORDINACION FEDERAL

ART. 6: CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. El presente artículo se reglamenta en los puntos 4, 5, y 6 del ANEXO T: "Sistema Nacional de Seguridad Vial".

ART. 7: Las funciones y facultades del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL fijadas por la Ley Nº 24.449 se encuentran desarrolladas en el Anexo T del presente decreto.

La concertación y el acuerdo en políticas de seguridad vial de la República Argentina, en los términos previstos por el artículo 6º de la Ley Nº 24.449, al que arriben en cumplimiento de tales funciones y atribuciones las partes integrantes del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, deberá ser elevado a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su ejecución en los términos previstos en el artículo 1º de la Ley Nº 26.363.

*ART. 8: El REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO funcionará en el ámbito del MINISTERIO DE JUSTICIA, SECRETARIA DE JUSTICIA, DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y CREDITOS PRENDARIOS.

TITULO III EL USUARIO DE LA VIA PUBLICA

CAPITULO I CAPACITACION

Art. 9: EDUCACION VIAL.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.Los destinados a funcionarios y formadores docentes:

incluirán contenidos sobre Legislación, Control, Administración e Ingeniería del Tránsito, Prevención y Evacuación de Accidentes, Técnicas de Conducción Segura, Conocimiento del Automotor, Educación, Investigación y Accidentología Vial, Transporte Profesional y Especial, con una duración mínima de TREINTA (30) horas, y serán dictados por profesionales o idóneos altamente capacitados en las respectivas especialidades;

2. Los de formación de conductores profesionales:

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

3. Los Cursos Especiales de Educación (inc. d del Art. 83): tendrán una programación específica, de alta exigencia y con una duración mínima de DIEZ (10) horas. Sus instructores deben tener título docente o equivalente, las escuelas serán habilitadas especialmente y controladas estrictamente por la autoridad competente, pudiendo ser suspendidas o clausuradas en caso de incumplimiento de los programas o del nivel de requerimiento;

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

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

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

Art. 11: EDADES MINIMAS PARA CONDUCIR. Resultarán de aplicación las disposiciones del Decreto N. 724 del 22 de Mayo de 1995.

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

a) Contar con local apropiado para el dictado de cursos de formación de conductores (Art. 10 ptos. 2 y 4), pudiendo revocar fundadamente la autorización. Para los cursos establecidos en el punto 3 del mismo artículo, requerirá una autorización y control especial;

b) Tener instructores en las siguientes condiciones:

b.1. Con más de VEINTIUN (21) años de edad;

b.2. Estar habilitados en la categoría correspondiente;

b.3. Carecer de antecedentes penales por delitos relacionados con automotores o su conducta en la vía pública y no tener más de una sanción por faltas graves al tránsito, al año;

b.4. Realizar cursos de capacitación. Para los de carácter obligatorio deberán contar con la aprobación de la autoridad competente, quien también fijará los criterios para el otorgamiento de la matrícula pertinente;

c) Que posea más de un automotor por categoría autorizada, los que deberán:

c.1. Tener una antigüedad inferior a DIEZ (10) años;

c.2. Poseer doble comando (frenos y dirección);

c.3. Reunir las condiciones de higiene, funcionamiento y seguridad que exija la autoridad habilitante (incluida la revisión técnica obligatoria);

c.4. Tener inscripto en sus laterales el nombre, domicilio y número de habilitación de la escuela; d) Los padres de aspirantes deben instruir a los menores en todos los aspectos relacionados con la conducción de vehículos y uso de la vía pública, observando especialmente que la instrucción se realice en un predio destinado a la enseñanza práctica.

CAPITULO II LICENCIA DE CONDUCTOR

Art. 13: CARACTERISTICAS. La licencia nacional de conducir deberá:

a) Ser otorgada por la autoridad jurisdiccional del domicilio real del solicitante que se encuentre debidamente autorizada por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL conforme lo establecido en el inciso f) del artículo 4º de la presente reglamentación. El domicilio del solicitante deberá ser acreditado con copia del documento nacional de identidad o, de encontrarse en trámite dicha documentación, por un certificado de constatación de domicilio expedido por la policía local o la autoridad local competente, acompañado de un recibo de servicio a su nombre donde conste el domicilio denunciado.

Sólo se podrá otorgar una licencia nacional de conducir por persona, detallando expresamente las clases habilitadas de acuerdo a lo establecido en el inciso b punto 5 del Artículo 14 del Anexo 1 del Decreto 779/95 y de la habilitación para la clase A, en cuyo caso pueden estar en distintos documentos.

b) Ser extendida en un documento diseñado como modelo único de licencia nacional de conducir por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en el plazo máximo de NOVENTA (90) días, el cual deberá ser

adoptado, en forma progresiva, por las distintas jurisdicciones conforme al cronograma que se establecerá al efecto.

El modelo único de Licencia Nacional de Conducir será de formato uniforme, del tamaño estándar de tarjetas plásticas de mayor utilización en el mercado, con el contenido mínimo que exige la ley y con elementos de resguardo de seguridad documental a fin de asegurar su autenticidad e inviolabilidad.

c) Ser otorgadas por la validez temporal máxima de CINCO (5) años, conforme lo siguiente:

c.1.- Los menores de edad serán habilitados por UN (1) año la primera vez y por TRES (3) años en la siguiente renovación y sólo podrán acceder a las licencias de clase A y B.

c.2.- Las personas entre los VEINTIUN (21) y SESENTA Y CINCO (65) años de edad, serán habilitadas por el máximo que establece la ley y podrán acceder a todas las clases de licencias nacionales de conducir establecidas por el artículo 16 de la Ley Nº 24.449.

c.3.- Las personas entre los VEINTIUN (21) y CUARENTA Y CINCO (45) años de edad que quieran licencias de las clases C, D, y E, podrán ser habilitadas por DOS (2) años de vigencia. Su renovación se otorgará por igual período en caso de aprobar el examen psicofísico y otros que exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico.

c.4.- Las personas entre los CUARENTA Y SEIS (46) y SESENTA Y CINCO (65) años de edad podrán acceder a las clases C, D y E, por UN (1) año de vigencia. Su renovación se otorgará por igual período sólo en caso que aprueben el examen psicofísico y otros que exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico. c.5.- Las personas entre los DIECIOCHO (18) a SESENTA Y CINCO (65) años de edad podrán acceder a licencias nacionales de conducir de la clase A con el objeto de realizar el transporte de toda actividad comercial, por DOS (2) años de vigencia, las cuales podrán ser renovadas por igual período sólo en caso que aprueben el examen psicofísico y otros que, en su caso, exija la autoridad de aplicación, caso contrario, se podrá otorgar la mismo por un período menor de acuerdo a lo indicado en el informe del examen psicofísico.

En todos los casos, para su renovación deberá rendirse el correspondiente examen psicofício y, en caso de poseer antecedentes por infracciones graves o por otras faltas que establezca la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, también el examen teórico práctico.

d) Ser otorgadas para los conductores principiantes en conjunto con dos letreros de fondo verde con letras blancas, de TREINTA (30) por QUINCE (15) centímetros de tamaño, que posean la leyenda "PRINCIPIANTE" con todas sus letras mayúsculas, el cual deberá ser exhibido obligatoriamente, al conducir durante el período establecido por la Ley, en la parte inferior del parabrisas y en la luneta del vehículo.

Su otorgamiento no habilitará durante el período de ley a conducir en "zonas céntricas" conforme lo previsto en el artículo 48 inciso e) del presente, autopistas ni semiautopistas, restricción que deberá constar en el reverso de los letreros previstos precedentemente.

e) La vigencia de la licencia nacional de conducir, para personas de más de SESENTA Y CINCO (65) años será la siguiente:

e.1.- Podrán acceder a toda clase de licencias nacionales de conducir, por TRES (3) años y deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inciso a.4, a.5 y a.6 del Artículo 14 de la Ley Nº 24.449.

e.2.- Sólo podrán obtener la renovación de las licencias nacional de conducir para los vehículos de las clases C, D y E, por UN (1) año, en ningún caso se aceptará su acceso a una licencia por primera vez.

e.3.- Las personas de más de SETENTA (70) años de edad podrán renovar su licencia nacional de conducir sólo anualmente y deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inciso a.4, a.5 y a.6 del Artículo 14 de la Ley Nº 24.449.

f) Ser otorgadas con el puntaje correspondiente a tenor de lo dispuesto en el Sistema de Puntos previsto en el inciso h del artículo 4º del presente Decreto.

g) Sin reglamentar.

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

Art. 14: REQUISITOS. Será válida en el territorio de la República Argentina la Licencia Nacional de Conducir otorgada por los organismos autorizados, previo informe del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO (ReNAT), el que deberá corroborar que el aspirante a obtener una licencia no haya sido inhabilitado en otra jurisdicción y todo otro dato que suministre el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (ReNaLiC).

Los Registros quedan facultados para establecer los aranceles por los informes que suministren. En aquellos casos que el conductor aspire a obtener la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional y su jurisdicción no otorgue la Licencia Nacional de Conducir, podrá tramitar ésta última en la jurisdicción que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determine según su domicilio.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determinará los requisitos y procedimientos para el reconocimiento de licencias de conducir emitidas en el extranjero conforme lo previsto en el artículo 4º de la Ley Nº 24.449. Asimismo queda facultada para celebrar los Convenios pertinentes. Los exámenes establecidos en el presente artículo son de carácter eliminatorio y se realizarán en el orden del mismo. Los reprobados en los exámenes teórico y/o práctico, no podrán volver a rendirlos antes de los TREINTA (30) días.

a.1.-Aquellas personas que no sepan leer y escribir el idioma nacional, podrán rendir los exámenes en algunos de los idiomas en que se encuentre disponible. Los idiomas habilitados para rendir serán inglés, francés, alemán, italiano y portugués.

a.2.- La declaración jurada comprenderá las afecciones físicas (traumatismos), cardiológicas, neurológicas, psicopatológicas y sensoriales que padezca o haya padecido el interesado.

a.3.- Los establecimientos públicos o privados para dictar el curso previsto por la ley en reglamento, deberá cumplir con los siguientes requisitos: 1) Poseer habilitación de la autoridad competente de la jurisdicción de su domicilio. La habilitación deberá ser comunicada a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la cual llevará un registro a tal efecto. 2) Contar con instructores profesionales, matriculados ante la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La matrícula tendrá validez por DOS (2) años, y será revocable por decisión fundada. Para obtenerla deberá acreditar antecedentes recabados en los organismos respectivos, tanto nacionales como provinciales, y experiencia en la materia, como así también, aprobar un examen especial de idoneidad, cuyas pautas deberán ser establecidas por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. 3) Tener vehículos de todos los portes, acordes con las categorías para las cuales están habilitados a enseñar, con doble

comando (frenos y dirección) y/o sistema de seguridad. 4) Tener cobertura de seguros para todos los vehículos. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo y, en caso de inobservancia, suspender o retirar la autorización otorgada a los establecimientos. a.4.- Los exámenes de aptitud psico-física serán realizados exclusivamente por el propio organismo expedidor o por prestadores de servicios médicos autorizados al efecto por la autoridad jurisdiccional, previa inscripción en un registro que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL habilitará al efecto. En todos los casos, los exámenes estarán certificados en el formulario que LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL diseñará y se ajustarán al procedimiento y criterios médicos de aptitud psicológica, neurológica, sensorial y física que practicarán profesionales especialistas en cada área en particular. En el caso en que se utilicen medios de examen electrónicos para la asistencia de los médicos intervinientes, los mismos deberán estar previamente registrados y homologados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL o por el organismo que esta designe. En todos los casos toda la información deberá ser guardada como mínimo hasta la siguiente renovación de la Licencia Nacional de Conducir. a.5.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos. a.6.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basará el examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento y el instrumental. Este examen podrá ser suplido por la aprobación del curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial previsto en el inciso a.3 del presente artículo. a.7.- El examen de aptitud conductiva requerirá idoneidad en la conducción, reacciones y defensas ante improvistos, detención y arranque en pendientes y estacionamiento. Debe realizarse en un vehículo correspondiente a la clase de licencia solicitada, que además cumpla con todas las prescripciones legales de seguridad y documentación. a.8.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en el plazo de SESENTA (60) días, determinará los contenidos de los distintos exámenes previstos en los incisos 4, 5, 6 y 7 del presente artículo, y los mecanismos necesarios para su homologación y auditoría.

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

b.1.- Saber leer y escribir en idioma nacional. Para los ingresantes al sistema, se exigirá el nivel primario obligatorio acreditado con la presentación del certificado correspondiente o su equivalente en la Educación General Básica (EGB).

b.2.- Presentar, en los casos en que requiera la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional para conducir servicio de transporte de niños y escolares y de pasajeros en general, el certificado que otorga el REGISTRO NACIONAL DE REINCIDENCIA, en donde conste que no registra antecedentes penales relacionados con delitos cometidos con automotores en circulación, contra la libertad o integridad sexual o física de las personas o que pudieran resultar peligrosos para la integridad física y moral de los pasajeros.

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

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

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

b.6.- Tener aprobado el correspondiente examen de idoneidad profesional. La AGENCIA NACIONAL DE

SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos, determinando los mecanismos tendientes a la homologación de los cursos establecidos a tal fin; como así también tendrá la función de administrar, coordinar y controlar el Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores, debiendo supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo y en caso de inobservancia podrá suspender o retirar la autorización conferida a los establecimientos autorizados para el dictado de cursos o para la realización de los exámenes psicofísicos.

Art. 15. CONTENIDO.

a) Sin reglamentar;

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

c) Sin reglamentar;

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

e) Sin reglamentar;

f) A los efectos de la presente y sin perjuicio de la Ley de Hemoterapia N. 22.990, será válida la declaración del solicitante ante la autoridad que expide la licencia;

g) Será de aplicación lo dispuesto en la Ley N. 24.193 y su Decreto Reglamentario N. 512 del 10 de Abril de 1995;

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

ARTÍCULO 16.- CLASES DE LICENCIAS.

a) Subclasificación de conformidad al último párrafo del artículo 16 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias Clase A 1: Ciclomotores y Motocicletas.

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

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

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

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

cilindrada. Incluye clase A 1.3.

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

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

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

Incluye clase A 2.1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Incluye clase B 2.

Clase E 2: Maquinaria especial no agrícola.

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

Clase G 1: Tractores Agrícolas.

Clase G 2: Maquinaria Especial Agrícola.

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

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

b) HABILITACIONES ESPECIALES:

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

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

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

Art. 18: MODIFICACION DE DATOS. La Licencia habilitante cuyos datos presenten diferencia en comparación con otros documentos de identidad, caduca a los NOVENTA (90) días de producido el cambio, debiendo ser secuestrada por la autoridad de aplicación y remitida a la autoridad expedidora.

Nota de redacción: Segundo párrafo suprimido por Decreto 26/2019.

Art. 19: SUSPENSION POR INEPTITUD. Sin reglamentar.

Art. 20. CONDUCTOR PROFESIONAL.

1. El conductor profesional también tendrá el carácter de aprendiz, cuando obtenga por primera vez una habilitación de esta categoría, en las mismas condiciones y plazo del inc. d) del Art. 13;

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

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

4. Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) deben contar con la Licencia Nacional Habilitante, de acuerdo a lo normado en la Ley N. 24.051 y las normas complementarias que establezca la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos al respecto.

5.Debe denegarse la habilitación de clase D para servicio de transporte de escolares o niños cuando el solicitante tenga antecedentes penales relacionados con delitos con automotores, en circulación, contra la honestidad, la libertad o integridad de las personas, o que a criterio de la autoridad concedente pudiera resultar peligroso para la integridad física y moral de los menores.

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

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

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

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

TITULO IV LA VIA PUBLICA CAPITULO UNICO

ARTICULO 21: ESTRUCTURA VIAL. El diseño de las vías pavimentadas se realizará bajo el concepto global de Seguridad Vial, incluyendo, además de la infraestructura caminera y obras de arte, la señalización que exijan las condiciones de tránsito y situaciones de riesgo; asimismo, las defensas laterales, los vibradores de advertencia, los sistemas de registro automático de ocurrencia de infracciones; y todo otro elemento que la evolución de la técnica vial aconseje incorporar.

En los casos en que se utilice un sistema de registro automático fotográfico de ocurrencia de infracciones, el mismo deberá contemplar como mínimo la identificación del vehículo, la infracción cometida, como así también el lugar, día y hora en que se produjo la misma. Los equipos y sistemas que se utilicen con la finalidad señalada deberán contar con aprobación conforme lo dispuesto en el Apartado 9.5 del Anexo T (Sistema Nacional de Seguridad Vial) del presente Reglamento.

La autoridad local garantizará la existencia en todas las aceras de un "volumen libre mínimo de tránsito peatonal" sin obstáculos, permanentes o transitorios.

ARTICULO 22: SISTEMA UNIFORME DE SEÑALAMIENTO. Apruébase el "Sistema de Señalización Vial Uniforme" que como ANEXO L forma parte de la presente reglamentación.

ARTICULO 23: OBSTACULOS. Queda prohibida la instalación de elementos agresivos en la calzada, que por sus características atenten contra la seguridad del usuario de la vía. Sólo se podrán instalar aquellos que por su

diseño no agredan ni provoquen incomodidad al mismo, circulando a la máxima velocidad permitida en la vía donde dicho elemento se instale. Esta velocidad debe ser adecuada a la función de la vía, dentro de la jerarquización de la red vial. El ente vial competente es autoridad de aplicación en este aspecto.

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

ARTICULO 24: PLANIFICACION URBANA Los nuevos asentamientos poblacionales deberán prever los espacios necesarios para la construcción de calles colectoras, con ingresos a la calzada principal, con una distancia no inferior, entre ellos, de CUATROCIENTOS metros (400 m).

ARTICULO 25: RESTRICCIONES AL DOMINIO. La autoridad de aplicación es la local, con excepción de los casos de los incisos e), f) y g), que corresponde al ente vial con competencia en la materia; La falta de colocación de alambrados o su deficiente conservación hará pasible al propietario de las sanciones previstas en el ANEXO 2 del presente y facultará a la autoridad competente para realizar los trabajos necesarios a su costa.

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

ARTICULO 26: PUBLICIDAD EN LA VIA PUBLICA.

a) La zona de seguridad del camino a los efectos de la aplicación del presente Artículo, comprende:

a.1. La longitud de desarrollo de curvas horizontales, incluidas sus transiciones;

a.2. La longitud de desarrollo de curvas verticales, incluidas sus transiciones;

a.3. La longitud total de puentes incluyendo sus secciones de aproximación, hasta un mínimo CINCUENTA METROS (50 m);

a.4. Zona de transición previa y posterior a estaciones de control del peaje.

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

En los restantes tramos de la red vial la determinación queda a cargo del organismo vial competente, según lo definido por el inc. z) del ARTICULO 5 de la Ley N. 24.449.

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

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

b.2. Interrumpiendo la normal circulación peatonal;

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

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

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

ARTICULO 26 Bis.- VENTA DE ALCOHOL EN LA VIA PÚBLICA. La limitación del expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, para su consumo en establecimientos comerciales que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, será total.

En el caso de establecimientos comerciales cuya actividad exclusiva sea la producción y/o venta de bebidas alcohólicas y ofrezcan su consumo a modo de degustación, la limitación total prevista precedentemente sólo se hace extensiva a la persona previamente designada como responsable para la conducción de cada vehículo que traslade a los participantes de estos eventos desde ellos a su lugar de destino.

A tal fin, en los establecimientos comerciales mencionados, que se dediquen en forma total o parcial a la venta de bebidas alcohólicas, se deberá verificar y acreditar de modo fehaciente y comprobable el cumplimiento de la medida.

El incumplimiento por parte de los expendedores de la medida prevista en el presente artículo y de la prohibición de expendio de bebidas alcohólicas a menores de DIECIOCHO (18) años de edad establecida en el artículo 1º de la Ley Nº 24.788, será penado con la clausura prevista en el artículo 14 de la Ley Nº 24.788.

ARTICULO 27: CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO. No están comprendidos en la prohibición dispuesta en el último párrafo de este artículo los puestos de control de seguridad.

TITULO V EL VEHICULO

CAPITULO I MODELOS NUEVOS

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 buscahuellas (faros de largo alcance) y adicionales, se encuentran especificados y establecidos en el presente régimen y en las normas IRAM respectivas.

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

ARTICULO 33: OTROS REQUERIMIENTOS.

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

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

-Aprobar las configuraciones de modelos de vehículos automotores en lo referente a emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro. Dicha aprobación deberá ser presentada por el fabricante para solicitar la Licencia para Configuración de Modelo.

-Modificar los límites máximos de emisión de contaminantes al medio ambiente y los procedimientos de ensayo establecidos en este artículo, para los motores y vehículos automotores nuevos y usados.

-Delegar en otros organismos atribuciones previstas a los fines de que emitan los certificados en lo relativo al cumplimiento de las emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro en vehículos automotores nuevos. El INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA INDUSTRIAL podrá emitir los certificados pertinentes.

-Introducir nuevos límites máximos de emisión de contaminantes no previstos en este artículo, tanto para los motores y vehículos automotores nuevos como usados que utilicen combustibles líquidos y gaseosos.

-Modificar los límites máximos de nivel sonoro emitido por vehículos automotores nuevos y usados, y los procedimientos de ensayo establecidos en este artículo.

-Definir los métodos de ensayo, mediciones, verificaciones, certificaciones y documentación complementaria, necesarios para el cumplimiento de este artículo.

-Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de lo establecido en este artículo, sin perjuicio de la competencia de los organismos involucrados.

Las exigencias del presente artículo, se aplicarán tanto para vehículos nacionales como importados,

adoptándose las definiciones incluidas en el ANEXO M que forma parte integrante de la presente.

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

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

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

2.1.1. Emisiones de gases de escape.

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

A toda configuración de vehículo automotor liviano de fabricación nacional en producción antes del 1 de Julio de 1994, sólo serán exigibles los valores en marcha lenta.

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel a partir del 1 de Enero de 1996.

A partir del 1 de Enero de 1997, la emisión de gases de escape de todo nuevo modelo de vehículo liviano de pasajeros de fabricación nacional y todo vehículo liviano de pasajeros importado, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel.

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

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

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

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel.

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

2.1.2. Emisiones de gases de cárter.

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

2.1.3. Emisiones evaporativas.

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

2.1.4. Emisiones de partículas visibles por el escape.

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

2.1.5. Consideraciones generales.

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

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

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

El fabricante deberá garantizar por escrito los límites máximos establecidos para los vehículos automotores

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

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

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

2.2.1. Emisiones de gases de escape.

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

A partir del 1 de Enero de 1998 para todo ómnibus urbano, y a partir del 1 de Enero del año 2000 para todo vehículo pesado equipado con motor de ciclo Diesel, la emisión de gases de escape no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

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

2.2.2. Emisiones de gases de cárter.

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

2.2.3. Emisiones de partículas visibles por el escape.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, la emisión de partículas visibles (humos) por el tubo de escape en el ensayo bajo carga de los motores de ciclo Diesel y de los vehículos

pesados con ellos equipados, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

En todo proceso de certificación se deberá determinar la emisión de partículas visibles por el tubo de escape (humo) en aceleración libre.

Procedimiento de ensayo y medición: La especificación del combustible, los procedimientos de ensayo, los sistemas de toma de muestras y medición para la determinación de partículas visibles (humo), así como la conformidad de la producción, deberán estar de acuerdo con el Reglamento N. 24 de las Naciones Unidas revisión 2 incluida la serie 03 de enmiendas del 20 de abril de 1986 (ensayo en regímenes estabilizados sobre la curva de plena carga), según se detalla en el Anexo Ñ que forma parte de la presente reglamentación.

2.2.4. Emisiones de material particulado por el escape.

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

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

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

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

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

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

2.2.5. Consideraciones Generales.

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

Los límites máximos establecidos para los vehículos pesados deberán ser garantizados por escrito por el fabricante, por lo menos, durante CIENTO SESENTA MIL KILOMETROS (160.000 km) o CINCO (5) años de uso, aquello que ocurra primero. Dicha garantía a opción del fabricante podrá ser reemplazada si los límites de emisiones son cumplidos con una diferencia del DIEZ POR CIENTO (10%) en menos del valor límite establecido para cada contaminante.

2.3. Vehículos pesados con motor de ciclo Otto, nuevos.

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

3. Niveles de emisión sonora para vehículos automotores:

3.1. Nivel sonoro de ruido emitido según método dinámico.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, el nivel sonoro de ruido emitido por todo vehículo automotor nacional o importado no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

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

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

3.2. Nivel sonoro de ruido emitido según método estático:

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

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

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

Procedimiento de ensayo y medición: La medición del nivel sonoro de ruido emitido, según el método estático,

se efectuará aplicando la norma IRAM-CETIA 9 C-1.

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

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

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

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE Procedimiento de ensayo y medición: Los métodos de ensayo y medición de emisiones de gases en marcha lenta están establecidos en el ANEXO N que forma parte de la presente reglamentación.

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

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

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

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

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE.

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

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

5. Condiciones generales.

5.1. Vehículos automotores equipados con motor de ciclo Otto, nuevos.

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

a) emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos en marcha lenta, expresada en porcentaje (%) y partes por

millón (ppm), respectivamente;

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

c) ángulo de avance inicial de ignición, expresado en grados sexagesimales (0);

d) otras especificaciones que el fabricante juzgue necesario divulgar para el correcto mantenimiento del vehículo, atendiendo al control de las emisiones.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, los fabricantes de vehículos livianos equipados con motor de ciclo Otto deberán declarar antes del último día hábil de cada semestre, los valores de la media y el desvío estándar de las emisiones en marcha lenta, en ciclo de manejo y evaporativas, de acuerdo a los ensayos establecidos en el párrafo 2.1., para todas las configuraciones de los vehículos en producción; todos los valores deben representar los resultados del control de calidad efectuado por el fabricante. El informe debe explicar los criterios utilizados para la obtención de los resultados y conclusiones.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, los fabricantes de vehículos pesados equipados con motor ciclo Otto deberán declarar antes del último día hábil de cada semestre, los valores típicos de emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos en marcha lenta y los valores típicos de emisión de monóxido de carbono, hidrocarburos y óxido de nitrógeno en ensayo bajo carga de todas las configuraciones de los vehículos en producción. Los informes de los ensayos realizados deberán quedar a disposición de la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO, para consulta.

5.2. Vehículos equipados con motor de ciclo Diesel.

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

A partir de las fechas de entrada en vigencia de las exigencias de esta Reglamentación, los fabricantes de vehículos automotores equipados con motor de ciclo Diesel deberán declarar antes del último día hábil de cada semestre, los valores de la media y el desvío estándar de las emisiones de partículas visibles (humo), monóxido de carbono, hidrocarburos, óxido de nitrógeno y material particulado, de acuerdo a los ensayos establecidos en el párrafo 2.

2., para todas las configuraciones de vehículos en producción;

todos los valores deben representar los resultados del control de calidad efectuado por el fabricante. El informe debe explicar los criterios utilizados para la obtención de los resultados y conclusiones. Los informes de los ensayos realizados deberán quedar a disposición de la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO, para consulta.

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

5.3. Requisitos para todos los motores y vehículos automotores.

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

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

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

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

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

-El CFR ("Code of Federal Regulations" de los Estados Unidos de América), Título 40 - Protección del Ambiente, Parte 86 (para modelos de vehículos año 1987 y posteriores) o equivalentes.

-Las Directivas 91/441/CEE (26 de Junio de 1991), 93/59/CEE (28 de Junio de 1993), 94/12/CEE (23 de Marzo de 1994) o posteriores de la Comunidad Económica Europea.

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

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

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

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

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

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

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, el tornillo de regulación de la mezcla aire- combustible en marcha lenta y otros ítems regulables de calibración de motor, que puedan afectar

significativamente la emisión de gases, deberán ser lacrados por el fabricante o poseer limitaciones para su regulación, debiendo el vehículo responder, en cualquier punto de la regulación permitida, a los límites de emisión de gases establecidos en el presente artículo.

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

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

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

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

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

Incisos b) y c) Sin reglamentar.

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.

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

1.- La DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS, del MINISTERIO DE JUSTICIA, es la Autoridad Competente de aplicación en todos los aspectos relativos a la identificación de vehículos (VIN), a la grabación del número de motor y a las

placas de identificación de dominio. Además, podrá establecer el grabado del número de dominio en motor y/o chasis en la oportunidad y forma que ésta determine u otros códigos identificatorios que establezca.

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

3.- La grabación del número de identificación de vehículos (VIN) deberá efectuarla el fabricante, como mínimo en un punto de localización del chasis o carrocería monobloque de acuerdo con las especificaciones vigentes y formatos establecidos por la norma internacional ISO 3779, con una profundidad mínima de DOS DECIMAS DE MILIMETRO (0,2 mm). Además de esta grabación en el chasis o carrocería monobloque de los vehículos automotores, el fabricante deberá identificar como mínimo con los caracteres VIS previstos en la norma ISO 3779, debiendo realizarla por grabación de profundidad mínima de DOS DECIMAS DE MILIMETRO (0,2 mm.) en la chapa o bien por etiqueta autoadhesiva, la que será destruible en caso de tentativa de remoción.En caso de utilizarse etiquetas autoadhesivas, las mismas deberán contar con la previa aprobación del REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR. Dicha identificación con los caracteres VIS deberá ser efectuada en los siguientes compartimientos y componentes:

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

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

c) En el compartimiento del motor;

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

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

Las identificaciones indicadas en d) y e) serán grabadas de acuerdo a lo previsto en el párrafo anterior en los vidrios en forma indeleble, sin especificación de profundidad y de forma tal que si son adulteradas deberán acusar señales de alteración a simple vista.

Los vehículos semiterminados (sin cabina, con cabina incompleta, tales como los chasis para ómnibus), quedan exceptuados de las identificaciones previstas, las que serán implantadas por el fabricante que complemente el vehículo con la respectiva carrocería.

Las identificaciones previstas, deberán efectuarse en la fábrica del vehículo o en otro local, bajo la responsabilidad del fabricante o importador antes de su comercialización.

En el caso de chasis o carrocería monobloque no metálico la identificación deberá estar grabada en placas metálicas incorporadas por moldeo en el material del chasis o de la carrocería monobloque durante su fabricación.

Para todos los fines previstos en el punto 3, el décimo dígito del VIN (número de identificación del vehículo) que prevé la norma ISO 3779 está reservado para la identificación del año-modelo. En los vehículos de DOS (2) o TRES (3) ruedas, las grabaciones serán hechas como mínimo en DOS (2) lugares, una en la columna de soporte de la dirección y la otra en el chasis (cuadro).

En los vehículos remolques y semirremolques, las grabaciones serán hechas como mínimo en DOS (2) puntos localizados en el chasis en lugar visible a criterio del fabricante.

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

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

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

- ANCHO: CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm).

- ALTURA: CIENTO TREINTA MILIMETROS (130 mm).

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

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

CAPITULO II PARQUE USADO

*ARTICULO 34: REVISION TECNICA OBLIGATORIA.

1.- Todos los vehículos que integran las categorías L, M, N y O previstas y definidas en el artículo 28 de esta Reglamentación, para poder circular por la vía pública deberán tener aprobada la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y podrán ser sometidos, además, a una Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (a la vera de la vía), que implemente la Autoridad Jurisdiccional correspondiente. Las revisiones deberán acreditarse obligatoriamente mediante el respectivo Certificado de Revisión Técnica (CRT), el cual deberá ser inmediatamente comunicado a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su incorporación a su base de datos y control de su vigencia, independientemente del informe que exija la Autoridad Jurisdiccional correspondiente.

2.- Las unidades particulares CERO KILOMETRO (0 km.) que se incorporen al Parque Automotor tendrán un plazo máximo de gracia de TREINTA Y SEIS (36) meses a partir de su fecha de patentamiento inicial para realizar su primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica. Dicho plazo podrá ser menor si así lo dispone la Autoridad Jurisdiccional (AJ).

Todos los vehículos que no sean de uso particular realizarán la primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO), según lo disponga la Autoridad Jurisdiccional (AJ) correspondiente, que en ningún caso podrá disponer un plazo de gracia mayor a los DOCE (12) meses.

3.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica para las unidades particulares tendrá una vigencia efectiva de VEINTICUATRO (24) meses a partir de la fecha de revisión, cuando la antigüedad del vehículo no exceda los SIETE (7) años desde su patentamiento inicial; para los vehículos de mayor antigüedad tendrá una vigencia efectiva de DOCE (12) meses.

Para estos casos la Autoridad Jurisdiccional puede establecer plazos menores, salvo que trate de vehículos que no sean de uso particular, para los cuales la vigencia no puede ser mayor a DOCE (12) meses.

4.- Los vehículos detectados en inobservancia a lo establecido en los items 1, 2 ó 3, podrán ser emplazados en forma perentoria por la Autoridad Jurisdiccional (AJ) a efectuar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y no podrán salir de la jurisdicción en la que se encuentran radicados, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

5.- Para el caso de vehículos que hayan sufrido cualquier tipo de siniestro de tránsito, se deberá proceder a revalidar el Certificado de Revisión Técnica (CRT) en base a la modalidad que establezca la Autoridad de Aplicación del sistema que deberá contemplar, como mínimo, la inspección que asegure que los términos de la RTO siguen vigentes y su debida acreditación en el CRT que revalida. En el caso en que en tal oportunidad se determine el posible deterioro de elementos de seguridad, tales como frenos, dirección, tren delantero, partes estructurales del chasis o carrocería, el Certificado de Revisión Técnica (CRT) del vehículo perderá su vigencia y el vehículo requerirá de una nueva Revisión Técnica Obligatoria, la cual sólo podrá practicarse una vez reparados los mismos. Tanto la caducidad como la revalidación de los Certificados de Revisión Técnica (CRT), deberá ser comunicado en forma inmediata a La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su registro y control.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, por su parte, deberá comunicar la caducidad del Certificado de Revisión Técnica (CRT) a la Superintendencia de Seguros de la Nación y a la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, para que procedan a intimar al asegurado, a través de las compañías aseguradoras y al transportista, respectivamente, a regularizar su situación actualizando su RTO.

6.- En el caso de aquellos siniestros por los cuales resulte evidente el deterioro de elementos de seguridad, tales como frenos, dirección, tren delantero, partes estructurales del chasis o carrocería, el Certificado de Revisión Técnica (CRT) perderá su vigencia y el vehículo una vez reparado el vehículo debe ser sometido a una nueva RTO.

Esta circunstancia de evidente deterioro, deberá ser comunicada a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL por la Autoridad de Constatación interviniente, mediante el Acta Siniestral que deben labrar, de modo que ésta proceda a las notificaciones previstas en el inciso anterior a idénticos efectos.

La Autoridad Jurisdiccional (AJ) dispondrá la Revisión Técnica a realizar en aquellos vehículos que debido a un siniestro hayan sufrido deformaciones estructurales, al efecto establecerá los procedimientos e instrumental que el Taller de Revisión Técnica (TRT) debe aplicar.

El taller que lleve a cabo la reparación y el certificador habilitado serán responsables de dejar constancia de esta circunstancia en el Certificado de Revisión Técnica caducado.

7.- Será Autoridad Jurisdiccional de un vehículo particular de categoría L, M1, N1 ú O1 la que rija de acuerdo a su lugar de radicación.

Será Autoridad Jurisdiccional de un vehículo de cualquier otra categoría o que no sea de estricto uso particular,

la que corresponda acorde al tipo de transporte que realice.

a) Cuando el vehículo realice transporte interjurisdiccional o internacional, la Autoridad Jurisdiccional será la Autoridad Nacional en Materia de Transporte - Jurisdicción Nacional (JN).

b) Cuando el vehículo realice transporte intrajurisdiccional, la Autoridad Jurisdiccional será la Respectiva Autoridad en Materia de Transporte - Jurisdicción Local (JL).

8.- Cada vehículo dependerá de sólo una Autoridad Jurisdiccional (AJ) y deberá realizar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) en los talleres que funcionen bajo su órbita.

9.- El Certificado de Revisión Técnica (CRT) de todo vehículo de Jurisdicción Local (JL) permite que el vehículo circule por cualquier jurisdicción, siempre que el mismo no realice un servicio de transporte.

10.- Siempre que el vehículo circule fuera del ámbito de su jurisdicción, su Certificado de Revisión Técnica (CRT) tendrá una validez adicional de DOS (2) meses, vencida la misma para efectuar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) fuera de su jurisdicción deberá obtener expresa autorización de la Autoridad Jurisdiccional (AJ) donde se pretenda realizar la misma.

11.- Toda jurisdicción podrá exigir que cualquier vehículo que circule por ella supere los requisitos exigidos por la Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (a la vera de la vía), la cual tendrá carácter gratuito.

12.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en lo pertinente a vehículos particulares y la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, en lo relativo a vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, deberán auditar el sistema de revisión técnica obligatoria previsto en el presente artículo, en forma conjunta, y serán autoridad de aplicación del mismo, debiendo llevar un registro de su actividad, el cual se incorporará a la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL .

13.- Cada Autoridad Jurisdiccional dispondrá, de acuerdo a sus prioridades, las acciones necesarias para poner escalonadamente en funcionamiento el Sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO), con antelación al 1º de julio de 2009.

14.- Cada Autoridad Jurisdiccional determinará el número de talleres revisores que funcionarán en su jurisdicción, garantizando los procedimientos a los que se sujetará la selección y habilitación de los mismos, lo que deberá ser informado a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

15.- Cada Autoridad Jurisdiccional deberá establecer un régimen de sanciones a aplicar a todos los talleres que funcionen bajo su jurisdicción, el mismo deberá contemplar sanciones de apercibimiento, suspensión temporaria y cierre definitivo, pudiendo establecer sanciones económicas, de conformidad a lo previsto en el Anexo 2 del Decreto Nº 779/95.

En los casos en que se expidiesen Certificados de Revisión Técnica (CRT) y/u obleas sin haberse cumplimentado previamente la revisión técnica, se encontrasen en el taller Certificados de Revisión Técnica (CRT) firmados en blanco, se impidiese el control de auditoría por cualquiera de los medios o no se encontrare el Director Técnico responsable en el Taller de Revisión Técnica (TRT), la Autoridad Jurisdiccional deberá disponer la sanción correspondiente que incluirá el cierre del taller.

16.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) será efectuada por talleres habilitados al efecto, los cuales funcionarán bajo la "Dirección Técnica" de un responsable que deberá ser Ingeniero Matriculado con incumbencias específicas en la materia.

Los talleres habilitados tenderán como actividad exclusiva la realización de Revisión Técnica Obligatoria (RTO). Cada taller revisor contará con un sistema de registro de revisiones en el que figurarán todas las revisiones técnicas efectuadas, sus resultados y las causales de rechazo en caso de corresponder.

17.- Todas las unidades se revisarán ajustándose a la planilla prevista en el ANEXO J (J.1) de la presente reglamentación.

18.- Todos los vehículos automotores propulsados a Gas Natural Comprimido (GNC), para poder acceder a la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) deberán exhibir el cumplimiento de la Resolución ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS Nº 139 del 17 de marzo de 1995 y sus modificatorias o ampliatorias.

19.- El Taller de Revisión Técnica Obligatoria además de entregar el Certificado de Revisión Técnica (CRT), deberá adherir en el parabrisas delantero, como parte del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria, una identificación de la habilitación otorgada a la unidad para facilitar el control a simple vista por parte de las autoridades en la vía pública.

La misma consistirá en una etiqueta autoadhesiva reflectiva con códigos de seguridad direccionales inviolables que formen parte de su sistema óptico, que quedará inutilizada al ser desprendida y que garantice adecuadamente la imposibilidad de falsificación, la que será provista por la Autoridad Jurisdiccional correspondiente.

La información de la etiqueta deberá coincidir con la consignada en el Certificado de Revisión Técnica (CRT), manteniendo el mismo tipo de características de seguridad. Los colores bases de estas identificaciones serán renovados por año calendario, para obtener el máximo contraste posible, según el siguiente orden de emisión a partir de 1996: 1) verde, 2) amarillo, 3) azul, 4) bermellón, 5) blando, 6) marrón, 7) repite la secuencia.

Esta identificación, producto de la evolución tecnológica, deberá ser reemplazada por otra herramienta que permita, como único medio de acreditación de los datos registrales y de seguridad del vehículo, además de la incorporación de los resultados de la revisión técnica obligatoria, almacenar datos tales como la identificación de la chapa patente, del titular del rodado, entre otros vinculados al vehículo necesarios para su control de tránsito y seguridad vial.

Esta herramienta podrá implementarse mediante un registro electrónico asociado a un chip electrónico autoalimentado adherido al vehículo, la cual deberá permitir realizar los controles dinámicos de lectura y escritura de velocidades, verificación técnica, documentación, robos, control fronterizo y cualquiera que determine la Autoridad de Aplicación del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria regulada en el presente artículo. El control deberá efectuarse a cualquier velocidad, incluso a aquéllas superiores a las máximas permitidas.

Asimismo, la Autoridad de Aplicación reglamentará la homologación y el control de esta herramienta.

20.- Siempre que el taller de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) se encuentre abierto deberá estar presente un Director Técnico del mismo.

21.- Todo Taller de Revisión Técnica Obligatoria deberá contar con un mínimo de elementos mecánicos e instrumental que deberá validar ante su respectiva Autoridad Jurisdiccional (AJ) o Autoridad Nacional.

Los elementos mínimos con los que deberán contar los Talleres de Revisión Técnica (TRT) para su habilitación, sin perjuicio de los que a futuro se puedan exigir de acuerdo a los avances y requerimientos técnicos que la industria incorpore, serán los siguientes:

a) Alineador óptico de faros con luxómetro incorporado.

b) Detector de holguras.

c) Calibre para la medición de la profundidad de dibujo de la banda de rodamiento de neumáticos.

d) Sistema de medición para la determinación de la intensidad sonora emitida por el vehículo (decibelímetro).

e) Analizador de gases de escape para vehículos con motor ciclo Otto (CO y HC).

f) Analizador de humo de gases de escape para vehículos con motor ciclo Diesel (opacímetro o sistema de medición por filtrado).

g) Instalaciones con elevador o fosa de inspección.

h) Crique o dispositivo para dejar las ruedas suspendidas y libres.

i) Lupas de DOS (2) y CUATRO (4) dioptrías.

j) Téster.

k) Frenómetro (Desacelerómetro).

l) Dispositivo de verificación de Alineación de Dirección.

m) Dispositivo de Control de Amortiguación.

n) Herramientas manuales e instrumentos menores de uso corriente y dispositivos para calibración del equipamiento.

El Taller de Revisión Técnica estará facultado para adicionar a los elementos consignados, todas aquellas máquinas o elementos que puedan mejorar la operación sin que redunde en demoras o fraccionamientos de la inspección.

La Autoridad de Aplicación podrá actualizar el listado de equipamiento mínimo exigible.

22.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá efectuar la revisión del vehículo en un mismo predio y en un solo acto.

23.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá efectuar la revisión del vehículo evaluando el estado general de éste en función del riesgo que pueda ocasionar su circulación en la vía pública y de las condiciones específicas exigidas de acuerdo al servicio que preste, cuando éste no sea de estricto uso particular.

A estos efectos, todo vehículo podrá quedar comprendido en uno de los TRES (3) grados de calificación siguiente, en función de las deficiencias observadas:

a. APTO: No presenta deficiencias o las mismas no inciden sobre los aspectos de seguridad para circular en la vía pública.

b. CONDICIONAL: Denota deficiencias que exigen una nueva inspección.

1 Cuando los vehículos sean de carácter particular, éstos tendrán un plazo máximo de SESENTA (60) días para

realizar la nueva inspección.

2 Cuando los vehículos no sean de carácter particular, éstos tendrán un plazo máximo de TREINTA (30) días para realizar la reinspección, intervalo durante el cual no podrán prestar servicios de transporte.

3 Los aspectos a controlar en la nueva inspección serán aquellos que presentaron deficiencias en la primera oportunidad.

c. RECHAZADO: Impedirá al vehículo circular por la vía pública. Exigirá una nueva inspección técnica total de la unidad.

Asimismo, en cumplimiento de la verificación de la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) para los unidades nuevas CERO KILOMETRO (0 km), antes de ingresar al Servicio de Transporte de Pasajeros y Carga de Jurisdicción Nacional y para la totalidad del parque usado, deberá exigir un informe de un certificador habilitado por la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, en el que consta la correspondencia de cada unidad con el prototipo aprobado con la respectiva Licencia de Configuración de Modelo, de lo que deberá dar cuenta en el Certificado de RTO. Los talleres de revisión técnica informarán a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL o a la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL en su caso, el estado de todas las unidades para vigilar permanentemente la configuración respecto al estado registrado.

24.- El Director Técnico ante deficiencias en la unidad procederá a la calificación del vehículo haciendo constar la anomalía detectada, otorgando una nueva fecha de verificación, transcurrido dicho plazo la unidad calificada como condicional no podrá circular por la vía pública.

25.- Cuando un vehículo calificado como condicional o como rechazado no concurre a la segunda inspección, en el plazo otorgado, el taller deberá comunicar esta situación a la Autoridad Jurisdiccional.

26.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá contar con un Sistema de Registro de Revisiones que se utilizará para asentar las verificaciones realizadas, el resultado de las mismas y, de corresponder, el motivo de rechazo. El propietario del vehículo y el Director Técnico responsable del taller deberán firmar dicho registro.

En este sistema también deberán asentarse las altas y las bajas del personal, haciéndolas constar en la columna de observaciones.

27.- El Director Técnico tendrá la obligación de emitir y rubricar el Certificado de Revisión Técnica (CRT) con los datos requeridos según ANEXO J (J.2) de esta reglamentación, el cual caducará automáticamente con la vigencia de la inspección.

28.- El Director Técnico del Taller no podrá ocupar ningún cargo en otro taller habilitado a los mismos fines en un mismo horario.

29.- Los talleres de Revisión Técnica Obligatoria deberán remitir de inmediato a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la información de los resultados de las revisiones, mediante el instrumento que se ponga en vigencia a los fines de llevar la estadística de los datos del parque vehicular.

30.- Todos los vehículos que circulen por la vía pública podrán ser sometidos a una Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (a la vera de la vía), la cual podrá ser de carácter aleatorio, por rutina o ante la presencia de una irregularidad detectable a simple vista. Las revisiones Rápidas Aleatorias (RRA) serán realizadas en los Talleres

de Revisión Técnica Rápida (TRTR).

31.- Los talleres de Revisión Técnica Rápida (TRTR) deberán ajustarse estrictamente a lo consignado en la planilla que como ANEXO J (J.3) forma parte integrante del presente decreto.

32.- Una vez efectuada la Revisión Rápida Aleatoria (RRA), se la asentará en el Certificado de Revisión Técnica (CRT) haciéndose constar las anomalías que presente el vehículo y, en caso de que las mismas no impidan la circulación, el plazo para su repación.

33.- Los talleres de Revisión Técnica Rápida (TRTR), podrán ser de tipo móvil, pero en ningún caso serán habilitados sin contar con el instrumental y los elementos adecuados para efectuar las verificaciones.

34.- Los talleres de Revisión Técnica Rápida (TRTR) deberán contar con un mínimo de personal afectado que posibilite su operación.

35.- Los talleres de Revisión Técnica Rápida (TRTR) deberán contar con un cartel fácilmente legible donde se hará constar su responsable, el personal que lo secunda, su número y la Autoridad que lo habilitó.

36.- Los vehículos que el encargado del puesto determine que sean revisados, serán ubicados de forma tal que no entorpezcan el desplazamiento del tránsito. La verificación no podrá tener una duración superior a VEINTE (20) minutos, computados a partir de la orden de detención del vehículo.

37.- Cada taller de Revisión Técnica Rápida (TRTR) llevará un libro foliado y rubricado donde deberá consignarse el lugar, la fecha y hora y el personal afectado. En este libro se anotarán las irregularidades constatadas en los vehículos, según lo indicado en el ANEXO J (J.4), que forma parte integrante de la presente reglamentación.

38.- Con el propósito de posibilitar el cumplimiento de la vigencia de la Revisión Técnica Obligatoria en todo el Territorio Nacional, los talleres inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y de Cargas de la Resolución Nº 417 del 17 de septiembre de 1992 de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, en caso de ausencia del sistema de revisión técnica en alguna jurisdicción deberá efectuar dicha tarea para todos los vehículos que integran las Categorías L, M, N y O.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, aportará los recursos necesarios para cubrir las deficiencias de la capacidad operativa, implementando un sistema alternativo hasta tanto sea instaurado el mismo en dicha jurisdicción.

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.

ARTICULO 35: Talleres de reparación.

1. La clasificación de los talleres de reparación y de servicio se ajustará a lo establecido en el ANEXO K que es parte de la presente reglamentación.

2. La Autoridad Jurisdiccional otorgará a los talleres de reparación la habilitación para una o varias de las especialidades que el solicitante requiera, de conformidad a las categorizaciones indicadas en la "Clasificación de Talleres y Servicios" que como ANEXO K, forma parte de la presente.

3. El organismo nacional competente establecerá la nómina de conjuntos o subconjuntos de autopartes de seguridad y piezas comprendidas dentro de cada especialidad, y los manuales de procedimiento de reparación y servicios.

4. Será condición de habilitación de los talleres y servicios incluidos en el ANEXO K de la presente, contar, además del requisito del Artículo 35 de la Ley, con las herramientas y equipos adecuados a la o las especialidades para las cuales soliciten su habilitación.

5. La Autoridad Jurisdiccional podrá realizar todas las verificaciones y comprobaciones que estime pertinentes, a efectos del control de los talleres y servicios habilitados.

6. Quienes no posean título Técnico o Profesional en la especialidad, para ser Director Técnico responsable de los Talleres de Reparación, deberán obtener el Certificado que lo habilite en la especialidad de acuerdo a los requerimientos exigidos por los organismos competentes.

7. Los Directores Técnicos de los Talleres CLASE 1, 2 y 3, deberán poseer los grados de capacitación o aptitud que a continuación se indican:

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

-Modificación de chasis, retiro o agregado de conjuntos.

-Modificación de carrocerías.

-Modificación de los Sistemas de Seguridad siguientes: Sistema de Frenos, Sistema de Dirección, Sistema de Suspensión, Sistema de Transmisión.

-Modificación de Motores o Repotenciación.

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

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

-Motores.

-Chasis.

-Dirección.

-Suspensión.

-Frenos.

-Carburación y Encendido.

-Inyección.

-Control de Humos y Contaminantes.

-Alineación y Balanceo.

-Sistema de Transmisión.

-Sistema Eléctrico e Iluminación.

-Sistema de Combustible (Salvo GNC).

-Instrumental y Accesorios.

-Cerraduras de Seguridad.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Número de orden.

b) Fecha.

c) Marca.

d) Modelo.

e) Dominio.

f) Titular.

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

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

i) Observaciones.

j) Firma del Director Técnico.

k) Firma del responsable del vehículo.

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

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

TITULO VI LA CIRCULACION

CAPITULO I REGLAS GENERALES

Art. 36: PRIORIDAD NORMATIVA. Sin reglamentar.

Art. 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.

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

Art. 39: CONDICIONES PARA CONDUCIR. Los automotores serán conducidos con ambas manos sobre el volante de dirección, excepto cuando sea necesario accionar otros comandos. El conductor no debe llevar a su izquierda o entre sus brazos a ninguna persona, bulto o animal, ni permitirá que otro tome el control de la dirección.

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

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

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.

Art. 41: PRIORIDADES. La prioridad de paso en una encrucijada rige independientemente de quien ingrese primero al mismo. El incumplimiento de cualquiera de los supuestos de este artículo tiene las sanciones establecidas en el Anexo 2.

a) En el caso de encrucijadas de vías de diferente jerarquía no semaforizadas la prioridad de la principal podrá establecerse a través de la señalización específica.

Esta señalización no es necesario colocarla en todas las encrucijadas sobre la vía principal.

b) y c) Sin reglamentar;

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

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

f) y g) Sin reglamentar;

Art. 42: ADELANTAMIENTO.

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

b) Sin reglamentar;

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

d) al h) Sin reglamentar;

Art. 43: GIROS Y ROTONDAS.

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

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

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

b) al e) Sin reglamentar;

Art. 44: VIAS SEMAFORIZADAS.

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

b) al f) Sin reglamentar;

Art. 45: VIA MULTICARRILES.

a) y b) Sin reglamentar;

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

d) al g) Sin reglamentar;

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

a) al d) Sin reglamentar;

Art. 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.

*Art. 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.

Art. 49: ESTACIONAMIENTO.

a) La autoridad jurisdiccional podrá disponer con carácter general, para áreas metropolitanas, la prohibición de estacionar a la izquierda en las vías de circulación urbanas. En el caso que la norma tenga vigencia en toda la jurisdicción, será suficiente la señalización perimetral, del área que involucra la norma, sin necesidad de hacerlo por cuadra.

a.1. La autoridad local debe reglamentar específicamente el uso de la grúa y del inmovilizador (bloqueador), siendo el pago del arancel del servicio, el único requisito para liberar el vehículo afectado.

La grúa deberá remover exclusivamente aquellos vehículos en infracción al inc. b) del Art. 49 de la presente Ley.

a.2 El estacionamiento se debe realizar:

a.2.1. Maniobrando sin empujar a los otros vehículos y sin acceder a la acera.

a.2.2. Dejando el vehículo con el motor detenido y sin cambio. Si hay pendiente el mismo debe quedar frenado y con las ruedas delanteras transversales a la acera. En el caso de vehículos de carga deben, además, colocar cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública;

a.2.3. Cuando el estacionamiento debe efectuarse en forma paralela al cordón, debe dejarse libre una distancia aproximada de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m) respecto del mismo y no menos de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) entre un vehículo y otro;

a.2.4. Cuando no exista cordón se estacionará lo más alejado posible del centro de la calzada, pero sin obstaculizar la circulación de peatones;

a.2.5. Cuando se efectúe en forma perpendicular o con un ángulo menor respecto al cordón y la señalización así lo indique, se ubicará el vehículo conforme a la demarcación horizontal. De no existir ésta, la distancia a dejar entre vehículos será de SIETE DECIMAS Y MEDIA DE METRO (0,75 m). En el estacionamiento perpendicular al cordón se colocará hacia éste la parte posterior del vehículo. Cuando se estacione en ángulos distintos, se pondrá la parte delantera en contacto con aquél;

b) Sin reglamentar b.1 Sin reglamentar b.2. Sin reglamentar b.3. Sin reglamentar b.4 Sin reglamentar b.5. Sin reglamentar b.6. Cuando no existe prohibición general sobre el respectivo costado de la vía, debe colocarse la señal R8 del Sistema Uniforme de Señalamiento Vial. En este caso la señal puede ser de menor tamaño, no reflectiva y colocada sobre la línea de edificación; Cuando no hay señal en un acceso y existe permisión de estacionar en la cuadra, se supone que esa entrada no está en uso.

Cuando está señalizado, la autoridad de aplicación local debe controlar que la misma se ajuste a las características del lugar;

b.7. El vehículo, o cualquier otro objeto, dejado en la vía pública por mayor lapso del establecido por la autoridad jurisdiccional, se considera abandonado, debiendo ser removido por la autoridad local, quien reglamentará un procedimiento sumario para ejecutar la sanción y cobrar el depósito y otros gastos, pudiendo enajenar el vehículo o elemento con los recaudos legales pertinentes:

b.8. La autoridad local es competente para determinar los lugares en que podrán estacionarse estos vehículos mediante la señal R.24 del Sistema Uniforme de Señalamiento, para permitir; ó R.25 para exclusividad, procurando preservar la habitabilidad y tranquilidad ambiental de las zonas residenciales;

c) Igualmente corresponde a la autoridad local establecer los espacios reservados en la vía pública, con la única excepción del uso de los mismos por los vehículos oficiales o afectados a un servicio público o a un organismo. Los automotores de propiedad de los funcionarios no se consideran afectados al servicio oficial.

Esta prohibición está referida exclusivamente al uso de la calzada.

CAPITULO II REGLAS DE VELOCIDAD

Art. 50: VELOCIDAD PRECAUTORIA. Sin reglamentar.

Art. 51: VELOCIDAD MAXIMA. Sin reglamentar.

Art. 52: LIMITES ESPECIALES. Sin reglamentar.

CAPITULO III REGLAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE

*Art. 53: EXIGENCIAS COMUNES.

a) Los vehículos deben circular en condiciones adecuadas de prestación cumpliendo con los requisitos de seguridad establecidos en el título V de la Ley de Tránsito y de esta Reglamentación.

b) Antigüedades máximas.

b.1) Los propietarios de vehículos para transporte de pasajeros, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley Nº 24.449;

b.2) Los propietarios de vehículos para transporte de sustancias peligrosas, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley Nº 24.449;

b.3) Los propietarios de vehículos para transporte de carga, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley Nº 24.449.

La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA

Y SERVICIOS establecerá las condiciones a las que deberán sujetarse, para continuar en servicio, las unidades de transporte de cargas, conforme lo establecido por el Artículo 53 inciso b) de la Ley Nº 24.449.

A tales efectos, la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS podrá establecer las condiciones mínimas exigibles del estado estructural de las referidas unidades, protocolo técnico, periodicidad, evaluación de aptitud, relación peso - potencia y otros aspectos relativos al régimen de control y de exigencias técnicas y de seguridad vial.

b.4) A los efectos de poner en vigencia la disposición del primer párrafo del inciso b) del Artículo 53 de la Ley Nº 24.449, facúltase a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, para establecer las condiciones a las que deberán sujetarse, para poder continuar en servicio, las unidades de transporte de las categorías indicadas en los puntos b.1) y b.2) que hayan superado la antigüedad prevista en el mencionado artículo.

En cualquiera de los casos mencionados en el párrafo anterior, ningún vehículo de las categorías aludidas podrá continuar circulando una vez cumplido los TRES (3) años de vencido el plazo fijado en el Artículo 53 inciso b) de la Ley Nº 24.449.

b.5) Las unidades susceptibles de ser remolcadas -cualquiera sea la carga transportada- podrán continuar en servicio una vez vencidos los plazos legales establecidos, cumpliendo con la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) con una frecuencia de SEIS (6) meses. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS podrá establecer condiciones mínimas exigibles del estado estructural de las referidas unidades, protocolo técnico, periodicidad, evaluación de aptitud y otros aspectos relativos al régimen de control y de exigencias técnicas.

c) Las dimensiones máximas se complementan con lo establecido en el ANEXO R "PESOS Y DIMENSIONES" al presente inciso;

d) Los pesos máximos transmitidos a la calzada, se complementan con lo establecido en el ANEXO R, al presente inciso;

e)La Autoridad de Aplicación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley N° 24.449, determinará los supuestos de excepción y el régimen de sanciones que correspondan a la falta de cumplimiento en la relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre, así como también el mecanismo de actualización de dicho parámetro conforme la tecnología de mercado.

f) Sin reglamentar.

g) Todos los Los sistemas de registro de operaciones deberán encontrarse homologados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) conforme lo establecido por la Ley Nº 19.511 de Metrología Legal, los convenios internacionales vigentes en la materia y el presente, para lo que realizará los ensayos y las validaciones pertinentes.

Los sistemas de registro de operaciones deberán incluirse, como un elemento de instalación obligatoria en las unidades correspondientes, en el MANUAL DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

Los talleres de Revisión Técnica Obligatoria de jurisdicción nacional de los artículos 34 y 35 de la Ley Nº 24.449 y sus modificatorias, comprobarán la instalación y controlarán el normal funcioanmiento de los SISTEMAS DE REGISTRO DE OPERACIONES, en ocasión de realizar la verificación mecánica de los vehículos legalmente

prevista.

La SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, será la autoridad de aplicación del sistema.

Será responsabilidad del transportista y del conductor, en su caso, que el SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES funcione debidamente, como también que la información que registre sea el fiel reflejo de la realidad.

Apruébase EL PROTOCOLO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA EL SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES que como Anexo X forma parte integrante del presente.

h) Los vehículos de transporte y la maquinaria especial deben llevar en la parte trasera "un círculo reflectivo indicador de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar", el que debe cumplir con los siguientes requisitos:

h.1. Se colocará en la parte posterior del vehículo, sobre el lado izquierdo, lo más próximo posible al plano vertical y en lugar visible. En el caso de unidades remolcadas se debe aplicar la misma señalización.

h.2. El círculo retrorreflectante será de color blanco y el nivel de retrorreflexión del círculo se ajustará como mínimo a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo;

h.3. El círculo tendrá un diámetro de DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS MAS o MENOS CINCO MILIMETROS (250 mm q 5 mm). Los números serán negros y estarán en posición centrada con una altura de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (150 mm q 5 mm), y el ancho del trazo será de VEINTE MILIMETROS MAS o MENOS DOS MILIMETROS (20 mm q 2 mm).

h.4. La SECRETARIA DE TRANSPOTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, en su carácter de Autoridad del Tránsito dispondrá las normas reglamentarias y complementarias, como así las modificaciones que surjan de acuerdos internacionales y las excepciones, previa consulta con los organismos técnicos correspondientes;

i) al k) Sin reglamentar;

Art. 54: TRANSPORTE PUBLICO URBANO.

1. La parada se identificará mediante la señal correspondiente, de acuerdo al Sistema Uniforme de Señalamiento;

Art. 55: TRANSPORTE DE ESCOLARES. El transporte de NIÑOS o de ESCOLARES comprende el traslado de menores de CATORCE (14) años, entre sus domicilios y el establecimiento educacional, recreativo, asistencial o cualquiera relacionado con sus actividades, y se realizará de conformidad a las siguientes pautas:

1. El conductor, sin perjuicio de estar habilitado como profesional, cumpliendo todas las condiciones del Art. 20, debe demostrar conducta ejemplar, aseo, corrección y excelente trato con sus pasajeros y, a partir del segundo año de vigencia de la presente, deberá tener aprobado el curso de capacitación establecido en el inc. 2 del Art. 10;

2. Los vehículos deben cumplir con lo dispuesto en el Título V de la Ley 24.449 y su reglamentación,

especialmente:

2.1. Pertenecer o ser contratados por el titular del servicio, estar expresamente habilitados y tener carácter exclusivo para tal fin;

2.2. Ser de color predominantemente anaranjado, pudiendo tener franjas o baguetas claras;

2.3. Llevar letreros en los CUATRO (4) costados que digan, en letras negras, suficientemente legibles: "ESCOLARES" o "NIÑOS";

2.4. Poseer sendas puertas de cada lado, no accionables por los menores sin intervención del conductor o preceptor;

2.5. Poseer una salida de emergencia, operable desde el interior y exterior;

2.6. Poseer retrovisores externos y vidrios de seguridad, según los ANEXOS E y F de esta Reglamentación;

2.7. Carecer de asientos móviles o provisorios;

2.8. Poseer iluminación interior suficiente;

2.9. Poseer matafuegos normalizados según el tipo de vehículo de que se trate, de acuerdo a lo regulado en el inc. f.1. del Art. 40;

2.10. Poseer las luces intermitentes de emergencia conforme se establece en el punto C.2.5. del ANEXO I de esta Reglamentación;

2.11. No tener una antigüedad mayor a DIEZ (10) años al momento de ingresar a la prestación del servicio, pudiendo permanecer en el mismo en tanto cumpla las demás exigencias de esta reglamentación y las que establezca la autoridad jurisdiccional.

El requisito establecido en este apartado tendrá vigencia a partir del 1 de Julio de 1999.

2.12. Llevar en la parte trasera el círculo retrorreflectivo establecido en el inc. h) del Art. 53, y de la misma forma el número de habilitación correspondiente;

2.13. Respecto a los correajes de seguridad se aplicará lo dispuesto en el punto C.1, del inc. a) del Art. 30;

2.14. Cumplir con las normas locales sobre higiene y salubridad de la unidad;

2.15. La autoridad jurisdiccional promoverá vehículos especialmente adaptados para menores con movilidad reducida a fin de contribuir mediante las opciones del transporte, a la integración de los menores con discapacidad;

3. En la prestación del servicio, deberá extremarse la prudencia y el cumplimiento de la normativa específica, manteniendo las puertas cerradas durante la circulación, permitiendo el ascenso/descenso sólo por la puerta contigua a la acera más próxima al destino, conservando encendidas las luces de emergencia. Sólo podrá transportarse docentes, familiares o personas vinculadas con el motivo del viaje;

4. La responsabilidad por el incumplimiento de lo establecido en la presente, es solidaria entre el propietario de la unidad, el titular del servicio y el establecimiento al que pertenecen los menores, con excepción de los hechos

sólo imputables a la conducta del conductor.

ARTICULO 56: TRANSPORTES DE CARGA.

a) La inscripción del vehículo en el registro de transportes de carga de la jurisdicción se concretará cuando se realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica, con excepción de los vehículos para transportes especiales (sustancias peligrosas, internacional, etc.). Con dicha inscripción el vehículo queda habilitado para operar el servicio, conservando la habilitación con la sola entrega del formulario que confeccionará con carácter de declaración jurada, en cada oportunidad que realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica. La constancia de haber realizado ésta, lo es también de inscripción.

b) La inscripción se realizará de la siguiente forma:

b.1. En ambos costados del vehículo, preferentemente en la cabina y en forma legible e indeleble, se inscribirá el nombre o razón social y domicilio legal del propietario del vehículo o del transportista, incluyendo su teléfono.

b.2. Se podrán repetir estos datos en forma destacada igualmente, el número de dominio en los costados de la caja de los vehículos y en el techo (o lona).

b.3. De la misma forma, sobre la caja de carga de cada vehículo que integre la formación, se inscribirá del lado derecho su peso máximo permitido y más abajo su tara, expresados en toneladas y hasta con dos decimales.

b.4. El tipo y la tara pueden reemplazarse por la potencia del motor en las unidades o vehículos tractores.

b.5. Se entiende por "tara", al peso propio del vehículo, sin carga ni pasajeros, en condiciones de marcha con su tripulación normal, accesorios y abastecimiento completos.

b.6. Tipo de vehículo, es el que surge del Artículo 28 de esta reglamentación;

c) La carta de porte o el manifiesto de carga exigible es el establecido por la regulación específica para cada tipo de servicios de transporte;

d) Sin reglamentar;

e) La carga no debe sobresalir de los límites del vehículo, excepto en las condiciones reglamentadas en el ítem 7 del Anexo R.

f) Sin reglamentar.

g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados, dotados con los dispositivos que observen lo establecido en las normas IRAM 10.018/89 - Contenedores. Definiciones-, IRAM 10.019/86 - Contenedores. Clasificación, designación, medidas y masa bruta-, IRAM 10.020/88 - Contenedores. Codificación, identificación y marcado-, IRAM 10.021/86 - Contenedores Serie 1. Esquineros -, IRAM 10.022/88 - Contenedores Serie 1. Manipulación y sujeción-, IRAM 10.023/89 - Contenedores. Placa de aprobación- e IRAM 10.027/90 - Contenedores Serie 1. Contenedores de uso general, características y ensayos-, compatibles con las normas internacionales y con las que al respecto dicte la SECRETARIA DE TRANSPORTE del ME y OSP.

Las cargas que se transporten sobre camiones playos, excepto los contenedores, deberán estar aseguradas mediante sistemas de cintas o cables de fijación conforme a lo establecido en la norma IRAM 5379/92.

h) Los transportes de sustancias y residuos peligrosos cumplirán con las disposiciones de la Ley N. 24.051, su

reglamentación y con el Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, que como ANEXO S, forma parte de la presente Reglamentación.

*Art. 57: EXCESO DE CARGA.

Los vehículos que circulen con pesos y dimensiones que superen los máximos admitidos, serán retenidos hasta tanto se reacomode la carga o se descargue el exceso.

En los casos que se detecte un exceso de peso, la autoridad competente queda facultada a percibir en compensación por el deterioro ocasionado por dicho exceso, el importe equivalente a los litros de Nafta Especial, (Automóvil Club Argentino Central), que figura en la siguiente tabla.

EXCESO EJE SIMPLE TANDEM DOBLE TANDEM TRIPLE
(kg.) RUEDA RUEDA RUEDA RUEDA RUEDA
RUEDA
SIMPLE DUAL SIMPLE DUAL SIMPLE DUAL
500 89 60 62 37 63 38
1000 142 72 76 45
78 47
1500 210 112 92 55 95 57
2000 295 159 166 99 155 93
2500 396 208 211 127 195
117
3000 516 266 263 158 242 145
3500 656 334 322 193 296 177
4000 818 410 390 234
356 214
4500 1003 497 466 280 425 255
5000 1212 594 551 331 502 301
5500 1450 697
647 388 585 351
6000 1716 823 752 451 684 410
6500 2016 956 869 521 791 474
7000
2352 1104 999 599 909 545
7500 2731 1401 1154 692 1040 624
8000 3159 1604 1307 784
1187 712
8500 3635 1832 1494 896 1354 812
9000 4242 2126 1716 1029 1540 924
9500
5039 2539 2018 1211 1806 1084
10000 5735 2872 2276 1366 2035 1221

Los excesos de carga serán transferidos a otros vehículos, o descargados en los lugares que indique la autoridad competente. La mercadería descargada deberá ser retirada por el transportista o responsable de la carga dentro de los plazos que a tal fin establezca dicha autoridad. Al efecto, se hará constar en el Acta, el plazo

de vencimiento del depósito atento a la condición de la mercadería: perecedera o imperecedera.

Cuando se compruebe un exceso de peso, la autoridad competente labrará un Acta con la constancia del pesaje indicado por la balanza autorizada. Dicha Acta será rubricada por el conductor del vehículo en infracción. En caso de negativa a reconocer el exceso de carga, se dejará constancia de dicha circunstancia en la citada Acta.

En los casos en que la mercadería se encontrara precintada por la autoridad aduanera, y siempre y cuando los excesos de carga no superen los pesos máximos establecidos para el vehículo o combinación de acuerdo a la configuración del mismo, se procederá a labrar el Acta correspondiente permitiendo su circulación sin necesidad de reacomodar la carga.

En ningún caso la autoridad competente podrá interrumpir la circulación de los vehículos más allá del tiempo necesario para reacomodar o descargar el exceso de peso registrado y confeccionar el Acta.

El canon por los daños a obras de arte, señalización o cualquier otro elemento componente de las rutas o su equipamiento que sean dañados por la circulación de vehículos fuera de norma, será establecido y actualizado con criterio uniforme para todo el país.

El pago del canon no exime al transgresor de la aplicación de la multa que correspondiere ni de reacomodar o descargar el exceso.

Las fuerzas de seguridad y policiales deben prestar auxilio al efecto del cumplimiento de lo dispuesto en este Artículo.

Art. 58. REVISORES DE CARGA. Los revisores de carga tienen función exclusiva en su materia, sin perjuicio de las competencias de otras autoridades.

Esta función puede otorgarse a funcionarios de los entes viales y de transporte, de cada provincia y de la Nación, excepto en el caso de las rutas nacionales concesionadas, donde esta función corresponde a los concesionarios.

En todos los casos se requiere la preparación técnica previa adecuada, la pertinente selección, bajo responsabilidad de la autoridad que los designa y la documentación identificatoria pertinente, con mención de las facultades otorgadas por la ley y la reglamentación.

CAPITULO IV REGLAS PARA CASOS ESPECIALES

Art. 59. OBSTACULOS. La autoridad a que se refiere el presente artículo es la local en su jurisdicción y la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD en las rutas nacionales.

Los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retrorreflectancia de noche. El nivel de retrorreflección de los elementos que se utilicen, deberá ajustarse, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM respectiva, conforme a la norma europea armonizada EN 471. La superficie que abarque y la distribución del material retrorreflectivo en la vestimenta debe ser:

a) En el torso: por detrás debe abarcar toda la espalda y por delante debe formar la "Cruz de San Andrés", y b)

En el calzado, estará colocada sobre el talón.

La COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL en coordinación con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, especificará los colores y características de la vestimenta para las fuerzas de seguridad y policiales, defensa civil, bomberos, servicios de apuntalamiento, explosivos, u otros similares de urgencia, trabajadores de auxilio mecánico, de la construcción de la vía pública, de recepción de residuos o escombros, personal de ambulancias, personal de los vehículos guías y de los de las cargas excepcionales, u otros servicios que se presten en la vía pública.

Art. 60. USO ESPECIAL DE LA VIA. Es competente la autoridad de tránsito de cada jurisdicción;

a) La clausura de una vía de circulación debe ser adecuadamente advertida mediante el señalamiento transitorio establecido en el ANEXO L de la presente. Las vías alternativas deben presentar similares condiciones de transitabilidad, que la clausurada y su extensión no debe superarla en demasía;

b) A la máxima brevedad posible, luego de finalizado el evento autorizado y dentro de las VEINTICUATRO (24) horas siguientes, los organizadores restituirán la vía a su normalidad, previa al mismo, coordinando con la autoridad correspondiente, la que fiscalizará la calidad de los trabajos de restitución. Pueden quedar aquellos elementos que resulten beneficiosos a la seguridad.

Art. 61: VEHICULOS DE EMERGENCIA.

1. Las balizas se deben ajustar a los requisitos del inc. f del Art. 40;

2. Ningún vehículo no autorizado puede usar ni tener señales sonoras no reglamentadas (sirena);

3. Los usuarios de la vía pública, facilitarán la circulación e los vehículos en emergencia, dejando la vía expedita, acercándose al borde derecho lo más posible y deteniendo la marcha en el momento de su paso, sin entorpecer a los restantes para que efectúen las mismas maniobras. En autopistas, semiautopistas y caminos, no es necesario detener el vehículo, siempre que se deje libre el carril correspondiente.

Art. 62. MAQUINARIA ESPECIAL. La circulación de maquinaria especial agrícola se halla reglamentada en el ANEXO LL "Normas para circulación de maquinaria agrícola" que forma parte de la presente reglamentación.

Art. 63. FRANQUICIAS ESPECIALES. El derecho de uso de la franquicia especial implica la exención de una obligación en virtud del cumplimiento de una función o servicio destinado al bien común;

La franquicia es de carácter excepcional y debe ser ejercida conforme los fines tenidos en mira al reconocerla. El derecho habilita exclusivamente la circulación en áreas de acceso prohibido o restringido y el estacionamiento en lugares no habilitados, cuando el desempeño de la función o el servicio lo requieran, y no autoriza al incumplimiento de la normativa general del tránsito.

El reconocimiento u otorgamiento de las franquicias, corresponde a la máxima autoridad del tránsito en cada jurisdicción, luego de acreditados los requisitos correspondientes. Se establecerán sendos distintivos uniformes para las franquicias de estacionamiento, de circulación y para cada una de las situaciones siguientes:

a) LISIADOS: según Ley N. 22.431. La franquicia es respecto del vehículo (adaptación) y para estacionar, pudiendo hacerlo en cualquier lugar que no cree riesgo grave o perturbación de la fluidez, en general no deben hacerlo en los sitios indicados en el inc. b) del Art. 49 de la Ley;

b) DIPLOMATICOS: según lo establecido en los acuerdos internacionales, para extranjeros acreditados en el país, a cuyo efecto se dará intervención al MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, quien emitirá las certificaciones que correspondan;

c.1. JUECES Y FUNCIONARIOS JUDICIALES: sólo para los que tienen facultades instructorias y para el cumplimiento de una misión relacionada con su función específica. En general son franquicias para estacionar;

c.2. FUNCIONARIOS POLICIALES, DE SEGURIDAD, FISCALIAS Y OTROS CON FUNCIONES SIMILARES: franquicia para estacionar y excepcionalmente para circular;

c.3. PROFESIONALES, sólo para estacionamiento:

c.3.1. MEDICOS y prestadores de servicios asistenciales similares que deban concurrir de urgencia a domicilios;

c.3.2. SACERDOTES: misma situación;

c.3.3. PERIODISTAS: los que cumplen servicios de "exteriores" (reporteros, cronistas, fotógrafos, camarógrafos y similares) con la identificación visible del medio periodístico correspondiente, según lo establecido en la ley que regula el ejercicio de su profesión;

d.1. Los vehículos antiguos de colección tendrán la capacidad de circulación que determine la normativa específica que emita la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y/o la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL en el marco de sus competencias y conforme el resultado obtenido en la revisión técnica mencionada en el inciso 40 del artículo 34 de la presente reglamentación.

Podrán adicionalmente obtener franquicias administrativas locales especiales para circular en lugares o áreas de acceso prohibido o restringido.

d.1.1 Podrán solicitar dichas franquicias los titulares de los referidos vehículos, inscriptos en el Registro de Automotores antiguos de colección, el cual quedará a cargo de la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, la que queda facultada, a esos fines, para celebrar convenios con la o las entidades dedicadas a la promoción y desarrollo de esta actividad, que a juicio del organismo mencionado reúnan los antecedentes suficientes para asumir ese cometido;

d.1.2. El Registro de Automotores antiguos de colección, sin perjuicio de otras funciones que se le asignen, deberá: d.1.2.1. Calificar a los automotores como antiguos de colección, teniendo en cuenta para ello que por sus características y/o antecedentes históricos constituyan una reserva para la defensa y el mantenimiento del patrimonio cultural de la NACIÓN, y tengan como mínimo TREINTA (30) años de antigüedad;

d.1.2.2. Otorgar una "Constancia de Origen y Titularidad" la que deberá presentarse para la inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor correspondiente;

d.1.2.3. Entregar un distintivo que identifique al vehículo como incorporado al Registro de Automotores antiguos de colección.

d.1.3. Los Automotores antiguos de colección bajo las condiciones precedentes y cumpliendo lo establecido en el inciso 40 del artículo 34 de la presente reglamentación, podrán, además, solicitar a la autoridad local el otorgamiento de las franquicias que los exceptúen del cumplimiento de ciertos requisitos para circular en lugares, ocasiones y lapsos determinados. Deberán circular con la documentación prevista en los incisos a), b) y

d) del artículo 40 de la Ley N° 24.449, más el distintivo otorgado por el Registro de Automotores antiguos de colección a la vista y en las condiciones seguras de circulación que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

d.2. Los prototipos experimentales son vehículos de experimentación tecnológica que deben cumplir con las condiciones y requisitos de seguridad fundamentales y, cuando creen riesgos, solamente circularán por las zonas especialmente delimitadas en las franquicias otorgadas.

e. Chasis o vehículos incompleto o camiones rígidos: tienen franquicia de circulación, cuando posean los siguientes elementos: neumáticos, guardabarros, frenos, sistema de iluminación y señalamiento (faros delanteros, luces de posición delanteras y traseras, de giro y de freno), espejos retrovisores, parabrisas, correaje y casco de seguridad.

Estos vehículos sólo podrán circular en horas diurnas y a una velocidad máxima de SETENTA KILÓMETROS POR HORA (70 km/h).

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

f) ACOPLADOS PARA TRASLADO DE MATERIAL DEPORTIVO: (lanchas, aviones ultralivianos, coches de carrera, caballos, etc.), salvo la característica del material en traslado, que no debe ser más ancho que el vehículo que lo remolca, deben ajustarse en lo demás a las reglas de circulación. Cuando no pueda ser así, solicitará permiso de circulación general, en el que se especificarán las restricciones;

g) TRANSPORTE POSTAL Y VALORES BANCARIOS: para los vehículos que tengan permiso o habilitación de la autoridad de control, que podrán estacionar en la proximidad de su destino (banco, correo, buzón, etc.);

CAPITULO V ACCIDENTES

Art. 64. PRESUNCIONES. La relación de la infracción con el accidente debe ser causa o concausa eficiente.

Art. 65: OBLIGACIONES.

a) La detención debe hacerse en lugar seguro y sin crear nuevos riesgos;

b) Sin reglamentar.

c) La denuncia, exposición o acta de choque, se realizará en el formulario establecido en el ANEXO U, cuando corresponda;

d) La autoridad administrativa de investigación debe estar expresamente facultada para esos fines, estableciendo la causa del accidente y no las responsabilidades.

En caso de vehículos equipados con sistemas o elementos de control aplicables al registro de las operaciones del mismo, se debe comunicar tal circunstancia, debiendo la autoridad interviniente secuestrar el soporte con los

datos, cuando del accidente resultaren víctimas. En las mismas circunstancias el conductor o acompañante y en su defecto, otra persona legítimamente interesada, debe entregar el soporte grabado a dicha autoridad.

En los restantes casos, el interesado puede entregar a la autoridad que intervenga o ante la que haga la denuncia, el referido soporte a efectos de preservarlo como prueba, bajo recibo detallado.

*Art. 66. INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA. A los fines de estudiar y analizar los siniestros viales en los términos del artículo que se reglamenta, cada jurisdicción provincial centralizará la información de su territorio, y la remitirá a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La mencionada información deberá consignarse en los formularios de actas siniestrales que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determine, sin perjuicio del derecho de solicitar información adicional.

a) Es autoridad de aplicación para el labrado de las actas siniestrales la Policía Federal y las Policías Provinciales, la Gendarmería Nacional y Prefectura Nacional, la Policía de Seguridad Aeroportuaria, correos públicos y privados autorizados y registrados a tal fin, y las aseguradoras o asociaciones de aseguradoras que se constituyan al efecto, los cuales deberán consignar la totalidad de los datos del siniestro.

b) Las aseguradoras deberán remitir copia de las Actas Siniestrales a la Superintendencia de Seguros de la Nación y ésta deberá registrarlas en su base de datos.

c) El acta de denuncia de siniestros correspondiente formará parte del sumario penal, debiendo constar en éste la remisión de la copia pertinente a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

d) La SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION debe mantener on line con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL su base de datos para lo cual coordinarán su actuación.

Art. 67. SISTEMA DE EVACUACION Y AUXILIO. Debe ser coordinado por el ente jurisdiccional competente, con intervención de las áreas correspondientes.

Art. 68. La Superintendencia de Seguros de la Nación en el plazo de TREINTA (30) días deberá dictar la norma que considere adecuada a efectos de que los aseguradores den cumplimiento con la exigencia establecida en el tercer párrafo, segunda parte, del artículo 68 de la Ley Nº 24.449 y sus modificatorias respecto de la revisión técnica obligatoria. La misma será exigible una vez que en la jurisdicción en la que se pretenda asegurar cada rodado se encuentre en funcionamiento el sistema de revisión técnica obligatorio conforme lo establece el artículo 34 del presente.

La Superintendencia de Seguros de la Nación en conjunto con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, determinará y comunicará a las aseguradoras el momento en que resulte técnicamente posible aplicar un sistema de prima variable del seguro Obligatorio Automotor por parte de estas últimas, para ello deberán encontrarse operativos los registros de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá arbitrar los medios necesarios para permitir a las aseguradoras del acceso a la información existente en sus bases de datos que sean necesarios para viabilizar la implementación del sistema de prima variable establecido en la Ley Nº 24.449 y sus modificatorias.

TITULO VII BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

CAPITULO I PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 69: Sin Reglamentar

Artículo 70: Cuando se utilicen modos automáticos o semiautomáticos para la comprobación de infracciones en la vía pública, la autoridad pertinente deberá, de acuerdo al procedimiento que se establezca al efecto, notificar la comisión de la falta al conductor de la unidad dentro de los DIEZ KILÓMETROS (10 km) del lugar en donde se hubiere verificado la misma.

Cuando este procedimiento fuera imposible por circunstancias acreditadas debidamente será válida la notificación al domicilio del presunto infractor.

Artículo 71: En los supuestos de infracciones cometidas en jurisdicciones distintas a la nacional, cuando el imputado se domicilie a más de SESENTA (60) kilómetros del asiento del Juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de la comisión de la infracción y opte por ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal, deberá proceder mediante la utilización de los medios y de la forma que oportunamente determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor a los SESENTA (60) kilómetros del asiento del Juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, deberá comparecer o ser traído por la fuerza pública ante dicho Juez.

Previamente a conceder un aplazamiento del juzgamiento del infractor que manifieste la necesidad de ausentarse, el Juez deberá evaluar las razones invocadas y acreditadas por el infractor y decidir si las mismas resultan de entidad suficiente para otorgar la prórroga solicitada. En caso de serlo, el Juez fijará la fecha para el juzgamiento, la que no deberá exceder el plazo máximo legal de SESENTA (60) días.

En los supuestos de infracciones cometidas en jurisdicción nacional en los que el imputado optara por prorrogar el juzgamiento al Juez competente en razón de su domicilio, y siempre que se dieran los requisitos legales al respecto, deberá cumplirse con el procedimiento que oportunamente determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Cuando el juzgamiento requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción, a criterio exclusivo del Juzgador, este último podrá solicitar los informes pertinentes al Juez o a las autoridades de constatación locales.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá dictar las normas que sean necesarias a efectos de establecer un sistema de colaboración interprovincial para garantizar el envío y recepción de notificaciones, efectivo juzgamiento de las infracciones, registro y remisión de sentencias de juzgamiento al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito y toda otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del efectivo cumplimiento de lo establecido en la ley.

A los fines del presente será considerada jurisdicción nacional a las vías de circulación constituidas pro rutas nacionales, puentes o túneles interjurisdiccionales o cualquier otra que interconecte distintas jurisdicciones.

CAPITULO II MEDIDAS CAUTELARES

ARTICULO 72: La retención preventiva a que se refiere el artículo de la Ley que se reglamenta, estará a cargo

de la autoridad policial o fuerzas de seguridad en sus respectivas jurisdicciones. a) 1. Se considera sorprendida en in fraganti estado de intoxicación a una persona, cuando el mismo es manifiesto y evidente. En tal caso la retención debe ser inmediata, no debiendo insumir más de TREINTA (30) minutos.

Deberá dejarse constancia del acto La comprobación de alcoholemia en el caso del inciso a.1, deberá llevarse a cabo de conformidad con lo previsto por el artículo 73 del ANEXO 1 del Decreto Nº 779/95.

b) Sin reglamentar;

c) Se puede impedir la circulación de vehículos, cuando afecten la seguridad, la estructura vial o por falta o ilegitimidad de la documentación, según los casos taxativamente enumerados en el Artículo 40. Los vehículos podrán ser removidos de la vía pública si es que el mismo no pudiere ser conducido por persona habilitada al encontrarse incurso en falta grave conforme lo establecido en el inciso m) del Artículo 77 de la Ley Nº 24.449 y sus modificatorias. Los gastos de remoción y traslado serán a cargo del titular registral o tenedor de la unidad. La conducción de la unidad retenida deberá ser realizada por personal capacitado acorde al tipo de unidad de que se trate y contando para las unidades afectadas al transporte de pasajeros o cargas con el tipo de habilitación necesaria para conducir las mismas.

d) Sin reglamentar;

e) Sin reglamentar.

ARTICULO 72 Bis.- Cuando la retención de la licencia a la que la alude el presente artículo se corresponda con la otorgada por una autoridad nacional, la misma deberá ser girada al órgano emisor a fin de que el infractor cumpla con el procedimiento fijado en este artículo. En este caso el pago de la multa y la devolución de la licencia podrá ser tramitada por ante cualquier delegación que posea la autoridad competente en el interior del país o en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siendo a cargo del infractor los gastos de remisión y entrega de la licencia siempre que la misma no hubiera sido retenida en el lugar en que se tramite su devolución.

En los restantes casos y en el plazo previsto, el presunto infractor deberá presentarse personalmente, o por intermedio de un representante que posea poder al efecto, ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa, el cual podrá ser ejercido bajo la modalidad prevista en el primer párrafo del artículo 71 de la Ley Nº 24.449.

En todos los supuestos en que el infractor optare por agotar la vía administrativa y solicitar la revisión judicial, se aplicará para ello el procedimiento vigente en cada jurisdicción.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá diseñar un modelo de boleta de citación del inculpado en el término de SESENTA (60) días de entrada en vigencia del presente decreto.

El modelo deberá contener lo siguiente:

a) Identificación del titular de la licencia (nombre, apellido y documento nacional de identidad), la clase o categoría de licencia y su vigencia.

b) Identificación de la infracción (número, causa, fecha y hora de la infracción).

c) Identificación de la autoridad de comprobación actuante (firma, aclaración y número de legajo y matricula en caso de corresponder).

d) Identificación de la autoridad de juzgamiento (Juzgado o Autoridad correspondiente a la jurisdicción, domicilio, horario de atención y teléfono).

La boleta de citación del inculpado deberá estar impresa en papel oficial con los resguardos de seguridad documental apropiados para evitar alteraciones o falsificaciones del mismo.

Para la obtención de la nueva licencia, en el caso de producirse la destrucción de la retenida y la caducidad de la habilitación que acredita, se deberá proceder de la manera prevista para la emisión de este documento por primera vez, a lo que deberá adicionarse la aprobación de un examen teórico y/o práctico que trate sobre los graves efectos de la infracción cometida y la importancia de la conducta debida.

ARTICULO 73: CONTROL PREVENTIVO. En los controles preventivos masivos para determinación de intoxicación alcohólica por superar la graduación alcohólica establecida en el inciso a) del artículo 48 de la Ley Nº 24.449, por el uso de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el MINISTERIO DE SALUD, deberá procederse de la siguiente manera:

1. La autoridad de control competente requerirá de los conductores de vehículos a motor y bicicletas su voluntario sometimiento a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones.

La negativa a ello constituye falta y presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el artículo 48,inciso a) de la Ley Nº 24.449 y, en tal caso, si la intoxicación alcohólica resulta ser manifiesta y evidente deberá, además, proceder conforme lo determinado por los incisos a.1 y c) del artículo 72 del Anexo 1 del Decreto 779/95.

2. Practicar dichas pruebas mediante alcoholímetros y otros mecanismos de control homologados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que se ajusten a uno de los métodos aprobados por la autoridad sanitaria competente.

3. Ante el resultado positivo, además de las sanciones previstas para el inciso m) del artículo 77 y el artículo 86 de la Ley Nº 24.449, se requerirá la intervención de la autoridad sanitaria pertinente de cada jurisdicción para su debida atención médica, debiendo secuestrarse el vehículo en un sitio seguro conforme la modalidad que establezca la autoridad jurisdiccional competente y lo previsto en el inciso c) del artículo 72 del Anexo 1 del presente Decreto.

A petición del interesado se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y aprobados por la autoridad sanitaria competente. Las pruebas de contraste podrán realizarse en el lugar mediante la asistencia del auxilio médico que deberá encontrarse en el área o, en su defecto, en el hospital más cercano. En caso de confirmarse el resultado que se contrasta, los gastos que demanden las pruebas estarán a cargo del conductor requirente.

4.- El resultado de estas mediciones deberá asentarse en un formulario que deberá ser anexado al acta de infracción, conteniendo la siguiente información:

- mención e identificación en ambos documentos de aquellos datos que permitan identificar al alcoholímetro o medio de comprobación utilizando, tipo y resultado de la prueba de contraste realizada en su caso;

- otras circunstancias del conductor, además de las consignadas en el acta y cualquier otro dato relativo a la comprobación de la falta;

- firmas de la autoridad de comprobación interviniente y del conductor si se aviniere a ello, si no lo hiciere se dejará constancia, pudiendo firmar testigos.

5.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el MINISTERIO DE SALUD, para la detección de las demás sustancias a que se refiere el apartado primero del presente artículo, establecerá los métodos pertinentes para su comprobación, siendo la negativa causal de presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el artículo 48, inciso a) de la Ley Nº 24.449.

6.- En caso de siniestro vial, la autoridad interviniente deberá tomar todas las pruebas necesarias para determinar la existencia de alcohol en sangre de los intervinientes u otras sustancias no autorizadas, pudiendo efectuar para ello, exámenes de sangre y/o orina y cualquier otro que determine la autoridad sanitaria competente. Las pruebas necesarias para comprobación accidentológica se efectuarán en forma inmediata de ocurrido el hecho conforme lo establecido en los puntos precedentes. Los resultados de las pruebas realizadas deberán ser remitidos dentro de las VEINTICUATRO (24) horas siguientes al siniestro, al juez competente y a la autoridad administrativa de juzgamiento para la aplicación de la sanción legal que correspondiere.

Capítulo III RECURSOS JUDICIALES

ARTICULO 74: Sin Reglamentar

TITULO VIII REGIMEN DE SANCIONES

CAPITULO I PRINCIPIOS GENERALES

ARTICULO 75: A los fines del inciso c) del artículo que se reglamenta para aquellas presuntas faltas y/o delitos que se verifiquen sin poder individualizar al conductor del vehículo involucrado en el hecho, se informará a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la matrícula y/o datos identificatorios del automotor con el objeto de que el citado organismo obtenga los datos faltantes.

Cuando la notificación de la falta fuere dirigida al titular registral de la unidad y éste no fuere el conductor a cargo de vehículo infraccionado, deberá individualizar al mismo a requerimiento de la autoridad o en oportunidad del ejercicio de su derecho de defensa.

Demostrada tal circunstancia, la sentencia administrativa deberá recaer en la persona del conductor a tenor de lo establecido en los artículos 75 y 76 de la Ley Nº 24.449. De no hacerlo será responsable directo por el pago de la multa.

ARTICULO 76: A los efectos de la aplicación del último párrafo del presente Artículo, las personas jurídicas son los responsables de individualizar a sus dependientes, presuntos infractores, debiendo responder al pedido de la autoridad dentro del plazo de 10 días hábiles a partir de la fecha de su notificación. El incumplimiento de la

obligación de informar o de individualizar fehacientemente a sus dependientes, presuntos infractores, constituye falta grave de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 77 inciso g) de la presente Ley.

ARTICULO 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) Sinreglamentar;

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.

ARTICULO 78: Sin Reglamentar

ARTICULO 79: Sin Reglamentar

ARTICULO 80: Sin Reglamentar

ARTICULO 81: Sin Reglamentar

ARTICULO 82: Sin Reglamentar

CAPITULO II SANCIONES

ARTICULO 83: Cada jurisdicción provincial tipificará todas las faltas y sus correspondientes sanciones, dentro de los parámetros que fija la Ley y el Anexo 2 de la presente.

a) Sin reglamentar;

b) Sin reglamentar;

c) Sin reglamentar;

d) Los cursos de reeducación, se dictarán en establecimientos especificamente autorizados para ello, conforme con el punto 3 del Art. 10, por docentes habilitados, siendo el arancel a cargo del sancionado. En estos casos, los concurrentes deberán aprobar nuevamente los exámenes teóricos y teórico-prácticos, establecidos en los incisos a.4 y a.5 del Art. 14. La sustitución de la multa por este curso, sólo puede hacerse una vez al año.

ARTICULO 84: Deberá entenderse por nafta especial la de mayor octanaje para vehículos particulares que fija el Automóvil Club Argentino, en la jurisdicción donde tenga su asiento la Autoridad de Juzgamiento. La determinación del valor de la U.F. será publicada en la página web de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y se actualizará bimestralmente.

ARTICULO 85: La reducción del VEINTICINCO por ciento (25%) en el pago voluntario se aplica sobre el valor mínimo de la multa de que se trate para la infracción específica.

ARTICULO 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.

ARTICULO 87: Sin Reglamentar.

CAPITULO III EXTINCION DE ACCIONES Y SANCIONES. NORMA SUPLETORIA

ARTICULO 88: Sin Reglamentar.

ARTICULO 89: Sin Reglamentar.

ARTICULO 90: Sin Reglamentar.

TITULO IX DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

ARTICULO 91: ADHESION. Sin reglamentar

ARTICULO 92: ASIGNACION DE COMETIDO. Sin reglamentar.

ARTICULO 93: AGREGADO AL CODIGO PROCESAL PENAL. En las causas por infracción a los artículos 84 y 94 del Código Penal, las medidas cautelares, sus prórrogas y/o cualquier otra modificación, deben ser comunicadas inmediatamente al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, en la forma de estilo.

ARTICULO 94: VIGENCIA. La presente reglamentación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N. 24.449, entrarán en vigencia en la fecha establecida en el Art. 2 del Decreto que aprueba esta reglamentación.

ARTICULO 95: DEROGACIONES. Quedan derogados los Decretos números 1.446/90, 209/92, 875/94 y 646 del 4 de mayo de 1995 y todas sus normas complementarias que se opongan a la presente reglamentación.

ARTICULO 96: COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL. El presente artículo se reglamenta en el apartado 9 del ANEXO T "SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL".

ARTICULO 97: Sin reglamentar.

ANEXO A

ANEXO A

ANEXO B

ANEXO B

ANEXO C

ANEXO C

ANEXO G. PROTECCION CONTRA ENCANDILAMIENTO SOLAR

Art. 1: La COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas de especificación técnica a las que deberán ajustarse los componentes de seguridad del vehículo.

Contenido.

1. Objeto.

2. Aplicación.

3. Definiciones.

4. Requisitos.

5. Método para Medición del Brillo Especular.

1. Objeto.

Reducir la posibilidad de encandilamiento o perturbación en el campo de visión del conductor debido a reflejos en los componentes del vehículo.

2. Aplicación.

Este Anexo se aplica a los vehículos categoría M y N.

3. Definiciones.

A los efectos de este documento se considera:

3.1. Campo de visión: La región al frente del plano vertical perpendicular al eje longitudinal del vehículo, tangente a la parte posterior del lugar geométrico de los ojos del conductor, representado por las elipses correspondientes al NOVENTA Y NUEVE DE GRADO PERCENTIL (99°) definidas en el punto "3 - Lugar geométrico de los ojos de los conductores" del Anexo D, "Sistema Limpiaparabrisas".

3.2. Brillo especular: Conforme 5.2. del punto "5 - Método para medición de brillo especular" de este Anexo.

4. Requisitos.

4.1. El brillo especular de las superficies de los materiales usados en los componentes indicados en el punto 4.2., situado en el campo de visión del conductor no debe sobrepasar CUARENTA UNIDADES (40), medido de acuerdo con el método de los VEINTE GRADOS (20°) (20° de arco = 0,35 rad), definido en el punto "5 - Método para medición del brillo especular" (según norma ASTM D 523-67).

4.2. Componentes:

4.2.1. Brazos y escobillas de los limpiaparabrisas.

4.2.2. Aro de bocina.

4.2.3. Cubo de volante de dirección.

4.2.4. Soporte y molduras del espejo retrovisor interno.

5. Método para Medición del Brillo Especular.

5.1. Objetivo.

Este método fue preparado para comparar el brillo especular de muestras en geometrías de medidores de brillo de SESENTA GRADOS (60°), VEINTE GRADOS (20°), y OCHENTA Y CINCO (85°) (60° de arco = 1,047 rad; 20° de arco = 0,35 rad y 85° de arco = 1,484 rad).

5.2. Definición.

5.2.1. Brillo especular: Es la reflexión luminosa fraccional de una muestra en la dirección especular.

5.2.2. Reflexión luminosa fraccional: Es la relación entre el flujo luminoso reflejado y el flujo luminoso incidente en una muestra para un ángulo sólido especificado.

5.3. Generalidades.

Las comparaciones son hechas con geometrías de SESENTA GRADOS (60°), VEINTE GRADOS (20°) y OCHENTA Y CINCO GRADOS (85°) (60° de arco = 1,047 rad; 20° de arco = 0,35 rad y 85° de arco = 1,484 rad).

La geometría de los ángulos de abertura son obtenidas de manera tal que los procedimientos de ensayo que se elijan pueden ser usados del siguiente modo:

5.3.1. La geometría de SESENTA GRADOS (60°) para la mayoría de las muestras y para determinar cuando deben usarse las geometrías de VEINTE GRADOS o de OCHENTA Y CINCO GRADOS (20° o de 85°) de arco.

5.3.2. La geometría de VEINTE GRADOS (20°) para comparar muestras con brillo mayor que SETENTA GRADOS (70°) en la geometría de SESENTA GRADOS (60°).

5.3.3. La geometría de OCHENTA Y CINCO GRADOS (85°) para comparar muestras con brillo menor a TREINTA GRADOS (30°) en la geometría de SESENTA GRADOS (60°).

5.4. Instrumental.

5.4.1. Componentes del instrumental.

Los instrumentos consisten en una fuente de luz incandescente que provee un haz de luz incidente sobre la muestra, medios para fijar la superficie de la muestra, y un receptor localizado de modo de recibir la pirámide de rayos reflejados por la muestra.

El receptor debe ser un dispositivo fotosensible a la radiación visible.

5.4.2. Condiciones geométricas.

El eje del haz de luz incidente debe formar con la perpendicular a la superficie de la muestra uno de los ángulos antes especificados.

El eje del receptor debe estar en posición simétrica (espejo) al haz incidente. Con una pieza plana de vidrio negro pulido u otra superficie especular en la posición de la muestra, se deberá formar una imagen de la fuente en el centro del tabique anterior del campo del receptor (ver Figura al final de este Anexo G). El ancho del área iluminada de la muestra debe ser MENOR O IGUAL A UN TERCIO (3/4 1/3) de la distancia del centro de este área hasta el tabique anterior del campo del receptor.

Las dimensiones angulares y tolerancias de la geometría y del receptor deben ser conforme a lo indicado en la Tabla I.

TABLA I:

DIMENSIONES ANGULARES Y TOLERANCIAS DE LA GEOMETRIA Y DEL RECEPTOR UNIDADES SIMELA: UN RADIAN IGUAL A CINCUENTA Y SIETE GRADOS CON DOSCIENTOS NOVENTA Y SEIS MILESIMAS DE GRADO (1 rad = 57, 296°) NOTA DE REDACCION: TABLA NO MEMORIZABLE Las tolerancias son elegidas de manera que los errores no superiores a una unidad de brillo en cualquier punto de la escala, resulten de errores de las aberturas de la fuente y del receptor.

Para todas las geometrías, la abertura de la lente deberá ser TRECE MILESIMAS MAS O MENOS CUATRO MILESIMAS DE RADIAN (0,013 ± 0,004 rad) en el plano de medición y un máximo de CINCUENTA Y DOS MILESIMAS DE RADIAN (0,052 rad) perpendiculares al plano de medición.

5.4.3. Ensombrecimiento.

No deberá haber ensombrecimiento de los rayos que estén dentro de los ángulos de los campos especificados en el punto 5.4.2. que antecede.

5.4.4. Condiciones espectrales.

Los resultados no deben ser muy diferentes de aquellos obtenidos con una combinación fuente-filtro-fotocélula espectralmente corregida para producir la eficiencia luminosa C.I.E (Comission Internationalle de L'Eclairage) con la fuente C de C.I.E.(ver la norma internacional de la C.I.E., al respecto). Dado que la reflexión especular es, en general, espectralmente no selectiva, las correcciones espectrales solamente precisan ser aplicadas a las muestras altamente cromáticas, de pequeño brillo, a criterio de los usuarios de este método.

5.4.5. Mecanismo de medición.

El mecanismo medidor-receptor debe dar una indicación numérica proporcional al flujo de luz que pase por el tabique anterior del campo del receptor dentro, de MAS O MENOS el UNO POR CIENTO (± 1 %) de la escala total de lectura.

Las dimensiones angulares de la fuente son medidas a partir de la lente de ésta. Las dimensiones angulares del tabique anterior del campo del receptor serán medidas, a partir de la lente del receptor, con un instrumento del tipo de rayo convergente. Ver la Figura que obra al final de este Anexo G para una ilustración generalizada de las dimensiones.

5.5. Patrones de Referencia.

5.5.1. El patrón primario es una superficie de vidrio negro plano perfectamente pulido. Un vidrio negro pulido con índice de reflexión de UNO CON QUINIENTOS SESENTA Y SIETE MILESIMAS (1,567) debe recibir el valor CIEN (100) de brillo especular para cada geometría.

5.5.2. Los patrones secundarios de la placa de cerámica, vidrio opaco despulido, lija y otros materiales semibrillantes teniendo superficies duras y uniformes serán adecuados cuando estén calibrados con referencia a un patrón primario en un medidor de brillo que esté de acuerdo con los requisitos de este método.

Tales patrones deben ser verificados periódicamente para garantizar su constancia, comparados con el patrón primario.

5.6. Preparación y Selección de las Muestras para Ensayo.

5.6.1. Este método no cubre las técnicas de preparación de las muestras. En cada caso la técnica de preparación debe ser especificada.

5.6.2. Se deben usar superficies con buena planicidad, dado que alabeos, ondulaciones o curvaturas pueden afectar seriamente los resultados. Las direcciones de las marcas de escurrimiento o similares deben ser paralelas al plano de los ejes de los DOS (2) haces.

5.7. Procedimiento.

5.7.1. Se debe operar el medidor de brillo de acuerdo con las instrucciones del fabricante.

5.7.2. Se debe calibrar el instrumento al inicio y finalización de cada período de operación del medidor de brillo, así también durante la operación, a intervalos suficientemente frecuentes como para garantizar que la respuesta del instrumento sea prácticamente constante.

Para la calibración, se ajustará el instrumento de forma de leer correctamente el brillo de un patrón perfectamente pulido y a continuación se leerá el brillo de un patrón que tenga inferiores características de formación de imagen. Si la lectura del instrumento para el segundo patrón no está dentro del UNO POR CIENTO (1%) del valor establecido, no se debe usar el instrumento sin reajustarlo.

5.7.3. Se debe medir, por lo menos, tres regiones de la superficie de la muestra para obtener una indicación uniforme.

5.8. Corrección de la Dispersión. Se establecerá previamente.

5.9. Informe.

5.9.1. Debe informarse la lectura promedio del brillo especular y la geometría usada.

5.9.2. Se informará la presencia de cualquier muestra en la cual se hayan encontrado regiones que difieran de la medida en más de un CINCO POR CIENTO (5%).

5.9.3. Cuando una muestra haya requerido una preparación, se deberá indicar el método empleado.

5.9.4. Asimismo, corresponde indentificar el medidor de brillo por medio del nombre del fabricante y designación del modelo.

5.9.5. Deben identificarse el o los patrones de brillo usados.

5.10. Precisión.

Las lecturas obtenidas de un mismo instrumento deberán ser reproducibles dentro de un UNO POR CIENTO

(1%) de la magnitud de las mismas. Las lecturas obtenidas por diferentes instrumentos deberán ser reproducibles dentro de un CINCO POR CIENTO (5%) de la magnitud de éstas.

PROTECCION CONTRA ENCANDILAMIENTO SOLAR FIGURA DEL ANEXO G NOTA DE REDACCION: FIGURA NO MEMORIZABLE

ANEXO I. SISTEMAS DE ILUMINACION Y SEÑALIZACION PARA LOS VEHICULOS AUTOMOTORES

Art. 1: La COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas de especificación técnica a las que deberán ajustarse los componentes de seguridad del vehículo.

Contenido.

Sección A: Definiciones.

A.1. Tipos de Vehículo.

A.2. Vehículo sin Carga.

A.3. Planos y Dimensiones del Vehículo.

A.4. Dispositivos de Iluminación y Señalización.

A.5. Eje de Referencia.

A.6. Centro de Referencia.

A.7. Angulos de Visibilidad Geométrica.

A.8. Campo Iluminante.

A.9. Superficie Aparente.

A.10. Superficie de Salida de Luz.

Sección B: Clasificación - Instalación - Requisitos Generales.

B.1. Clasificación.

B.1.1. Objetivo.

B.1.2. Física.

B.1.3. Funcional.

B.2. Instalación.

B.2.1. Cantidad.

B.2.2. Ubicación.

B.2.3. Cuadro N. 1 de Instalación y Características.

B.3. Requisitos Generales.

B.3.1. Objetivo.

B.3.2. Localización.

B.3.3. Circuitos Eléctricos.

B.3.4. Características Cromáticas.

B.3.5. Requisitos Fotométricos.

B.3.6. Conformidad de la Producción.

B.3.7. Dispositivos luminosos ocultables.

Sección C: Especificaciones Técnicas.

C.1. Dispositivos de Iluminación.

C.1.1. Faros Principales.

C.1.2. Placa Patente.

C.1.3. Largo Alcance.

C.2. Dispositivos de Señalización.

C.2.1. Indicador de Dirección.

C.2.2. Posición.

C.2.3. Freno.

C.2.4. Advertencia.

C.2.5. Transporte Escolar.

C.2.6. Diferenciales Delimitadores.

C.2.7. Freno Elevado.

C.2.8. Faro Antiniebla Trasero.

C.2.9. Retrorreflectores: Delanteros - Traseros - Laterales.

C.3. Dispositivos de Iluminación y Señalización C.3.1. Retroceso.

C.3.2. Antiniebla Delantero.

C.4. Solicitud de Validación de los Dispositivos.

SECCION A: Definiciones.

A.1. Tipos de Vehículo.

Desde el punto de vista de la instalación de dispositivos de iluminación y/o señalización luminosa, se definen como tipos de vehículo aquellos que no presentan entre sí diferencias esenciales con relación a las siguientes características:

A.1.1. Dimensiones y Forma Exterior del Vehículo.

A.1.2. Cantidad y Ubicación de los Dispositivos.

A.1.3. No se consideran tipos distintos:

A.1.3.1. Los vehículos que presenten diferencias en las características de los ítems A.1.1 y A.1.2, pero que no impliquen una modificación esencial del género, cantidad, ubicación y visibilidad geométrica de los dispositivos impuestos para el tipo de vehículo en cuestión.

A.1.3.2. Los vehículos sobre los cuales se han instalado dispositivos optativos, o la ausencia de ellos.

A.2. Vehículo sin Carga.

Se entiende como sin carga, el vehículo vacío, pero con:

-Líquido refrigerante del radiador.

-Combustible, tanque lleno.

-Aceite lubricante, cantidad prescrita por el fabricante.

-Rueda de auxilio completa.

-Juego normal de piezas de reposición.

-Juego normal de herramientas.

-Conductor: SETENTA Y CINCO KILOGRAMOS (75 kg).

A.3. Planos y Dimensiones del Vehículo.

A.3.1. Plano Longitudinal Medio. Es el plano vertical, de simetría longitudinal del vehículo.

Las ruedas y la carrocería en su forma general definen este plano, excepto el caso de vehículos de utilización muy especial.

A.3.2. Plano Lateral Exterior. Son los planos laterales, derecho e izquierdo, paralelos al plano longitudinal medio y tangentes al vehículo, con todas las puertas cerradas y las ruedas alineadas longitudinalmente, excepto:

-Faros señalizadores.

-Retrorreflectores laterales.

-Espejos retrovisores externos.

-Extensiones flexibles y protectores de guardabarros.

A.3.3. Planos Transversales Frontal y Posterior. Son los planos perpendiculares al plano longitudinal medio y tangentes a la carrocería en sus partes delantera y trasera, incluidos paragolpes y sus defensas, si los tuviere instalados por proyecto.

A.3.4. Largo Total. Es la distancia entre los planos transversales frontal y posterior.

A.3.5. Ancho Total. Es la distancia entre los planos laterales exteriores derecho e izquierdo.

A.4. Dispositivos de Iluminación o Señalización.

Dispositivos ópticos cuya finalidad es:

A.4.1. Iluminación. Iluminar la ruta por la que transita el vehículo.

A.4.2. Señalización. Advertir a los usuarios de la ruta:

-La presencia y/o ubicación del vehículo.

-Que el vehículo está realizando un cambio de marcha o de dirección, o que se encuentra próximo a realizarlo.

A.4.3. Unidad Optica. Elemento óptico destinado a emitir:

A.4.3.1. Unidad óptica tipo 1: Un haz luminoso exclusivo de:

-Luz de ruta.

-Luz de cruce.

A.4.3.2. Unidad óptica tipo 2: DOS (2) haces luminosos, uno de ruta y otro de cruce, alternativamente.

A.4.4. Haz de Ruta (Alta). Haz luminoso emitido por el faro principal, destinado a iluminar la ruta delante del vehículo, a distancia.

A.4.5. Haz de Cruce (Baja). Haz luminoso emitido por el faro principal destinado a iluminar una parte limitada de la ruta, delante del vehículo, sin ocasionar molestias por encandilamiento a los que transitan en sentido contrario, ni a los demás usuarios de la ruta.

A.4.6. Faro Principal.

Dispositivo de iluminación destinado a la iluminación principal delantera de la ruta.

A.4.6.1. Faro Principal Simple: Constituido por una unidad óptica tipo 2.

A.4.6.2. Faro Principal Dual: Constituido por DOS (2) unidades ópticas:

-Una para haz de ruta y otra para haz de cruce, ambas tipo 1.

-Una para haz de ruta tipo 1 y otra para haz de ruta o de cruce tipo 2.

A.4.6.3. Faro Principal Ocultable: Faro que puede ser ocultado parcial o totalmente cuando no está en servicio, sea por medio de una tapa, por desplazamiento del proyector o por cualquier otro medio adecuado.

A.4.7. Faro Indicador de Dirección (Luces de Giro).

Dispositivo de señalización, con haz de luz intermitente destinado a advertir que el vehículo está cambiando su dirección de marcha, o que va a efectuar esta maniobra en forma inmediata.

A.4.7.1. Faro indicador de dirección delantero. Montado en la parte delantera del vehículo que emite el haz de advertencia hacia adelante.

A.4.7.2. Faro indicador de dirección trasero. Montado en la parte trasera del vehículo que emite el haz de advertencia hacia atrás.

A.4.7.3. Faro indicador de dirección lateral. Montado en los laterales del vehículo que emite el haz de advertencia hacia los lados.

A.4.7.4. Faro indicador de dirección de DOS (2) haces. Emite el haz de advertencia simultáneamente para adelante y para atrás.

A.4.8. Faro de Posición.

Dispositivo de señalización destinado a indicar la presencia y el ancho del vehículo.

A.4.8.1. Faro de Posición Delantero. Montado en la parte delantera del vehículo que emite el haz de luz hacia adelante.

A.4.8.2. Faro de Posición Trasera. Montado en la parte trasera del vehículo que emite el haz de luz hacia atrás.

A.4.9. Faro Placa Patente.

Dispositivo destinado a iluminar la placa patente trasera del vehículo.

A.4.10. Faro de Retroceso.

Dispositivo de iluminación y de señalización destinado a:

-Iluminar la ruta detrás del vehículo.

-Advertir que el vehículo está retrocediendo, o va a hacerlo inmediatamente.

A.4.11. Faro de Freno.

Dispositivo de señalización, que se enciende cuando se acciona el freno del vehículo, destinado a advertir que el vehículo está sometido al frenado.

A.4.12. Faro Intermitente de Advertencia.

Dispositivo de señalización cuyo haz de luz intermitente está destinado a advertir que el vehículo se encuentra detenido por averías, o en situación de emergencia.

A.4.13. Faro Antiniebla Delantero.

Dispositivo de iluminación destinado a complementar la iluminación del vehículo, tanto para ver como para ser visto en caso de niebla, lluvia, nube de polvo o humo.

Montado en la parte delantera, emite el haz de luz hacia adelante.

A.4.14. Faro Antiniebla Trasero.

Dispositivo de señalización destinado a hacer que el vehículo se pueda distinguir si es visto desde atrás en caso de niebla, lluvia, nube de polvo o humo.

Montado en la parte trasera, emite el haz de luz hacia atrás.

A.4.15. Faro de Largo Alcance.

Dispositivo de iluminación que emite un haz de ruta de gran intensidad destinado a auxiliar la iluminación delantera del vehículo.

A.4.16. Faro de Transporte Escolar.

Dispositivo de señalización de luz intermitente, montado en la parte frontal y en la posterior del vehículo, destinado a identificar el vehículo e indicar que el vehículo está detenido para tomar o dejar escolares.

A.4.17. Faro Diferencial Delimitador.

Dispositivo de señalización, montado en las extremidades superiores derecha e izquierda del vehículo, destinado a advertir las dimensiones del vehículo visto de frente, desde atrás o lateralmente, según sea el caso.

A.4.17.1. Faro Diferencial Delimitador Delantero. Montado en la parte delantera que emite el haz de luz hacia adelante.

A.4.17.2. Faro Diferencial Delimitador Trasero. Montado en la parte trasera que emite el haz de luz hacia atrás.

A.4.17.3. Faro Diferencial Delimitador Lateral. Dispositivo de señalización montado en la estructura lateral permanente del vehículo, lo más cerca posible de las extremidades delantera y trasera, destinado a indicar el largo total del vehículo.

A.4.17.4. Faro Diferencial Delimitador Intermediario. Dispositivo de señalización montado en el lateral del vehículo, intermediario entre los faros delimitadores laterales y con las mismas características fotométricas que éstos.

A.4.18. Faro de Freno Elevado.

Dispositivo de señalización suplementario, instalado a mayor altura que los faros de freno, que enciende simultáneamente con éstos, destinado a advertir, a los conductores de los vehículos que le siguen, que el vehículo está sometido al frenado.

A.4.19. Retrorreflector.

Dispositivo de señalización destinado a indicar la presencia del vehículo por medio de la retrorreflexión de la luz emitida por una fuente extraña al vehículo, observada desde un punto próximo a la fuente.

A.4.19.1. Retrorreflector Trasero. Montado en la parte trasera, retrorrefleja hacia atrás.

A.4.19.2. Retrorreflector Delantero. Montado en la parte delantera, retrorrefleja hacia adelante.

A.4.19.3. Retrorreflector Lateral. Montado en los laterales del vehículo, retrorrefleja hacia los costados.

A.4.20. Tipos de Dispositivos.

A.4.20.1. Equivalentes. Dispositivos equivalentes son aquellos que, aunque poseen características diferentes de los que equipan el vehículo a la salida de fábrica, tienen la misma función.

A.4.20.2. Independientes. Constan de:

-Carcazas distintas.

-Lentes distintos.

-Fuentes de luz distintas.

A.4.20.3. Agrupados. Constan de:

-Carcaza única.

-Lentes distintos.

-Fuentes de luz distintas.

A.4.20.4. Combinados. Constan de:

-Carcaza única.

-Fuente de luz única.

-Lentes distintos.

A.4.20.5. Recíprocamente incorporados. Constan de:

-Carcaza única.

-Lente único.

-Fuente de luz distinta, o única que opera para diferentes funciones.

A.4.20.6. En todos los casos, cada una de las funciones debe satisfacer los requisitos que le sean aplicables.

A.5. Eje de Referencia.

Eje característico del dispositivo, especificado por el fabricante como dirección de referencia (H = V = 0 radián

(0°) de la pantalla fotométrica) para las mediciones fotométricas, ángulo de visibilidad y para la instalación del dispositivo en el vehículo.

(Ver Figura 1, al final de este Anexo). El eje de referencia debe ser:

-Paralelo al plano horizontal en todos los casos.

-Paralelo al plano longitudinal medio del vehículo, excepto en los dispositivos instalados en el lateral del vehículo, en los cuales será perpendicular a este plano.

A.6. Centro de Referencia.

Intersección del eje de referencia con la superficie de salida del haz emitido, indicado por el fabricante.

A.7. Angulos de Visibilidad Geométrica.

Angulos de visibilidad geométrica son los ángulos planos que determinan el ángulo sólido mínimo dentro del cual la superficie aparente del dispositivo debe ser visible.

El ángulo sólido está determinado por los segmentos de una esfera cuyo centro es el centro de referencia con DOS (2) círculos máximos:

-Horizontal, en el cual se miden los ángulos planos horizontales: longitud.

-Vertical, que pasa por el eje de referencia en el cual se miden los ángulos planos verticales: latitud.

-Ambos círculos máximos contienen al eje de referencia.

En el interior de los ángulos de visibilidad geométrica no debe haber obstáculos a la propagación luminosa emitida por cualquier punto de la superficie aparente del dispositivo.

No se tendrán en cuenta los obstáculos existentes en oportunidad de la certificación del dispositivo, si ella es requerida.

A.8. Campo Iluminante.

A.8.1. Faro Principal. Es la proyección ortogonal sobre un plano transversal de la abertura total del reflector. Si el lente cubre sólo una parte del reflector debe considerarse únicamente la proyección de esta parte.

En el caso del haz de cruce, el campo iluminante está determinado en la zona de corte por la traza aparente de la línea de corte, sobre el lente.

Si el reflector y el lente son regulables entre sí, se determinará en la posición media de regulación.

A.8.2. Faros de iluminación y señalización excepto retrorreflectores.

Es la proyección ortogonal sobre un plano transversal y tangente a la cara externa del lente de:

La parte del reflector limitada por CUATRO (4) máscaras envolventes, situadas sobre dicho plano, de bordes rectos horizontales o verticales respectivamente, cada uno de los cuales permite el pasaje de sólo el NOVENTA Y OCHO POR CIENTO (98%) de la intensidad luminosa total del faro en la dirección del eje de referencia.

A.8.3. Retrorreflector.

Es la proyección ortogonal sobre un plano transversal delimitada por CUATRO (4) planos adyacentes a los bordes extremos, superior e inferior, externo e interno, del retrorreflector, y paralelos al eje de referencia.

A.9. Superficie Aparente.

Para una dirección de observación determinada, es la proyección ortogonal de la superficie de salida sobre un plano perpendicular a la dirección de observación.

A.10. Superficie de Salida de Luz.

Es la totalidad o una parte tal de la superficie externa transparente del lente del dispositivo, que satisface las exigencias fotométricas y colorimétricas prescritas para el dispositivo de que se trate.

SECCION B: Clasificación. Instalación. Requisitos Generales.

B.1. Clasificación.

B.1.1. Objetivo.

Clasificar los dispositivos de iluminación y señalización para su mejor normalización.

B.1.2. Física.

Se clasifican según la característica del flujo emitido:

B.1.2.1. Flujo Continuo.

Faros: Principal.

Posición.

Placa Patente.

Retroceso.

Freno.

Antinieblas.

Largo Alcance.

Diferenciales Delimitadores.

Freno Elevado.

B.1.2.2. Flujo Intermitente.

Faro de:

Indicador de dirección.

Indicador de dirección lateral.

Advertencia.

Transporte Escolar.

B.1.2.3. Flujo Reflejado.

Retrorreflector Trasero.

Retrorreflector Lateral.

Retrorreflector Delantero.

B.1.3. Funcional.

Se clasifican según la finalidad del flujo emitido.

B.1.3.1. De Iluminación.

Faros:

Principal.

Placa Patente.

Largo Alcance.

B.1.3.2. De Señalización.

Faros de:

Indicador de dirección.

Posición.

Retroceso.

Freno.

Intermitente de Advertencia.

Transporte Escolar.

Diferenciales Delimitadores.

Freno Elevado.

Retrorreflectores.

Antiniebla Trasero.

B.1.3.3. Mixto.

Faros de:

Retroceso.

Antiniebla delantero.

B.2. Instalación.

B.2.1. Cantidad. Excepto prescripción en contrario, los dispositivos de iluminación y señalización serán instalados de a pares.

B.2.2. Ubicación. La ubicación de cada dispositivo está determinada por la función que debe cumplir.

B.2.3. En el Cuadro N. 1, de este Anexo, se consignan las cantidades y ubicación, agregándose por razones de estructura del cuadro, el color de la luz emitida y las observaciones pertinentes.

CUADRO N. 1 - CARACTERISTICA E INSTALACION DE LOS DISPOSITIVOS DE ILUMINACION Y SEÑALIZACION.

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE OBSERVACIONES:

1.- Prohibido en remolques y semirremolques.

2.- Optativo.

3.- En remolques cuyo ancho sea menor a SETECIENTOS SESENTA MILIMETROS (760 mm), puede instalarse una unidad ubicada sobre la línea de centro vertical o en sus proximidades.

4.- Exclusivamente optativo para automóviles y vehículos derivados de ellos.

5.- Optativo en remolques y semirremolques.

6.- Optativo en camiones-tractores que dispongan de faros indicadores de dirección delanteros de DOS (2) haces.

7.- Optativo en vehículos cuyo ancho sea menor a DOS MIL CIEN MILIMETROS (2.100 mm).

8.- En camiones-tractores los faros delimitadores delanteros y traseros pueden estar ubicados sobre la cabina, para indicar el ancho de ésta, en vez de indicar el ancho total del vehículo.

9.- Optativo en camiones, remolques o semi-remolques de carrocería abierta.

10.- Optativo en vehículos con un largo total menor a NUEVE MIL MILIMETROS (9.000 mm).

11.- Optativo en remolques con un largo total menor a MIL OCHOCIENTOS MILIMETROS (1.800 mm) incluida la lanza de enganche.

12.- Optativo en camiones-tractores.

B.3. Requisitos Generales.

B.3.1. Objetivo.

Establecer los requisitos generales que deben satisfacer los dispositivos de iluminación y señalización en su localización y en su funcionamiento para cumplir los objetivos a los que están destinados.

B.3.2. Localización.

B.3.2.1. Los dispositivos de iluminación y los de señalización deben estar localizados de forma tal que satisfagan los requerimientos de esta norma.

B.3.2.2. No se puede instalar ningún dispositivo de iluminación ni de señalización optativo si su presencia perjudica la eficiencia de los equipamientos requeridos como obligatorios por esta norma o por las disposiciones que establecen esa obligatoriedad.

B.3.2.3. Ninguna parte del vehículo debe interferir con ningún dispositivo de iluminación ni de señalización exigidos como obligatorios, de manera tal que impida el cumplimiento de los requerimientos fotométricos o de visibilidad impuestos por esta norma.

B.3.2.4. Los faros principales, los de largo alcance y los antiniebla delanteros sólo pueden instalarse de manera que el haz de luz emitido se dirija hacia adelante del vehículo, y asimismo que la luz emitida no perturbe al conductor del vehículo ni directa ni indirectamente a través de espejos retrovisores o cualquier otra superficie reflectante del vehículo.

B.3.2.5. La instalación de los dispositivos de iluminación y señalización respetará la dirección del eje de referencia (A-5) con una tolerancia de MAS O MENOS CINCO CENTESIMAS DE RADIAN (± 0,05 rad) (3°).

B.3.2.6. La altura desde el suelo debe medirse a partir de:

-máximos: punto más alto de la superficie iluminante.

-mínimos: punto más bajo de la superficie iluminante.

Se verificarán con el vehículo sin carga (A-2) ubicado sobre una superficie horizontal.

B.3.2.7. Excepto prescripciones en contrario los dispositivos de iluminación y de señalización deben ser, con relación al plano medio longitudinal del vehículo:

-Simétricos uno con respecto al otro.

-Instalados simétricamente.

Además, deberán satisfacer en forma sensiblemente igual las prescripciones fotométricas, de visibilidad y colorimétricas impuestas por esta norma.

En los vehículos en los cuales por su especificidad funcional la forma exterior no sea simétrica, la simetría de instalación debe ser respetada en la medida de lo posible.

B.3.2.8. Dispositivos de funciones diferentes pueden instalarse independientes, agrupados, combinados o recíprocamente incorporados (A-4-21) con la condición de que cada uno satisfaga las prescripciones de esta norma que le sean aplicables.

B.3.2.9. Excepto prescripciones en contrario, ningún dispositivo debe emitir un haz de luz intermitente salvo los faros indicadores de dirección, los faros de advertencia y los faros de transporte escolar.

B.3.2.10. No deben ser visibles:

-Desde delante del vehículo, ningún dispositivo que emita luz roja.

-Desde atrás del vehículo, ningún dispositivo que emita luz blanca.

Este requisito debe verificarse desde cualquier punto de las superficies UNO (1) y DOS (2), ambas perpendiculares al plano medio del vehículo, según se consigna en la Figura N 2, de este Anexo.

B.3.3. Circuitos Eléctricos.

B.3.3.1. Los circuitos eléctricos correspondientes a los dispositivos de iluminación y señalización deben ser de tal concepción como para que puedan encenderse o apagarse únicamente en forma simultánea los siguientes faros:

-posición delanteros, -posición traseros, -placa patente.

B.3.3.2. Eventualmente, en caso de que el vehículo los tenga instalados, deben encenderse con los anteriores, (B.3.3.1.) los siguientes faros:

-diferenciales delimitadores delanteros, -diferenciales delimitadores traseros, -diferenciales delimitadores laterales.

B.3.3.3. Se admite que los faros de posición delanteros y traseros no satisfagan el requerimiento B.3.3.1., en el caso de que el vehículo tenga instalado algún otro dispositivo para indicar que éste está estacionado en la vía pública.

B.3.3.4. Los circuitos eléctricos deben ser tales que no puedan encenderse los:

-faros principales de ruta y/o cruce;

-faros antiniebla delanteros;

-faros antiniebla traseros; sino cuando ya están encendidos los faros indicados en el punto B.3.3.1.

Este requirimiento no se aplica cuando los faros principales se utilicen como destelladores a los efectos de señalización.

B.3.3.5. En el caso de utilizarse en los faros principales UNA (1) lámpara de DOS (2) filamentos, los circuitos eléctricos deben ser tales que no permitan el encendido de ambos filamentos en forma simultánea.

B.3.3.6. Conectores. En todo dispositivo en el cual, por la combinación de funciones de iluminación y/o señalización haya necesidad de utilizar UNA (1) lámpara de DOS (2) filamentos, el alojamiento de la lámpara debe estar construido de manera tal que impida colocar una lámpara de otro tipo que no sea la especificada para dicho dispositivo.

B.3.4. Características cromáticas.

B.3.4.1. El color de la luz emitida debe satisfacer las coordenadas cromáticas establecidas por la C.I.E. (Comission Internationalle de L' éclairage), que se indican en el Cuadro N 1, de coordenadas (ver la norma internacional de la C.I.E. al respecto).

B.3.4.2. Los ensayos colorimétricos deben realizarse con el iluminante A de la C.I.E. (temperatura de color de DOS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO KELVIN (2854 K).

B.3.5. Requisitos fotométricos.

B.3.5.1. Lámpara.

Cada dispositivo de iluminación o de señalización debe utilizar el tipo de lámpara conforme a las indicaciones del fabricante del dispositivo o del vehículo.

B.3.5.2. Ensayos. Lámpara patrón.

Los ensayos fotométricos deben realizarse utilizando una lámpara patrón de flujo luminoso cuyas características geométricas satisfagan las indicaciones prescritas por el fabricante del vehículo o del dispositivo en ensayo, excepto cuando se especifique otra cosa en esta norma.

En todos los ensayos las lámparas deben ser encendidas en forma continua con una tensión de alimentación tal que el flujo luminoso emitido sea el nominal especificado para la lámpara utilizada.

B.3.5.3. Mediciones.

Las mediciones fotométricas de los faros excepto el faro de chapa patente o especificación en contrario, deben realizarse utilizando un aparato de medición cuya abertura angular del receptor visto desde el centro de referencia del faro sea de TRES MILESIMAS DE RADIAN (0,003 rad) (10') a DIECISIETE MILESIMAS DE RADIAN (0,017 rad) (1°).

B.3.6. Conformidad de la producción.

B.3.6.1. Objetivo.

Determinar las tolerancias a aplicar en las verificaciones fotométricas requeridas por esta norma, realizadas en dispositivos de iluminación y señalización, tomados al azar de la producción en serie, para determinar si estos dispositivos pueden ser considerados funcionalmente aprobados.

B.3.6.2. Tolerancias.

Los valores de intensidad luminosa prescritos por esta norma, medidos con UNA (1) lámpara patrón, tendrán las tolerancias que en cada caso se indican, en cuyo caso los dispositivos se considerarán aprobados.

B.3.6.2.1. Faros. Todos los faros, excepto los:

-Faros principales.

-Faros de placa patente trasero.

B.3.6.2.1.1. VEINTE POR CIENTO (20%) en más para los valores mínimos.

B.3.6.2.1.2. Una desviación de CUATRO MILESIMAS DE RADIAN (0,004 rad) (15') en cada punto de medición.

B.3.6.2.2.Faro placa patente.

B.3.6.2.2.1. Iluminación mínima B es igual a DOS CANDELAS POR METRO CUADRADO (B = 2 cd/m).

B.3.6.2.2.2. Gradiente de hasta TRES (3) veces la luminancia mínima B(o) POR CENTIMETRO (3. B(o)/cm).

B.3.6.2.3. Retrorreflectores. VEINTE POR CIENTO (20%) sobre los valores de CIL prescritos.

B.3.6.2.4. Si las tolerancias indicadas en B.3.6.2.1., B.3.6.2.2. y B.3.6.2.3 no son satisfechas, se tomará al azar una muestra adicional de CINCO (5) piezas de la producción en serie.

Los dispositivos deben ser considerados aprobados si cumplen las siguientes condiciones:

B.3.6.2.4.1. El promedio aritmético de los valores medidos en cada punto deben ser, por lo menos, igual al valor prescrito en esta norma para cada uno de ellos.

B.3.6.2.4.2. Ninguna medición individual debe diferir más del CINCUENTA POR CIENTO (50%) del valor especificado.

B.3.6.2.5. Faros Principales.

Se considerarán aprobados si satisfacen las siguientes condiciones:

B.3.6.2.5.1. Haz de Cruce y Haz de Ruta. VEINTE POR CIENTO (20%) de máxima desviación desfavorables en los valores prescritos en cada punto, excepto en el haz de cruce.

-DOS DECIMAS DE LUX (0,2 lx) en el punto B50L.

-TRES DECIMAS DE LUX (0,3 lx) en la zona III.

B.3.6.2.5.2. Haz de Cruce.

B.3.6.2.5.2.1. DOS DECIMAS DE LUX (0,2 lx) en el punto HV, y B.3.6.2.5.2.2. En un círculo de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS (150 mm) de radio alrededor de cada punto se verificarán las siguientes tolerancias:

-UNA DECIMA DE LUX (0,1 lx) en el punto B5OL.

-Valores nominales en 75L, 50L y 25L y en toda la zona IV.

B.3.6.2.5.3. Haz de Ruta. VEINTE POR CIENTO (20%) en los valores fotométricos con la condición de que la isolux SETENTA Y CINCO CENTESIMAS de intensidad máxima (0,75 E(máx)) encierre al punto HV de la pantalla fotométrica.

E(máx) en la máxima intensidad del haz de ruta.

B.3.6.2.5.4. Si los resultados de los ensayos no satisfacen las tolerancias de los items anteriores deben repetirse las mediciones utilizando otra lámpara patrón.

B.3.7. Dispositivos Luminosos Ocultables.

B.3.7.1. Se permite la instalación ocultable de sólo los siguientes dispositivos:

-Faros Principales.

-Faros antiniebla delanteros.

-Faros de largo alcance.

No se permite la instalación ocultable de los otros dispositivos de iluminación o señalización.

B.3.7.2. Los faros principales ocultables.

Los faros principales ocultables deben quedar en posición totalmente abierta en caso de que ocurran las siguientes eventualidades, ya sea, una, varias o todas ellas juntamente:

B.3.7.2.1. pérdida de energía de cualquier tipo que sea;

B.3.7.2.2. cualquier desconexión, desarticulación, mal funcionamiento, rotura o interferencia de cualquier tipo, de cualquier componente del sistema que acciona, comanda y/o controla el dispositivo de ocultamiento;

B.3.7.2.3. en caso de ocurrir una o varias de las eventualidades de B.3.7.2.2., y quedasen los faros principales en posición cerrada, el dispositivo de ocultamiento debe permitir su total abertura por alguno de los siguientes medios:

-automáticos;

-accionamiento de un interruptor, palanca u otro mecanismo similar de comando;

-otros medios que no requieran la utilización de herramienta alguna;

B.3.7.2.4. en alguna de las eventualidades descritas, los faros principales deben quedar en posición totalmente abierta, hasta que se desee cerrarlos intencionalmente;

B.3.7.2.5. excepto en los casos de avería, el dispositivo de ocultamiento de los faros principales debe permitir su total abertura, así como el encendido de los faros principales, por el accionamiento de una única llave-palanca o mecanismo similar, incluido un mecanismo que se active automáticamente por un cambio en las condiciones de luminosidad ambiental;

B.3.7.2.6. todo dispositivo de ocultamiento, sea por sí mismo como por su instalación, debe permitir el montaje y alineación del faro principal y el cambio de lámparas, sin que sea necesario el desmontaje de ninguna parte del dispositivo, excepto para los componentes propios del faro principal;

B.3.7.2.7. en el transcurso de la operación de apertura o cierre del dispositivo de ocultamiento de los faros principales, faros antiniebla delanteros y faros de largo alcance, lapso durante el cual los faros estén encendidos, el haz de luz no debe sufrir ninguna desviación hacia arriba ni hacia la izquierda con relación a la posición correcta para su funcionamiento en posición abierta;

B.3.7.2.8. desde el habitáculo del conductor no debe ser posible detener intencionalmente el movimiento de los faros principales, faros antiniebla delanteros y faros de largo alcance, encendidos antes de llegar a la posición de utilización. En caso de que durante el movimiento hubiese riesgo de encandilamiento de otros usuarios de la ruta, no debe ser posible encender los faros sino cuando hayan llegado a su posición final;

B.3.7.2.9. excepto en casos de avería, todo dispositivo de ocultamiento de los faros principales debe quedar en su posición de totalmente abierto y en funcionamiento en un lapso máximo de TRES SEGUNDOS (3 s) después del accionamiento del mecanismo de comando, debiendo satisfacer esta condición de comprobación entre las temperaturas de DOSCIENTOS CUARENTA Y TRES KELVIN a TRESCIENTOS VEINTITRES KELVIN (243 K a 323 K);

SECCION C: Especificaciones Técnicas.

C.1. Dispositivos de iluminación.

C.1.1. Faros Principales.

C.1.1.1. Generalidades.

C.1.1.1.1. Se permite la utilización de otras lámparas distintas a las correspondientes tanto en los faros principales de cruce como en los de ruta a los efectos de la señalización.

C.1.1.1.2. El cambio de haz de cruce a haz de ruta y viceversa debe comandarse por un interruptor diseñado y localizado de manera que pueda ser accionado por un movimiento simple de un pie o de una mano del conductor.

En el curso de un cambio de un haz a otro no debe haber un punto muerto.

C.1.1.1.3. Todo vehículo, en su panel de instrumento, debe tener una luz piloto de color azul o violeta, con una superficie de iluminación mínima equivalente a la de un círculo de CUATRO CON OCHO DECIMAS DE MILIMETRO (4,8 mm) de diámetro, para indicar que los faros principales de ruta están encendidos.

Esta luz piloto debe ser visible para el conductor, cualquiera sea su estatura, cuando estuviere sentado en su respectivo asiento, estando el vehículo sin carga alguna (A.2.).

C.1.1.1.4. Los faros principales de ruta pueden estar:

C.1.1.1.4.1. Agrupados con los de cruce y/o con los demás dispositivos de iluminación delanteros.

C.1.1.1.4.2. Recíprocamente incorporados con los de cruce, con los faros de posición delanteros y/o con los faros antiniebla.

C.1.1.1.4.3. No pueden estar combinados con ningún otro dispositivo de iluminación.

C.1.1.1.5. Los faros principales de cruce pueden estar:

C.1.1.1.5.1. Agrupados con los de ruta y/o con los demás dispositivos de iluminación delanteros.

C.1.1.1.5.2. Recíprocamente incorporados con los de ruta y/o con los demás dispositivos de iluminación delanteros.

C.1.1.1.5.3. No pueden estar combinados con ningún otro dispositivo de iluminación.

C.1.1.1.6. El encendido de los faros principales de cruce, de ruta, de los faros de largo alcance y de los faros antiniebla, debe efectuarse siempre por pares.

El cambio de haz de ruta a haz de cruce debe efectuarse con el apagado simultáneo de todos los haces de ruta y de los de largo alcance, si éstos se encontraren instalados en el vehículo.

C.1.1.1.7. El cambio de haz de cruce a haz de ruta puede realizarse mediante el encendido de los faros principales de ruta manteniendo simultáneamente encendidos los faros principales de cruce.

C.1.1.1.8. Los dispositivos destinados a fijar la lámpara en el faro principal debe estar construido de manera tal,

que aún en la oscuridad, la lámpara pueda ser colocada con certidumbre en su posición correcta.

C.1.1.1.9. Color de la luz emitida. En todos los casos el color de la luz emitida debe ser blanca.

C.1.1.1.10. Diseño y construcción. Los faros principales deben estar diseñados y construidos de manera tal que, en condiciones normales de utilización y no obstante las vibraciones a las cuales pueda estar sometido, su buen funcionamiento esté asegurado y mantengan las características impuestas por esta especificación.

C.1.1.2. Requisitos de Instalación.

La instalación de los faros principales debe satisfacer los siguientes requisitos:

C.1.1.2.1. Faro Principal Simple.

Uno a cada lado del vehículo, y cada uno con una lámpara de doble filamento para la emisión de un haz de ruta y otro de cruce.

C.1.1.2.2. Faro Principal Dual.

C.1.1.2.2.1. DOS (2) en cada lado del vehículo, con sendas lámparas.

-uno para la emisión de un haz de ruta exclusivamente;

-el otro para la emisión de un haz de cruce exclusivamente o bien para ambos haces.

C.1.1.2.2.2. En la disposición horizontal los faros principales de cruce ocuparán la posición más alejada del plano longitudinal medio.

C.1.1.2.2.3. En la disposición vertical uno arriba y otro abajo en un orden indistinto.

C.1.1.3. Requisitos de visibilidad.

C.1.1.3.1. Faro Principal de Cruce.

Los ángulos de visibilidad de los proyectores de cruce, medidos desde el eje de referencia, deben ser:

C.1.1.3.1.1. Horizontal.

En el plano horizontal dentro de un ángulo de DIECISIETE CENTESIMAS DE RADIAN (0,17 rad) (1°) hacia el plano longitudinal medio y de SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (45°) hacia afuera.

C.1.1.3.1.2. Vertical.

En el plano vertical dentro de un ángulo de VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad) (15°) hacia arriba y de DIECISIETE CENTESIMAS DE RADIAN (0,17 rad) (10°) hacia abajo.

C.1.1.3.2. Faro Principal de Ruta.

C.1.1.3.2.1. La superficie iluminante de los faros principales de alta, incluidas las zonas que no parecen iluminadas en la dirección de observación considerada, debe ser visible dentro de un ángulo sólido limitado por generatrices que tienen sus orígenes en los puntos del perímetro de la superficie iluminante y forman un ángulo plano de, por lo menos, NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (30') con la dirección del eje de

referencia.

C.1.1.3.2.2. En el caso de que los faros principales de ruta sean movibles con relación al ángulo de giro de las ruedas delanteras, la rotación debe efectuarse alrededor de un eje sensiblemente vertical.

C.1.1.4. Requisitos de Alineación.

C.1.1.4.1. La instalación de los faros principales debe permitir desplazamientos del haz de luz:

C.1.1.4.1.1. Hacia derecha e izquierda en el plano horizontal, y hacia arriba y abajo en el plano vertical, ambos desde una posición nominal de diseño, para poder realizar una adecuada alineación de los haces de cruce y de ruta.

C.1.1.4.1.2. El sistema de alineación debe estar diseñado y construido de manera tal que realizada la alineación, la misma no debe alterarse con el vehículo en condiciones normales.

C.1.1.4.1.3. Los desplazamientos deben ser factibles de realizar manualmente o con herramientas simples, habitualmente disponibles en el vehículo.

C.1.1.4.2. La alineación de los faros principales debe realizarse con el vehículo sin carga, apoyado sobre un plano horizontal (A-2).

C.1.1.4.3. La alineación de los faros principales puede realizarse:

C.1.1.4.3.1. Con una pantalla ubicada perpendicularmente al eje de referencia del faro principal, por lo menos, a SIETE MIL MILIMETROS (7.000 mm) delante del vehículo. El diseño está constituido por: un eje vertical y otro horizontal, trazas de los planos vertical y horizontal, respectivamente, cuya intersección HV debe coincidir con el eje de referencia, y permitir establecer hacia abajo de la traza horizontal, el rebatimiento de la horizontal de la línea de corte del haz de cruce, que esté especificado.

C.1.1.4.3.2. Con un aparato óptico adecuado, móvil, que permita ubicar la pantalla del aparato en las mismas condiciones del ítem anterior y alinear el proyector con el rebatimiento especificado.

C.1.1.4.4. Faro Principal de Ruta.

El haz de ruta debe quedar centrado alrededor del punto HV de la pantalla.

C.1.1.4.5. Faro Principal de Cruce. Se alineará de la siguiente manera:

-Alineación horizontal: El vértice de la línea de corte debe quedar sobre la traza VV.

-Alineación vertical: La horizontal de la línea de corte del haz debe ser paralela a la horizontal de la pantalla y rebatida por debajo de la misma, según las especificaciones del fabricante.

Este rebatimiento debe estar grabado en el faro principal o en una plaqueta adherida a la carrocería del vehículo.

El rebatimiento estará comprendido entre:

-UNO POR CIENTO (1,0%) donde para CIEN MILIMETROS de la pantalla a DIEZ METROS es igual a UNA CENTESIMA DE RADIAN (100 mm = 0,01 rad (34',37) en la pantalla a 10 m).

-UNO CON CINCO POR CIENTO (1,5%) donde para CIENTO CINCUENTA MILIMETROS de la pantalla a DIEZ METROS es igual a QUINCE MILESIMAS DE RADIAN. (150 mm = 0,015 (1°,08) rad en la pantalla a 10 m).

C.1.1.4.6. Faro Principal de Cruce - Ruta.

Se alineará según las prescripciones de C.1.1.4.5. por medio del haz de cruce. El haz de ruta quedará automáticamente alineado.

C.1.1.4.7. La alineación inicial de los haces de ruta y de cruce puede ser modificada para adecuarlas a las condiciones estáticas de carga o de marcha del vehículo según sea el caso:

C.1.1.4.7.1. Por medio de dispositivos manuales adecuados ubicados en el faro principal o en el habitáculo del vehículo.

C.1.1.4.7.2. Por medio de dispositivos automáticos eléctricos, electrónicos, magnéticos o neumáticos, o por una combinación de ellos.

C.1.1.4.7.3. Esta variación no podrá sobrepasar los rebatimientos de CINCO DECIMAS DE POR CIENTO (0,5%) a DOS Y MEDIO POR CIENTO (2,5%) donde para CINCUENTA MILIMETROS y DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS de la pantalla a DIEZ METROS es respectivamente: CINCO MILESIMAS DE RADIAN y VEINTICINCO MILESIMAS DE RADIAN (50 mm = 0, 005 (17',2) rad y 250 mm = 0,025 rad (1°,26), respectivamente, en la pantalla a 10 m).

C.1.1.4.7.4. En caso de falla de estos dispositivos el rebatimiento del haz de cruce debe ser el que tenía en el momento de producirse la falla, y dentro de los límites de C.1.1.4.7.3., anterior.

C.1.1.5. Requisitos fotométricos.

C.1.1.5.1. Haz de Ruta - Haz de Cruce.

Los proyectores deben estar construidos de manera tal que con lámparas incandescentes adecuadas, emitan un haz de luz que produzca una iluminación suficiente delante del vehículo, con las características propias de los haces correspondientes de ruta y de cruce.

C.1.1.5.2. Pantalla fotométrica.

C.1.1.5.2.1. La iluminación producida por el haz emitido por el faro principal montado con una lámpara patrón B.3.5.2., será medida sobre una pantalla colocada a una distancia de VEINTICINCO METROS (25 m) del faro en la cual distinguimos la recta VV, traza del plano vertical, la recta HH, traza del plano horizontal.

Para el caso de un faro principal con lámpara incandescente R-2 será utilizada la pantalla de la Figura N. 3, de este Anexo. Para las lámparas incandescentes halógenas H1-H2-H3-H4 el diseño será el de la Figura N. 4, de este Anexo.

El eje de referencia será perpendicular al plano de la pantalla en el punto HV.

C.1.1.5.2.2. Línea de Corte.

En cada caso la pantalla contendrá una línea de corte según se especifica seguidamente:

C.1.1.5.2.2.1. Línea de corte para lámpara incandescente R-2 (Figura N. 3, de este Anexo).

-Izquierda del punto HV: Horizontal, línea h-HV.

-Derecha del punto HV: Inclinada VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad) (15°) hacia arriba de la horizontal, línea HV-H3.

C.1.1.5.2.2.2. Línea de corte para lámparas incandescentes halógenas H1-H2-H3-H4 (Figura N 4, de este Anexo).

-Izquierda del punto HV: Horizontal, línea h-HV.

-Derecha del punto HV: Según DOS (2) alternativas:

*Recta HV-H3, inclinada VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad) (15°) sobre la horizontal.

*Recta HV-H1, inclinada SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (45°) sobre la horizontal, seguida de la recta H1-H4 horizontal a DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (250 mm) de la traza del plano horizontal.

C.1.1.5.3. Faro Principal de Ruta - Fotometría.

C.1.1.5.3.1. Alineación.

La alineación debe hacerse de manera que el valor de la iluminación máxima E(máx) coincida con el punto HV de la pantalla fotométrica.

Si el haz principal del sistema de faros correspondiente a un costado del vehículo proviene de más de una fuente luminosa, el valor E(máx) debe determinarse utilizando el conjunto de las fuentes que integran el haz de ruta principal.

C.1.1.5.3.2. Fotometría.

C.1.1.5.3.2.1. Iluminación E(máx).

La iluminación producida sobre la pantalla debe satisfacer los siguientes requerimientos:

C.1.1.5.3.2.1.1. Lámpara incandescente R-2. E(máxima) MAYOR O IGUAL A TREINTA Y DOS LUX (E(máx) = 32 lx).

C.1.1.5.3.2.1.2. Lámparas incandescentes halógenas H1-H2-H3-H4: CUARENTA Y OCHO LUX MENOR O IGUAL A E(máx) y ésta MENOR O IGUAL a DOSCIENTOS CUARENTA LUX (48 lx 3/4 E(máx) 3/4 240 lx).

C.1.1.5.3.2.2. Iluminación sobre hh.

Sobre la recta horizontal hh, a izquierda y derecha del punto HV, los valores de la intensidad de iluminación deben ser los indicados en la tabla.

FAROS PRINCIPALES DE RUTA: FOTOMETRIA NOTA DE REDACCION: TABLA NO MEMORIZABLE
C.1.1.5.3.2.3. La intensidad máxima del conjunto de los faros principales de haz de ruta pueden estar simultáneamente encendidos y no debe superar las DOSCIENTAS VEINTICINCO MIL CANDELAS (225.000 cd).

En caso que el vehículo tenga instalado faros de largo alcance, la intensidad máxima total no debe superar las TRESCIENTAS CUARENTA MIL CANDELAS (340.000 cd).

C.1.1.5.4. Faro Principal de Cruce - Fotometría C.1.1.5.4.1. Línea de corte.

El haz de cruce contendrá una línea de corte, que produzca una separación entre la zona iluminada y la zona en sombra, lo suficientemente nítida como para permitir la alineación del faro con las siguientes características:

C.1.1.5.4.1.1. En todos los casos, a la izquierda de la vertical VV, deberá ser una recta horizontal.

C.1.1.5.4.1.2. A la derecha de la vertical VV deberá ser para la:

C.1.1.5.4.1.2.1. Lámpara incandescente R-2.

Una recta inclinada VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN MAS O MENOS NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad ± 0,09 rad) (15° ± 5°) hacia arriba.

C.1.1.5.4.1.2.2. Lámpara incandescente halógena.

Deberá satisfacer UNA (1) de las DOS (2) alternativas del ítem C.1.

1.5.2.2., no permitiéndose un corte que sobrepase a la vez la línea HH2 y la línea H2-H4, resultado de la combinación de ambas alternativas.

C.1.1.5.4.2. Alineación.

La alineación del haz de cruce debe ser:

-Horizontal:

El vértice de corte del haz de luz será ubicado sobre la vertical VV.

-Vertical:

La línea horizontal a la línea de corte del haz de luz será ubicada DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (250 mm) por debajo de la traza hh de la pantalla (Rebatido UNO POR CIENTO (1 %) por debajo de la traza).

C.1.1.5.4.3. Fotometría.

Los valores fotométricos deben responder a los valores indicados en la tabla siguiente:

FARO PRINCIPAL DE CRUCE NOTA DE REDACCION: TABLA NO MEMORIZABLE Nota: E(50R) es la iluminación efectivamente medida en la pantalla en el punto 50R.

C.1.1.5.4.4. En todo el campo de visibilidad prescrito y fuera de los puntos y zonas indicadas en la tabla, la intensidad luminosa mínima debe ser de UNA CANDELA (1 cd).

C.1.1.5.5. Faro Principal de Cruce - Ruta - Fotometría.

C.1.1.5.5.1. Alineación.

El faro principal será alineado por medio del haz de cruce según C. 1.1.5.4.2.

C.1.1.5.5.2. Fotometría.

C.1.1.5.5.2.1. Haz de cruce. Debe satisfacer los requerimientos del ítem C.1.1.5.4.3.

C.1.1.5.5.2.2. Haz de ruta. El punto HV de la pantalla ha de quedar dentro de la isolux:

C.1.1.5.5.2.2.1. Lámpara incandescente R-2 de NOVENTA CENTESIMAS de E(máx) (0,90 E(máx)) debiendo ser: E(máx) MAYOR O IGUAL A TREINTA Y DOS LUX (E(máx) = 32 lx).

C.1.1.5.5.2.2.2. Lámparas incandescentes halógenas H1-H2-H3-H4 de OCHENTA CENTESIMAS de E(máx) (0,80 E(máx)) debiendo ser: CUARENTA Y OCHO LUX MENOR O IGUAL de E(máx) y ésta MENOR O IGUAL a DOSCIENTOS CUARENTA LUX (48 lx 3/4 E(máx) 3/4 240 lx).

C.1.1.5.5.2.2.3. Sobre la recta HH deben cumplirse los requerimientos del ítem C.1.1.5.3.2.2.

C.1.1.5.5.2.2.4. En el caso que se trate de UNA (1) unidad óptica con UNA (1) lámpara con DOS (2) filamentos uno para haz de cruce y otro para haz de ruta, el valor máximo de la iluminación sobre la pantalla debe satisfacer la exigencia:

E(máx) es MENOR O IGUAL a DIECISEIS veces E(75 R):

E(máx) 3/4 16.E(75R).

El valor E(75R) es la iluminación efectivamente medida en el punto 75R de la pantalla en el haz de cruce.

C.1.1.5.5.3. Modificación de la alineación.

Si el faro principal, alineado en las condiciones de C.1.1.5.5.2.2.

3. anterior no satisface las exigencias fotométricas prescritas, se admite modificar la alineación desplazando angularmente el faro hasta DIECISIETE MILESIMAS DE RADIAN (0,017 rad) (1°), (CUATROCIENTOS CUARENTA MILIMETROS (440 mm) en la pantalla) hacia la derecha o hacia la izquierda.

Asimismo, el límite del desplazamiento de DIECISIETE MILESIMAS DE RADIAN (0,017 rad) (1°) hacia la derecha o hacia la izquierda, no es incompatible con un desplazamiento vertical hacia arriba o hacia abajo, ya que este último está limitado por las condiciones establecidas en C.1.1.5.3. y por la exigencia de que la línea horizontal de corte no sobrepase la traza hh de la pantalla.

C.1.1.5.5.4. Procedimiento de ensayo.

C.1.1.5.5.4.1. Lámpara patrón.

Las mediciones fotométricas indicadas en los items anteriores se realizarán con UNA (1) lámpara patrón de bulbo liso, incoloro, alimentada con una tensión tal que el flujo luminoso responda a los valores nominales requeridos en la especificación de la lámpara.

C.1.1.5.5.4.2. Célula fotoeléctrica.

Las mediciones sobre la pantalla se realizarán con UNA (1) fotocélula cuya superficie efectiva esté contenida en un cuadro de SESENTA Y CINCO MILIMETROS (65 mm) de lado.

C.1.1.6. Estabilidad del comportamiento fotométrico y de alineación.

C.1.1.6.1. Objetivo.

Determinar en los faros principales encendidos la estabilidad del:

-Comportamiento fotométrico.

-Alineación.

C.1.1.6.2. Comportamiento fotométrico.

C.1.1.6.2.1. Procedimientos de ensayo.

C.1.1.6.2.1.1. Faro Principal completo.

Los ensayos se realizarán sobre UN (1) faro completo, es decir el faro mismo y las partes de la carrocería y piezas adyacentes que puedan afectar la disipación térmica del faro encendido.

A este efecto podrá utilizarse UN (1) soporte que represente la instalación correcta del faro sobre el vehículo.

C.1.1.6.2.1.2. Ambiente. Los ensayos se realizarán en:

-Atmósfera calma.

-CUARENTA POR CIENTO MAS CINCO POR CIENTO (40 + 5%) de humedad relativa.

-DOSCIENTOS NOVENTA Y SEIS KELVIN MAS O MENOS DOS KELVIN (296 K ± 2 K) de temperatura.

C.1.1.6.2.1.3. Aparato de medición.

Las mediciones fotométricas se realizarán con la célula fotoeléctrica definida en C.1.1.5.5.4.2. utilizando UNA (1) lámpara patrón.

C.1.1.6.2.1.4. Tensión.

La tensión de alimentación debe ser regulada de manera tal, que se emita el NOVENTA POR CIENTO (90%) de la potencia máxima indicada, en las especificaciones correspondientes a las lámparas a incandescencia.

La potencia de ensayo, en todos los casos debe corresponder al valor inscripto sobre la lámpara a incandescencia prescrita para ser utilizada a la tensión de DOCE VOLTIOS (12 V).

En el caso de utilizarse una lámpara para una tensión distinta, el ensayo se hará con la lámpara de mayor potencia que pueda ser utilizada.

C.1.1.6.2.2. Ejecución de los ensayos.

C.1.1.6.2.2.1. Condiciones iniciales.

Alineado el faro principal según los requerimientos especificados precedentemente se procede a medir la iluminación en los siguientes puntos:

-Faro Principal de Ruta = E(máx).

-Faro Principal de Cruce = HV-50R-50V-B50L C.1.1.6.2.2.2. Faro Principal Limpio.

C.1.1.6.2.2.2.1. Encendido.

Se mantendrá el faro con la lámpara encendida durante DOCE HORAS (12 h), según se prescribe a continuación:

C.1.1.6.2.2.2.1.1. Faro Principal de Cruce o Faro Principal de Ruta.

-Una sola fuente luminosa.

-Se mantendrá el filamento encendido durante las DOCE HORAS (12 h) (NOTA 2).

C.1.1.6.2.2.2.1.2. Faro Principal de Cruce y Faro Principal de Ruta recíprocamente incorporados. UNA (1) lámpara de DOS (2) filamentos o DOS (2) lámparas (NOTA 1 y NOTA 2).

NOTA 1: Cuando el faro principal se utiliza como dispositivo de señalización con DOS (2) o más filamentos encendidos, esta función no debe considerarse como utilización simultánea de DOS (2) filamentos NOTA 2: Cuando el faro principal está agrupado y/o recíprocamente incorporado, durante el tiempo prescripto, se deben cumplir los siguientes requisitos:

-Faros de posición: deben estar encendidos simultáneamente.

-Faros indicadores de dirección: deben estar sometidos a UN CICLO (1 ciclo) de tiempo de encendido y tiempo de apagado aproximadamente iguales.

Si el faro está especificado para funcionar con UN (1) solo filamento encendido a la vez, se mantendrá encendido cada filamento durante SEIS HORAS (6 h), en total DOCE HORAS (12 h).

En todos los otros casos el faro debe ser sometido durante DOCE HORAS (12 hs), a ciclos de encendido, cada uno de:

-QUINCE MINUTOS (15 min) filamento de cruce encendido.

-CINCO MINUTOS (5 min) todos los filamentos encendidos.

C.1.1.6.2.2.2.1.3. Fuentes luminosas agrupadas.

Todas las fuentes luminosas individuales serán encendidas durante el tiempo prescrito para las mismas, teniendo en cuenta:

-La utilización de fuentes luminosas recíprocamente incorporadas.

-Las instrucciones del fabricante.

C.1.1.6.2.2.2.1.4. Análisis de los ensayos.

Realizados los ensayos prescritos y una vez que el faro se haya estabilizado a la temperatura ambiente, se limpia la lente del faro y la lente exterior (si existe), con un trozo de paño de algodón limpio y húmedo.

-Análisis visual.

Se examina visualmente el faro. No debe verificarse la existencia de distorsiones o deformaciones apreciables, fisuras o cambio de coloración de la lente del faro o de la lente exterior (si existe).

-Análisis fotométrico.

Se mide la iluminación en los siguientes puntos:

-Faro Principal de Ruta = E(máx).

-Faro Principal de Cruce = 50R y 50V.

-Faro Principal de Cruce-Ruta = Haz de cruce = 50R y 50V Haz de ruta = HV Se admite una desviación de hasta un DIEZ POR CIENTO (10%) con respecto a los valores de iluminación inicialmente medidos.

Este DIEZ POR CIENTO (10%) incluye las tolerancias debido al procedimiento de medición fotométrica. Asimismo, se admite una rectificación de la alineación del faro, para corregir las eventuales deformaciones de su soporte que hayan sido causados por el calor.

C.1.1.6.2.2.3. Faro Principal Sucio.

C.1.1.6.2.2.3.1. Ejecución de los ensayos. Los ensayos se realizarán sobre el mismo faro sometido a los ensayos de C.1.1.6.2.2.2. y una vez finalizados los mismos.

C.1.1.6.2.2.3.2. Preparación del faro principal.

C.1.1.6.2.2.3.2.1. Se aplicará mezcla poluente sobre toda la superficie de salida de luz del faro, y se la dejará secar. Se repite la operación tantas veces como sea necesario, hasta que los valores de iluminación en los puntos indicados:

-Faro principal de ruta o faro principal de cruce-ruta = E(máx);

-Faro principal de cruce: (50R) y (50V);

sean del QUINCE POR CIENTO (15%) al VEINTE POR CIENTO (20%) de los valores medidos inicialmente.

C.1.1.6.2.2.3.2.2. Mezcla poluente. Está constituida por:

-NUEVE (9) partes en peso de arena silícea de granulometría MENOR O IGUAL A CIEN MICRONES (3/4 100 micrones).

-UNA (1) parte en peso de carbón vegetal de granulometría MENOR O IGUAL A CIEN MICRONES (3/4 100 micrones).

-DOS DECIMAS (0,2) partes de Na CMC (sal sódica de carboximetilcelulosa).

-Agua destilada, cantidad suficiente.

No deberá tener más de QUINCE (15) días de preparada.

C.1.1.6.2.2.3.3. Encendido.

Preparado el faro principal según C.1.1.6.2.2.3.2. se mantiene encendido durante UNA HORA (1 h) según las prescripciones de C.1.1.

6.2.2.2.1.

C.1.1.6.2.2.3.4. Análisis de los ensayos.

Se ambienta y limpia el faro según las indicaciones de C.1.1.6.2.2.

2.1.4.

Se miden los valores fotométricos y se evalúan los resultados según C.1.1.6.2.2.2.1.4.

C.1.1.6.3. Constancia de la alineación por efecto del calor.

C.1.1.6.3.1. Procedimiento.

Verificar el desplazamiento vertical de la línea de corte del faro principal de cruce, originado por el calor.

C.1.1.6.3.2. Ejecución de los ensayos.

C.1.1.6.3.2.1. Se utilizará el mismo faro sometido previamente a los ensayos de:

-Faro limpio C.1.1.6.2.2.2.

-Faro sucio C.1.1.6.2.2.3.

tal como está montado en el soporte, sin ser desmontado ni reacondicionado en el mismo y en las condiciones ambientales antedichas.

C.1.1.6.3.2.2. El faro será encendido durante UNA HORA (1 h) según C.1.1.6.3.2.2.1.

C.1.1.6.3.2.3. Se mide el ángulo de rebatimiento con respecto a la horizontal de un punto de la línea de corte comprendido entre la vertica l VV y la vertical que pasa por el punto B50L:

-TRES MINUTOS (3 min) después de encendido R (3).

-SESENTA MINUTOS (60 min) después de encendido R(60).

La medición del rebatimiento debe ser realizada por un método lo suficientemente preciso y que permita resultados reproducibles.

C.1.1.6.3.3. Análisis de los resultados.

C.1.1.6.3.3.1. El resultado del ensayo se considera aceptable sólo si el valor absoluto de la diferencia entre los ángulos medidos expresados en MILIRADIANES, satisface la relación:

D R(1) = |R(3) - R(60)| 3/4 1,0 mrad C.1.1.6.3.3.2. Sin embargo si este valor R(1) es:

1 mrad D R(1) 3/4 1,5 mrad se ensayará con otro faro de acuerdo a las siguientes secuencias:

-se monta el faro en el dispositivo;

-se somete al faro a TRES (3) CICLOS seguidos de:

UNA HORA (1 h) de encendido el filamento de cruce, y UNA HORA (1 h) de apagado.

-se enciende nuevamente el faro, se miden los rebatimientos y se determina un nuevo valor:

D R(2) = |R(3) - R(60)| El resultado del ensayo se entiende como satisfactorio si el promedio aritmético de R(1) y R(2) cumple:

NOTA DE REDACCION: FORMULA NO MEMORIZABLE C.1.1.7. Conformidad de Producción.

C.1.1.7.1. La conformidad de los valores fotométricos se considerará satisfactoria si se cumplen los requisitos de la sección B punto B. 3.6.

C.1.1.7.2. La conformidad a los requisitos de estabilidad al comportamiento fotométrico y de alineación serán satisfechos si un proyector de los de producción elegido al azar, sometido al ensayo indicado en C.1.1.6.3. da como resultado en valor absoluto:

D R(1) = |R(3) - R(60)| 1,5 mrad Si el valor R(1) es: 1,5 mrad D R(1) 3/4 2,0 mrad Se ensayará otro faro y el resultado se considerará aceptable si satisface la relación:

NOTA DE REDACCION: FORMULA NO MEMORIZABLE NOTA: A título informativo se consignan en el cuadro las equivalencias de radián a grado y los rebatimientos debajo de la traza hh de la línea de corte en pantalla a DIEZ METROS (10 m) y a VEINTICINCO METROS (25 m).

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE C.1.2. Faro de Placa Patente.

C.1.2.1. Generalidades.

C.1.2.1.1. Los faros de placa patente deben ser proyectados y ubicados en el vehículo de manera que satisfagan los requisitos de distribución luminosa y fotometría exigidos en esta especificación.

C.1.2.1.2. Los faros de placa patente deben encenderse, permanecer encendidos y apagarse juntamente con los faros de posición.

C.1.2.1.3. Los faros de placa patente pueden estar:

C.1.2.1.3.1. Agrupados con uno o más faros traseros.

C.1.2.1.3.2. Combinados con los faros de posición traseros.

C.1.2.1.4. Los faros de placa patente no pueden estar recíprocamente incorporados con ningún otro faro.

C.1.2.2. Localización.

C.1.2.2.1. Los faros de placa patente deben estar localizados de manera tal que no emitan un haz de luz blanca hacia atrás del vehículo, excepto luz roja si estuviesen combinados o agrupados con otros faros traseros.

C.1.2.2.2. El ángulo de incidencia del haz de luz sobre el plano de la placa patente, en cualquier punto a ser iluminado, no será superior a UNO CON CUARENTA Y TRES RADIANES (1,43 rad) (82°).

Este ángulo debe ser medido desde el límite de la superficie iluminante más distante de la placa patente.

Si el dispositivo luminoso estuviese compuesto por más de un faro, el requisito de ángulo de incidencia máxima del párrafo anterior se aplicará sólo a la parte de la placa patente a ser iluminada por el correspondiente faro.

C.1.2.3. Visibilidad. Los puntos indicados en la Figura N. 5, de este Anexo, deben ser visibles en la placa patente instalada en el vehículo, la que iluminada por el faro de placa patente, debe ser vista desde atrás.

C.1.2.4. Prescripciones Fotométricas.

C.1.2.4.1. Los puntos de medición fotométrica de la placa patente serán los indicados en el Figura N. 5, de este Anexo.

En cada uno de ellos la luminancia mínima medida debe ser:

B = 2,5 cd/m2 (la luminancia mínima B es MAYOR O IGUAL A DOS CON CINCO DECIMAS DE CANDELA POR METRO CUADRADO).

C.1.2.4.2. El gradiente de luminancia B(1) y B(2) medidos en DOS (2) puntos cualquiera, 1 y 2, de los consignados en la Figura N. 5, distantes a d (cm) entre sí, debe satisfacer la relación:

NOTA DE REDACCION: FORMULA NO MEMORIZABLE (El cociente entre la diferencia de luminancias B(1) y B(2) y la distancia d entre estos debe ser menor o igual al doble de la luminación mínima efectiva B(o) por centímetro).

En la cual B(o) es la luminación mínima efectivamente medida en cualquiera de los puntos de medición.

C.1.2.5. Ejecución de los Ensayos.

Las mediciones fotométricas se efectuarán utilizando la lámpara prescrita para el dispositivo, alimentada a una tensión tal que el flujo emitido por la misma sea el mínimo requerido para este tipo de lámpara.

C.1.2.6. Determinación de los Requisitos.

Para la correcta determinación de los requisitos, las mediciones de las iluminaciones deberán realizarse:

C.1.2.6.1. Sobre un trozo de papel secante blanco mate de un coeficiente de reflexión mínimo del SETENTA POR CIENTO (70%) de las mismas dimensiones de la placa patente, colocado en la posición normal de la placa patente, ubicada DOS MILIMETROS (2 mm) delante del soporte de la misma.

C.1.2.6.2. Perpendicularmente a la superficie del papel secante, y en un círculo de VEINTICINCO MILIMETROS (25 mm) de diámetro ubicado en cada punto de la Figura N. 5.

C.1.2.7. Color de la Luz.

La luz emitida por el dispositivo de iluminación de la placa patente será de color blanco y suficientemente neutra como para no modificar sustancialmente el color de la placa patente.

C.1.3. Faros de Largo Alcance.

C.1.3.1. Requisitos Generales.

Los faros de largo alcance deben satisfacer las mismas exigencias que los faros principales de ruta

específicamente en lo referente a:

C.1.3.1.1. Generalidades.

C.1.3.1.2. Localización.

C.1.3.1.3. Visibilidad.

C.1.3.1.4. Fotometría: Tanto en relación con los valores de iluminación en los puntos de medición indicados como con relación al límite de la sumatoria de las iluminaciones máximas (C.1.1.5.3.).

C.1.3.1.5. Procedimientos de ensayo.

C.1.3.1.6. Alineación.

C.1.3.2. Encendido.

Los faros de largo alcance deben encenderse y permanecer encendidos en forma conjunta con los faros principales de ruta.

C.1.3.3. Color de la Luz.

El color de la luz emitida podrá ser opcional:

-Blanca.

-Amarilla.

C.1.3.4. Procedimiento de Ensayo.

Los ensayos se deben realizar utilizando los mismos procedimientos utilizados para los faros principales de ruta.

C.1.3.5. Requisitos de Alineación.

Los faros de largo alcance deben ser alineados según los mismos requisitos exigidos para los faros principales de ruta en cuanto le sean aplicables.

C.1.3.6. Instalación.

La instalación de los faros de largo alcance es opcional. En cualquier caso su instalación es de a pares, simétricamente ubicados con relación al plano longitudinal medio.

C.2. Dispositivos de Señalización.

C.2.1. Faro Indicador de Dirección (Faro de Giro): Delantero - Trasero - Lateral.

C.2.1.1. Generalidades.

C.2.1.1.1. Los faros indicadores de dirección delanteros, traseros y laterales:

C.2.1.1.1.1. Deben estar contenidos en un circuito que emita un haz de luz intermitente.

C.2.1.1.1.2. De un mismo lado del vehículo, deben ser conectados y desconectados simultáneamente por un

mismo sistema de control.

C.2.1.1.2. Una luz piloto indicadora de dirección puede ser complementada con una señal sonora audible. Una falla en el funcionamiento de uno o más faros debe estar indicada a través de la luz piloto o de la señal sonora, mediante una sensible modificación en la frecuencia del destello.

C.2.1.1.3. Los faros indicadores de dirección deben ser instalados en circuitos separados e independientes de cualquier otro, salvo los faros intermitentes de advertencia, utilizando para una operación conjunta el mismo sistema de filamento de la lámpara.

C.2.1.1.4. En caso que estén combinados los interruptores de faros indicadores de advertencia y de dirección, los accionamientos para cada una de las funciones deben ser diferentes entre sí.

C.2.1.1.5. El interruptor del faro de dirección debe poseer un mecanismo de retorno automático a posición de reposo o desactivación.

C.2.1.1.6. Los faros indicadores de dirección:

C.2.1.1.6.1. Pueden estar agrupados con uno o más dispositivos luminosos.

C.2.1.1.6.2. Pueden estar recíprocamente incorporados solamente con los faros intermitentes de advertencia.

C.2.1.1.6.3. No pueden estar combinados con otros dispositivos luminosos.

C.2.1.1.7. Los Faros Indicadores de Dirección deben:

C.2.1.1.7.1. Tener una frecuencia de NOVENTA MAS O MENOS TREINTA DESTELLOS POR MINUTO (90 ± 30 destellos/min).

C.2.1.1.7.2. Encenderse o apagarse por primera vez como máximo UN SEGUNDO (1 s) después del accionamiento del interruptor.

C.2.1.1.7.3. En caso de falla en uno de los faros, excepto cuando se trata de un cortocircuito, los otros faros deben continuar funcionando aunque la frecuencia de destello pueda ser diferente a lo especificado en C.2.1.1.7.1.

C.2.1.2. Requisitos de Localización.

C.2.1.2.1. Límites de la Superficie Iluminante.

En la condición del vehículo sin carga y apoyado sobre un plano horizontal, la superficie iluminante del faro indicador de dirección, debe satisfacer los siguientes requisitos de localización:

C.2.1.2.1.1. Delanteros y traseros:

C.2.1.2.1.1.1. Límite inferior:

-No debe ser menor a TRESCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (350 mm) del plano de apoyo.

C.2.1.2.1.1.2. Límite superior:

-No debe ser mayor a MIL SEISCIENTOS MILIMETROS (1.600 mm) para vehículos con ancho menor que DOS

MIL CIEN MILIMETROS (2.100 mm) del plano de apoyo.

-No debe ser mayor a DOS MIL CIEN MILIMETROS (2.100 mm) para vehículos con anchos igual o mayor A DOS MIL CIEN MILIMETROS (2.100 mm) del plano de apoyo.

C.2.1.2.1.1.3. Los límites de la superficie iluminante más distante del plano longitudinal medio, no debe estar a más de CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm) de la extremidad lateral del vehículo.

C.2.1.2.1.1.4. Los límites de la superficie iluminante más próxima al plano longitudinal medio no debe estar a MENOS DE SEISCIENTOS MILIMETROS (600 mm) uno de otro, o CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm) si el ancho del vehículo fuere menor a MIL TRESCIENTOS MILIMETROS (1.300 mm).

C.2.1.2.1.1.5. Cuando la distancia de las verticales, correspondientes al faro indicador de dirección trasero y al faro de posición trasero pertenecientes al mismo lado del vehículo, sea MENOR O IGUAL A TRESCIENTOS MILIMETROS (3/4 300 mm), la distancia con respecto a la extremidad total del vehículo de la superficie iluminante del faro indicador de dirección y del faro de posición correspondiente, no deben diferir en más de CINCUENTA MILIMETROS (50 mm).

C.2.1.2.1.2. Laterales:

C.2.1.2.1.2.1. Límite superior:

No debe ser mayor a DOS MIL TRESCIENTOS MILIMETROS (2.300 mm) para vehículos con ancho total mayor a DOS MIL CIEN MILIMETROS (2.100 mm) del plano de apoyo.

C.2.1.2.1.2.2. La distancia horizontal entre la extremidad delantera del vehículo y el límite de la superficie iluminante del faro indicador de dirección lateral, no puede ser mayor a MIL OCHOCIENTOS MILIMETROS (1.800 mm).

C.2.1.2.1.2.3. Cuando la estructura del vehículo no permita cumplir con los requisitos de los ángulos de visibilidad, la distancia horizontal prescrita en el párrafo anterior puede ser llevada a DOS MIL QUINIENTOS MILIMETROS (2.500 mm).

C.2.1.3. Requisitos de Visibilidad.

C.2.1.3.1. Faro indicador de dirección delantero y trasero.

Los faros indicadores de dirección delanteros y traseros deben ser visibles en el campo definido por los siguientes ángulos planos:

C.2.1.3.1.1. Horizontal: SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (45°) hacia adentro y UNO CON TREINTA Y NUEVE CENTESIMAS DE RADIANES (1,39 rad) (80°) hacia afuera del eje de referencia.

C.2.1.3.1.2. Vertical: No menor a VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0, 26 rad) (15°) hacia arriba y hacia abajo del eje de referencia.

Si el faro indicador de dirección estuviese ubicado a menos de SETECIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (750 mm) del suelo, la visibilidad hacia abajo puede ser reducida a NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5°).

C.2.1.3.2. Faro indicador de dirección lateral:

Los faros indicadores de dirección lateral deben ser visibles en el plano definido por los siguientes ángulos planos:

C.2.1.3.2.1. Horizontal: A partir del eje de referencia hacia atrás, desde las CINCUENTA Y DOS CENTESIMAS DE RADIAN (0,52 rad) (30° hasta los UNO CON CINCUENTA Y SIETE CENTESIMAS DE RADIAN (1,57 rad) (90°) (campo de UNO CON CINCO CENTESIMAS DE RADIAN (1,05 rad) (60°). Se admite un ángulo muerto de NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5°) hacia atrás del vehículo, del lado de la carrocería, para distancias de localización de MIL OCHOCIENTOS MILIMETROS (1.800 mm). Ver Figura N.7, de este Anexo.

C.2.1.3.2.2. Vertical: No menor a VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0, 26 rad) (15°) hacia arriba y hacia abajo del eje de referencia.

C.2.1.3.3.Cuando los faros indicadores de dirección laterales estén combinados con los faros indicadores de dirección delanteros y su ángulo específico de visibilidad no cumpla con lo especificado, es permitido el montaje de más de un faro lateral.

C.2.1.4. Requisitos Fotométricos.

C.2.1.4.1. En el eje de referencia la intensidad luminosa debe cumplir con requisitos consignados en la tabla que sigue:

FAROS INDICADORES DE DIRECCION: FOTOMETRIA NOTA DE REDACCION: TABLA NO MEMORIZABLE C.2.1.4.1.1. El valor de la intensidad luminosa mínima en el eje de referencia del faro indicador de dirección delantera, dependerá de la distancia "d" en MILIMETROS (mm) entre el límite de su superficie iluminante y el límite de la superficie iluminante del faro de luz de cruce o del faro antiniebla (cuando exista) conforme a las siguientes relaciones:

NOTA DE REDACCION: TABLA NO MEMORIZABLE C.2.1.4.1.2. La distancia indicada "d" entre los límites de la superficie iluminante debe ser medida por la proyección ortogonal de ésta sobre un plano transversal.

C.2.1.4.2. Para cada dirección en cuestión, la intensidad luminosa correspondiente a los puntos indicados en la Figura N. 6 de este Anexo, debe ser, al menos, igual al producto del valor mínimo establecido en la tabla anterior por el porcentual indicado en dicha figura.

C.2.1.4.3. En cualquier dirección en la que el faro indicador de dirección sea visible, la intensidad luminosa:

C.2.1.4.3.1. No debe ser mayor que lo establecido en C.2.1.4.1.

C.2.1.4.3.2. No debe ser menor a TRES DECIMAS DE CANDELAS (0,3 cd).

C.2.1.4.4. Si en un examen visual la intensidad luminosa demuestra variaciones importantes, se debe verificar que la intensidad luminosa medida entre DOS (2) puntos del diagrama cumpla las siguientes condiciones:

C.2.1.4.4.1. Para una prescripción mínima, no debe ser menor al CINCUENTA POR CIENTO (50%) de la intensidad mínima menor entre las DOS (2) prescripciones para la medición en una dirección en cuestión.

C.2.1.4.4.2. Para una prescripción máxima, no debe ser mayor que la máxima menor entre las DOS (2) prescritas para las DOS (2) direcciones en cuestión, incrementadas en una fracción de la diferencia entre dichas máximas, que será función lineal de la diferencia.

C.2.1.4.4.3. En los faros indicadores de dirección delanteros, la intensidad de luz emitida en las direcciones

correspondientes a los puntos de medición del diagrama "A", excepto los comprendidos entre:

Derecha: CERO RADIAN Y NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0 rad y 0, 09 rad) (0° y 30').

Izquierda: CERO RADIAN Y NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0 rad y 0,09 rad) (0° y 30') no debe superar las CUATROCIENTAS CANDELAS (400 cd).

C.2.1.4.5. El color de luz deberá ser ámbar y satisfacer las coordenadas indicadas en B.3.4., medidas con el iluminante A de temperatura de color DOS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO KELVIN (2854 K) de la C.I.E. (ver la norma internacional de la C.I.E., al respecto).

C.2.1.5. Procedimientos de Ensayo.

C.2.1.5.1. Ejecución de los ensayos.

C.2.1.5.1.1. Todos los ensayos deben ser realizados con una lámpara patrón del tipo especificado para el faro en examen y la tensión de alimentación debe ser regulada para que la lámpara emita el flujo nominal especificado para la misma. Las intensidades luminosas deben ser medidas con la lámpara encendida en forma permanente, con el haz de luz del color especificado.

C.2.1.5.1.2. Durante las medidas fotométricas se utilizarán pantallas apropiadas para evitar reflexiones.

C.2.1.5.2. Determinación de los requisitos.

Para la correcta determinación de los requisitos las mediciones deben ser realizadas satisfaciendo las siguientes condiciones:

C.2.1.5.2.1. La distancia de medición debe ser tal que pueda aplicarse la ley de la inversa del cuadrado de la distancia.

C.2.1.5.2.2. La abertura angular del receptor vista desde el centro de referencia del faro debe estar comprendida entre TRES MILESIMAS Y DIECISIETE MILESIMAS DE RADIAN (0,003 rad y 0,017 rad) (10' y 1°).

C.2.1.5.2.3. Los requisitos de intensidad luminosa en cada dirección de observación se considerarán satisfechos si los valores exigidos se determinan con una desviación máxima de CUATRO MILESIMAS DE RADIAN (0,004 rad) (15') con relación a la dirección de observación.

C.2.1.5.2.4. La dirección H = 0 radián y V = 0 radián (H = 0° y V = 0°) corresponde al eje de referencia.

C.2.1.6. Requisitos de Instalación.

C.2.1.6.1. Deben instalarse DOS (2) faros delanteros y DOS (2) faros traseros color ámbar.

C.2.1.6.2. La instalación de faros delanteros es opcional en remolques y semirremolques.

C.2.1.6.3. La instalación de faros traseros es opcional en camiones tractores que disponen de faros indicadores de dirección delanteros de DOS (2) fases.

C.2.1.6.4. Los faros indicadores de dirección lateral son opcionales en vehículos automotores; cuando éstos están instalados, deben ser aplicados en cada lateral del vehículo, siendo éstos de color ámbar.

C.2.2. Faros de Posición Delanteros y Traseros.

C.2.2.1. Generalidades.

C.2.2.1.1. Cuando sea necesaria la instalación de una lámpara piloto en el panel de instrumento, ésta será de flujo constante y debe encenderse simultáneamente con los faros de posición delanteros y traseros.

C.2.2.1.2. El dispositivo luminoso debe ser diseñado y construido de modo tal que en condiciones normales de utilización, el buen funcionamiento debe estar asegurado a fin de cumplir con lo especificado en esta norma.

C.2.2.1.3. En caso que un faro contenga más de una fuente de luz, éste debe cumplir:

C.2.2.1.3.1. Con la misma intensidad requerida según Tabla C.2.2.4.1, cuando una de la fuentes de luz esté apagada por una falla.

C.2.2.1.3.2.Con la misma intensidad requerida según Tabla C.2.2.4.1. , cuando todas las fuentes de luz estén encendidas.

C.2.2.1.4. Los faros de posición delanteros pueden estar:

C.2.2.1.4.1. Agrupados con uno o más dispositivos delanteros.

C.2.2.1.4.2. Recíprocamente incorporados con el proyector delantero.

C.2.2.1.4.3. No pueden estar combinados con otros dispositivos de iluminación.

C.2.2.1.5. Los faros de posición traseros pueden estar:

C.2.2.1.5.1. Agrupados con otros dispositivos de iluminación.

C.2.2.1.5.2. Combinados con un faro de iluminación placa patente.

C.2.2.1.5.3. Recíprocamente incorporados con:

-Faro de freno.

-Faro antiniebla trasero.

C.2.2.2. Requisitos de localización.

C.2.2.2.1. En la condición del vehículo sin carga y apoyado sobre un plano horizontal, la superficie iluminante del faro de posición debe satisfacer los siguientes requisitos de localización:

C.2.2.2.1.1. Límite inferior: No debe ser menor a TRESCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (350 mm) del plano de apoyo.

C.2.2.2.1.2. Límite superior: No debe ser mayor a MIL SEISCIENTOS MILIMETROS (1.600 mm) del plano de apoyo.

Cuando la estructura del vehículo no lo permita satisfacer, dicho límite no deberá ser mayor a DOS MIL CIEN MILIMETROS (2.100 mm).

C.2.2.2.1.3. Los límites de la superficie iluminante más próximo al plano longitudinal medio no debe ser menor a SEISCIENTOS MILIMETROS (600 mm).

Para los faros traseros esta distancia puede ser reducida a CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm) cuando el ancho total del vehículo no fuere menor a MIL TRESCIENTOS MILIMETROS (1.300 mm).

C.2.2.2.1.4. El límite de la superficie iluminante más distante del plano longitudinal medio del vehículo, no debe estar a más de CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm) de la extremidad lateral del vehículo.

C.2.2.2.1.5. Cuando la distancia de las verticales correspondientes al faro indicador de dirección y al de posición traseros pertenecientes al mismo lado del vehículo sea menor o igual a TRESCIENTOS MILIMETROS (300 mm), la distancia con respecto a la extremidad total del vehículo de la superficie iluminante del faro indicador de dirección y del faro de posición correspondiente no debe diferir en más de CINCUENTA MILIMETROS (50 mm).

C.2.2.3. Requisitos de Visibilidad. (Ver Figura N. 12, de este Anexo).

Los faros de posición delanteros y traseros deben ser visibles en el campo definido por los siguientes ángulos planos:

C.2.2.3.1. Horizontal:

SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad)(45°) hacia adentro y UNO CON CUATRO DECIMAS DE RADIAN (1,4 rad) (80°) hacia afuera con respecto al eje de referencia.

C.2.2.3.2. Vertical:

No menor a VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad) (5°) hacia arriba y hacia abajo del eje de referencia.

La visibilidad hacia abajo puede ser reducida a NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) si el faro de posición estuviese ubicado a menos de SETECIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (750 mm) del suelo.

C.2.2.4. Requisitos Fotométricos.

C.2.2.4.1. Intensidad de luz emitida.

Debe cumplir con los requisitos mínimos y máximos especificados en la tabla siguiente:

NOTA DE REDACCION: TABLA NO MEMORIZABLE NOTA 1: Faro simple tipo D: Cuando DOS (2) faros individuales de posición:

-sean idénticos o no;

-estén agrupados en un dispositivo tal que las proyecciones de las superficies iluminantes de cada faro individual, sobre el plano transversal, ocupa no menos de SESENTA POR CIENTO (60%) del más pequeño rectángulo que circunscribe las proyecciones de tales superficies iluminantes;

-el conjunto de los DOS (2) faros será considerado como un solo faro simple a los efectos de su instalación en el vehículo.

En tal caso, cada faro individual deberá satisfacer el mínimo de intensidad luminosa requerida: CUATRO

CANDELAS (4 cd) y no deberá exceder el máximo de intensidad admisible indicado en la tabla:

(OCHENTA Y CUATRO CANDELAS Y DIECISIETE CANDELAS (84 cd y 17 cd) respectivamente).

NOTA 2: El valor total de máxima intensidad para el conjunto de DOS (2) faros se obtiene de multiplicar por UNO CON CUATRO DECIMAS (1, 4) el valor prescrito para un faro simple.

El faro simple con más de una fuente de luz deberá satisfacer los siguientes requisitos:

C.2.2.4.1.1. El mínimo de intensidad luminosa (CUATRO CANDELAS (4 cd)) cuando una de las fuentes haya fallado.

C.2.2.4.1.2. El máximo de intensidad luminosa de un faro podrá exceder el valor indicado en la tabla para un faro simple (siempre que no esté clasificado como "D") con la condición de que la intensidad máxima del conjunto no exceda el valor indicado en la última columna de la tabla.

Un simple faro que tenga DOS (2) filamentos debe ser tratado como un conjunto de DOS (2) faros.

C.2.2.4.2. Para cada dirección en cuestión, la intensidad luminosa correspondiente a cada uno de los puntos de la Figura N. 6 de este Anexo debe ser, al menos, igual al producto del valor mínimo que está establecido en la tabla con el porcentual indicado en el diagrama.

C.2.2.4.3. En cualquier dirección en la que el faro de posición sea visible la intensidad luminosa:

C.2.2.4.3.1. No debe ser mayor que lo establecido en el ítem C.2.2.4.1.

C.2.2.4.3.2. No debe ser menor a CINCO CENTESIMAS DE CANDELAS (0,05 cd).

C.2.2.4.4. Si en un examen visual la intensidad luminosa demuestra variaciones importantes, se debe verificar que la intensidad luminosa medida entre DOS (2) puntos de la Figura N. 6, de este Anexo, cumpla la siguiente condición:

C.2.2.4.4.1. Para una prescripción mínima, no debe ser menor al CINCUENTA POR CIENTO (50%) de la intensidad mínima entre las DOS (2) prescritas para las DOS (2) direcciones, en una dirección en cuestión.

C.2.2.4.4.2. Para una prescripción máxima, no debe ser mayor que la máxima menor de las DOS (2) prescritas para las DOS (2) direcciones en cuestión, incrementada en una fracción de la diferencia entre dichos máximos, fracción ésta que será función lineal de la diferencia.

C.2.2.4.5. Para faros de posición traseros recíprocamente incorporados con los faros de freno, se admite una intensidad luminosa de SESENTA CANDELAS (60 cd), hacia abajo de un plano que pase por el centro de referencia y forme un ángulo de NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (30') con el plano horizontal.

C.2.2.4.6. Si los faros de posición están recíprocamente incorporados a los faros de freno, la relación entre:

C.2.2.4.6.1. La intensidad luminosa medida con los DOS (2) faros encendidos simultáneamente.

C.2.2.4.6.2. La intensidad luminosa del faro de posición trasero encendido aisladamente debe ser:

-como mínimo 5:1 en el campo delimitado por las líneas horizontales que pasan por los puntos +5V, -5V y las líneas verticales que pasan por los puntos +10H, -10H de la Figura N 6, de este Anexo.

C.2.2.4.7. Las intensidades luminosas deben ser medidas con los faros encendidos en forma permanente y con el color de luz especificado.

C.2.2.4.8. El color de la luz deberá satisfacer las coordenadas indicadas en Tabla B.3.4., medidas con el iluminante "A" de temperatura de color DOS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO KELVIN (2.854 K) de la C.I.E. (ver la norma internacional de la C.I.E., al respecto).

C.2.2.5. Procedimiento de ensayo.

C.2.2.5.1. Ejecución de los ensayos.

C.2.2.5.1.1. Todos los ensayos deben ser realizados con una lámpara patrón del tipo especificado para el faro en examen y la tensión de alimentación deberá ser regulada para que la lámpara emita el flujo nominal especificado para la misma.

C.2.2.5.1.2. Durante las mediciones fotométricas se utilizarán pantallas apropiadas para evitar reflexiones.

C.2.2.5.2. Determinación de los requisitos.

Para la correcta determinación de los requisitos las mediciones deben ser realizadas satisfaciendo las siguientes condiciones:

C.2.2.5.2.1. La distancia de mediciones debe ser tal que pueda aplicarse la ley de la inversa del cuadrado de la distancia.

C.2.2.5.2.2. La abertura angular del receptor vista desde el centro de referencia del faro debe estar comprendida entre TRES MILESIMAS DE RADIAN Y DIECISIETE MILESIMAS DE RADIAN (0,003 y 0,017 rad) (10' y 1°).

C.2.2.5.2.3. Los requisitos de intensidad luminosa en cada dirección de observación se considerarán satisfechos si los valores exigidos se determinan con una desviación máxima de CUATRO MILESIMAS DE RADIAN (0,004 rad) (15') con relación a la dirección de observación.

La dirección: H = 0 radián y V = 0 radián (H = 0° y V = 0°) corresponde al eje de referencia.

C.2.2.6. Requisitos de aplicación. Deben instalarse DOS (2) faros delanteros color blanco y DOS (2) faros traseros color rojo.

C.2.2.6.1. La aplicación de los faros delanteros es opcional en remolques y semiremolques.

C.2.2.6.2. En remolques con ancho total, menor a SETECIENTOS SESENTA MILIMETROS (760 mm) puede ser aplicado sólo un faro trasero, localizado próximo o sobre la línea del plano longitudinal medio del vehículo.

C.2.3. Faro del Freno.

C.2.4.1. Generalidades.

C.2.3.1.1. Los faros de freno deben encenderse cuando se actue sobre el freno de servicio y apagarse cuando se deja de actuar sobre el mismo.

C.2.3.1.2. Los faros de freno deben ser diseñados y construidos de manera que en condiciones normales de utilización, sus características permanezcan conforme lo especificado en esta norma.

C.2.3.1.3. Los faros de freno:

C.2.3.1.3.1. Pueden estar agrupados con uno o más dispositivos luminosos traseros.

C.2.3.1.3.2. Pueden estar recíprocamente incorporados con el faro de posición trasero.

C.2.3.1.3.3. No pueden estar combinados con otros dispositivos luminosos, excepto que el faro de posición trasero esté recíprocamente incorporado con el faro de freno y combinado con el faro de placa patente trasera.

C.2.3.2. Requisitos de localización.

C.2.3.2.1. En el vehículo en condición de sin carga y apoyado sobre un plano horizontal, la superficie iluminante del faro de freno debe satisfacer los siguientes requisitos de localización:

C.2.3.2.1.1. Límite inferior: No debe ser menor a TRESCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (350 mm) del plano de apoyo.

C.2.3.2.1.2. Límite superior: No debe ser mayor a MIL SEISCIENTOS MILIMETROS (1.600 mm) del plano de apoyo.

C.2.3.2.1.3. Cuando la estructura del vehículo no permite satisfacer el ítem C.2.3.2.1.2., dicho límite superior no deberá ser mayor a DOS MIL CIEN MILIMETROS (2.100 mm).

C.2.3.2.1.4. Límite interior: Los límites interiores más cercanos al plano longitudinal medio, no deben estar a menos de SEISCIENTOS MILIMETROS (600 mm) entre sí. La distancia puede ser reducida a CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm) cuando el ancho total del vehículo fuere menor a MIL TRESCIENTOS MILIMETROS (1.300 mm).

C.2.3.3. Requisitos de Visibilidad (Ver Figura N. 12, de este Anexo).

Los faros de freno deben ser visibles en el campo definido por los siguientes ángulos planos:

C.2.3.3.1. Horizontal: MINIMO SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (45°) hacia adentro y hacia afuera del eje de referencia.

C.2.3.3.2. Vertical: MINIMO VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad) (15°) hacia arriba y hacia abajo del eje de referencia.

La visibilidad hacia abajo puede ser reducida a NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5°), si el faro de freno estuviese ubicado a menos de SETECIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (750 mm) del suelo.

C.2.3.4. Requisitos Fotométricos.

C.2.3.4.1. En el eje de referencia la intensidad luminosa debe ser:

CUARENTA CANDELAS MENOR O IGUAL A I(e) y ésta MENOR O IGUAL A CIEN CANDELAS (40 cd 3/4 I(e) 3/4 100 cd), debiéndose observar las tolerancias indicadas en B.3.6.

C.2.3.4.2. Fuera del eje de referencia, y en los puntos indicados en Figura N. 6, de este Anexo, la intensidad luminosa debe ser, como mínimo, igual al producto del porcentaje consignado en cada punto de la figura, por el valor mínimo indicado en el apartado anterior, CUARENTA CANDELAS (40 cd).

C.2.3.4.3. En cualquier dirección en la que el faro de freno sea visible, la intensidad luminosa:

C.2.3.4.3.1. No debe ser mayor al valor máximo de CIEN CANDELAS (100 cd) establecido en el apartado C.2.3.4.1.

C.2.3.4.3.2. Ni menor a TRES DECIMAS DE CANDELAS (0,3 cd).

C.2.3.4.4. Si en un examen visual la intensidad luminosa mostrare variaciones locales sustanciales entre DOS (2) de los puntos indicados en el dibujo, se debe verificar que la intensidad luminosa observada, cumpla la siguiente condición:

C.2.3.4.4.1. Para una prescripción mínima, no debe ser menor al CINCUENTA POR CIENTO (50%) de la mínima menor, de las DOS (2) requeridas para los DOS (2) puntos de medición pertinentes.

C.2.3.4.4.2. Para una prescripción máxima, no debe ser mayor que la máxima menor de las requeridas para los DOS (2) puntos de medición pertinentes, incrementada en una fracción de la diferencia entre dichas máximas, fracción que será función lineal de dicha diferencia.

C.2.3.4.5. La intensidad luminosa de los faros de freno debe ser sensiblemente mayor que la intensidad luminosa de los faros de posición traseros, tomados ambos instalados en un mismo vehículo.

C.2.3.4.6. Si los faros de freno estuviesen recíprocamente incorporados con los faros de posición traseros en el campo delimitado por la Figura N. 6, de este Anexo.

-Horizontal: MAS o MENOS NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN en V (± 0,09 rad V) (± 5° V).

-Vertical: MAS o MENOS DIECISIETE CENTESIMAS DE RADIAN en H (± 0,17 rad H) (± 10° H).

Las intensidades luminosas:

I (PF):Intensidad luminosa medida con los dos faros encendidos.

I (P):Intensidad luminosa medida sólo con el faro de posición trasero encendido, deberá satisfacer la relación mínima de UNO (1) a CINCO (5):

I (PF) = 5.I (P) C.2.3.4.7. Las intensidades luminosas deben ser medidas con los faros encendidos en forma permanente y con el color de luz especificado.

C.2.3.4.8. Color de la luz.

El color de la luz deberá satisfacer las coordenadas indicadas en la tabla B 2 para el color rojo medidas con el iluminante A de temperatura de color DOS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO KELVIN (2854 K) de la C.I.E.(ver la norma internacional de la C.I.E., al respecto).

C.2.3.5. Procedimiento de ensayo.

C.2.3.5.1. Ejecución de los Ensayos.

Todos los ensayos deben ser realizados con una lámpara patrón del tipo especificado para el faro en examen, y la tensión de alimentación deberá ser regulada para que la lámpara emita el flujo nominal especificado para la misma.

Durante las mediciones fotométricas se utilizarán pantallas apropiadas para evitar reflexiones que puedan distorsionar las mediciones.

C.2.3.5.2. Determinación de los requisitos.

Para la correcta determinación de los requisitos, las mediciones se deberán realizar satisfaciendo las siguientes condiciones:

C.2.3.5.2.1. La distancia de medición debe ser tal que se pueda aplicar la ley de la inversa del cuadrado de la distancia.

C.2.3.5.2.2. La abertura angular del receptor visto desde el centro de referencia del faro debe estar comprendida entre TRES MILESIMAS DE RADIAN (0,003 rad) (10') y DIECISIETE MILESIMAS DE RADIAN (0,017 rad) (1°).

C.2.3.5.2.3. Los requisitos de intensidad luminosa en cada dirección de observación se considerará satisfechos si los valores exigidos se cumplen con una desviación máxima de CUATRO MILESIMAS DE RADIAN (0,004 rad) (15'), con relación a la dirección de observación.

La dirección: H = 0 radián y V = 0 radián (H = 0° y V = 0°) corresponde al eje de referencia.

C.2.3.6. Requisitos de aplicación.

C.2.3.6.1. Deben instalarse DOS (2) faros de freno simétricos entre sí, simétricamente ubicados con relación al plano longitudinal medio, en la parte trasera del vehículo.

C.2.3.6.2. En remolques, con un ancho total menor a SETECIENTOS SESENTA MILIMETROS (760 mm), puede aplicarse sólo UN (1) faro de freno, ubicado sobre el plano longitudinal medio, o en sus proximidades.

C.2.4. Faro intermitente de advertencia - Delantero - Trasero - Lateral.

C.2.4.1. Generalidades.

C.2.4.1.1. Haz Intermitente.

Todos los faros de advertencia deben emitir un haz de luz intermitente, en toda circunstancia.

C.2.4.1.2. Circuitos.

Los circuitos de los faros de advertencia pueden estar combinados con los circuitos de los faros indicadores de dirección delanteros y traseros, utilizando los mismos filamentos de las lámparas, pero deben ser independientes de cualquier otro circuito.

Los faros indicadores de dirección laterales, en caso de estar instalados en un vehículo, deben estar incluidos en el mismo circuito que los faros indicadores de dirección delantero, trasero y de advertencia indicados en el párrafo anterior.

C.2.4.1.3. Los faros de advertencia pueden estar:

C.2.4.1.3.1. Agrupados con uno o más faros;

C.2.4.1.3.2. Recíprocamente incorporados sólo con los faros indicadores de dirección;

C.2.4.1.3.3. No pueden estar combinados con otros dispositivos de iluminación.

C.2.4.1.4. Interruptor.

En caso que el interruptor de los faros de advertencia esté combinado con el interruptor de los faros indicadores de dirección, el accionamiento para el encendido de cada una de estas funciones deben ser diferentes entre sí.

C.2.4.1.5. Estén o no integrados los circuitos de los faros de advertencia a los circuitos de los faros indicadores de dirección, la exigencia de luz piloto para la función indicadora de dirección, debe ser satisfecha.

C.2.4.1.6. Todos los faros de advertencia de un vehículo deben estar conectados a un mismo dispositivo de encendido, y se debe encender o apagar simultáneamente todo el sistema de advertencia, en forma intermitente.

C.2.4.1.7. La operación encendido y apagado del sistema de advertencia debe ser independiente del sistema de ignición o del interruptor equivalente.

C.2.4.2. Requisitos de Localización.

Estén o no integrados al sistema de faros indicadores de dirección, los faros de advertencia deben cumplir los mismos requisitos de localización exigidos para los primeros, con relación a:

C.2.4.2.1. Localización.

C.2.4.2.2. Visibilidad.

C.2.4.2.3. Fotométrico.

C.2.4.2.4. Procedimiento de ensayo.

C.2.4.3. Requisitos de Aplicación.

C.2.4.3.1. Deben instalarse DOS (2) faros de advertencia en la parte delantera del vehículo, y DOS (2) faros en la parte trasera.

C.2.4.3.2. La instalación de faros de advertencia delanteros es opcional en remolques y semirremolques.

C.2.4.3.3. La instalación de faros de advertencia traseros es opcional en camiones, tractores, que dispongan de faros indicadores de dirección de DOS (2) haces.

C.2.4.4. Color del Haz.

El color del haz de luz emitido por los faros de advertencia debe ser ámbar.

C.2.5. Faro de Transporte Escolar Delantero y Trasero.

C.2.5.1. Generalidades.

C.2.5.1.1. Para aumentar la percepción visual es recomendable que las áreas del vehículo circunvecinas a los faros, estén pintadas de negro mate.

C.2.5.1.2. Los faros de transporte escolar deben contar con un circuito tal que, cuando sean activados, emitan

un haz de luz intermitente alternadamente entre los lados derecho e izquierdo, con una frecuencia de NOVENTA MAS O MENOS TREINTA DESTELLOS POR MINUTO (90 ± 30 destellos/min).

C.2.5.1.3. En la cabina del conductor debe instalarse UNA (1) luz piloto o un dispositivo acústico que informe al conductor de manera clara e inconfundible que los faros de transporte escolar están operando perfectamente.

C.2.5.1.4. El sistema debe ser activado y desactivado automáticamente con la apertura y cierre, respectivamente, de las puertas de entrada y salida del vehículo.

C.2.5.1.5. La proyección de la superficie iluminante de los faros de transporte escolar sobre un plano perpendicular al eje de referencia no debe ser menor a CIENTO VEINTE CENTIMETROS CUADRADOS (120 cm2).

C.2.5.2. Requisitos de Localización.

C.2.5.2.1. Los faros de transporte escolar deben ser instalados en la parte delantera y trasera del vehículo, lo más alto y lo más separados entre sí, que sea posible.

La distancia transversal entre los faros de transporte escolar derecho e izquierdo no podrá ser menor a MIL MILIMETROS (1.000 mm).

C.2.5.2.2. Los faros de transporte escolar delanteros deben ser instalados más arriba del parabrisas del vehículo, y sus centros de referencias deben estar sobre un mismo plano horizontal.

C.2.5.2.3. Los faros de transporte escolar traseros deben ser instalados con sus centros de referencia sobre un mismo plano horizontal.

El límite inferior de la superficie iluminante no debe estar localizada más abajo que el límite superior de la abertura de las ventanillas laterales del vehículo.

C.2.5.2.4. Los faros de transporte escolar deben ser instalados y alineados con el eje de referencia horizontal y paralelo al plano longitudinal medio del vehículo.

Se permiten desvíos del eje de referencia verticales de hasta DIECISIETE MILESIMAS DE RADIAN (0,017 rad) (1°) hacia arriba o hacia abajo, y horizontales de hasta TREINTA Y CINCO MILESIMAS DE RADIAN (0,035 rad) (2°) hacia la derecha y hacia la izquierda.

C.2.5.2.5. El sistema de SIETE (7) faros de transporte escolar, constará de CUATRO (4) faros de color ámbar en la parte superior delantera y UN (1) faro de color ámbar en la parte central superior trasera, y DOS (2) faros de color rojo en la parte superior trasera. Los faros de color ámbar delanteros y los de color rojo traseros se instalarán a ambos lados del plano longitudinal medio.

C.2.5.3. Requisitos de Visibilidad. Los faros de transporte escolar deben ser visibles, sin obstrucciones de parte alguna del vehículo, dentro del campo definido por los ángulos planos:

-Horizontal: NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5°) hacia arriba, DIECISIETE CENTESIMAS DE RADIAN (0,17 rad) (10°) hacia abajo.

-Vertical: CINCUENTA Y DOS CENTESIMAS DE RADIAN (0,52 rad) (30°) hacia la derecha y hacia la izquierda.

C.2.5.4. Requisitos Fotométricos.

Los faros de transporte escolar constituidos por CINCO (5) faros de color ámbar y DOS (2) faros de color rojo deben satisfacer los requisitos de la tabla adjunta. Con excepción de los CUATRO (4) faros ámbar delanteros, que deben satisfacer requisitos fotométricos DOS Y MEDIA (2,5) veces mayores que los establecidos.

C.2.5.5. Procedimiento de Ensayo.

C.2.5.5.1. Las mediciones fotométricas se deben realizar con la célula fotométrica a una distancia mínima de TRES MIL MILIMETROS (3. 000 mm) medida desde el filamento de la lámpara.

C.2.5.5.2. Los ángulos del ítem C.2.5.4. se deben medir a partir del eje de referencia del faro permitiéndose una desviación de MAS O MENOS CINCUENTA Y DOS MILESIMAS DE RADIAN (± 0,052 rad) (± 3°).

C.2.5.6. Requisitos de Aplicación.

C.2.5.6.1. Sistema de SIETE (7) faros. Este sistema se compone de:

-CINCO (5) faros de color ámbar, CUATRO (4) se instalan en la parte superior delantera y UNO (1) en la parte superior trasera central; y -DOS (2) faros de color rojo en la parte superior trasera C.2.6. Faro Diferencial Delimitador Delantero y Trasero. Faro Diferencial Delimitador Lateral Delantero, Lateral Trasero y Lateral Intermediario.

C.2.6.1. Generalidades.

C.2.6.1.1. Faro Diferencial Delimitador Delantero y Trasero.

C.2.6.1.1.1. Los faros diferenciales delimitadores delanteros y traseros no pueden estar:

-agrupados;

-combinados; o -recíprocamente incorporados;

con ningún otro faro.

C.2.6.1.1.2. En caso de que satisfagan todos los requisitos que les sean exigibles, los faros diferenciales delimitadores delanteros y traseros situados en un mismo lado del vehículo, pueden estar agrupados en un mismo dispositivo.

C.2.6.1.2. Faro diferencial delimitador lateral delantero, lateral trasero y lateral intermediario.

Los faros delimitadores laterales delanteros y laterales traseros y laterales intermediadiarios pueden estar:

-agrupados;

-combinados; o -recíprocamente incorporados;

con otros faros.

C.2.6.2. Requisitos de Localización.

C.2.6.2.1. Faro Diferencial Delimitador Delantero y Trasero.

C.2.6.2.1.1. Los faros diferenciales delimitadores delanteros y traseros deben estar simétricamente localizados

con relación al plano longitudinal medio del vehículo, lo más alejados entre sí y lo más próximos al tope superior del vehículo, tanto como sea posible.

C.2.6.2.1.2. La posición de un faro diferencial delimitador delantero y trasero, con relación al faro de posición debe ser tal que la distancia de los puntos más próximos de las proyecciones de las respectivas superficies iluminantes sobre el plano transversal no sea inferior a DOSCIENTOS MILIMETROS (200 mm).

C.2.6.2.2. Faros diferenciales delimitadores lateral delantero, lateral trasero y lateral intermediario.

C.2.6.2.2.1. En el vehículo sin carga apoyado sobre un plano horizontal, la distancia de la superficie iluminante de los faros delimitador lateral delantero, lateral trasero y lateral intermediario al plano de apoyo debe ser:

-Límite inferior: IGUAL O MAYOR A TRESCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (= 350 mm).

-Límite superior: IGUAL O MENOR A MIL SEISCIENTOS MILIMETROS (3/4 1.600 mm).

C.2.6.2.2.2. Si la estructura del vehículo no permite respetar la distancia máxima del límite superior, se admite que sea IGUAL O MENOR QUE DOS MIL CIEN MILIMETROS (3/4 2.100 mm).

C.2.6.2.2.3. Los faros diferenciales delimitadores deben estar:

-Lateral delantero: lo más próximo posible a la extremidad delantera del vehículo. En los remolques no se tiene en cuenta la lanza de enganche.

-Lateral trasero: lo más próximo posible a la extremidad trasera del vehículo.

-Lateral intermediario: lo más próximo al punto medio entre los faros diferenciales delimitadores laterales delantero y trasero, del mismo lado.

C.2.6.3. Requisitos de Visibilidad.

C.2.6.3.1. Faro diferencial delimitador delantero y trasero.

La visibilidad de los faros diferenciales delimitadores delanteros y traseros debe satisfacer los siguientes requisitos, con relación a su respectivo eje de referencia:

C.2.6.3.1.1. Horizontal: UNO CON TREINTA Y NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (1,39 rad) (80°) hacia afuera.

C.2.6.3.1.2. Vertical: NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (30') hacia arriba, TREINTA Y CINCO CENTESIMAS DE RADIAN (0,35 rad) (20°) hacia abajo.

C.2.6.3.2. Faro Diferencial Delimitador Lateral Delantero, Lateral Trasero y Lateral Intermediario.

La visibilidad de los faros diferenciales delimitadores laterales delanteros, traseros y lateral intermediario debe satisfacer los siguientes requisitos, con relación a su respectivo eje de referencia:

C.2.6.3.2.1. Horizontal: SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (45°) hacia adelante y hacia atrás.

C.2.6.3.2.2. Vertical: VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad) (15°) hacia arriba y hacia abajo.

C.2.6.3.2.3. Si el faro lateral estuviese localizado a menos de SETECIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (750

mm) del suelo, el ángulo vertical hacia abajo puede ser reducido a NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5°).

C.2.6.4. Requisitos Fotométricos.

C.2.6.4.1. Faro Diferencial Delimitador Delantero y Trasero.

Los faros diferenciales delimitadores delanteros y traseros deben satisfacer los mismos requerimientos fotométricos exigidos para los faros de posición delanteros y traseros respectivamente.

C.2.6.4.2. Faro Diferencial Delimitador Lateral Delantero, Lateral Trasero y Lateral Intermediario.

Los faros diferenciales delimitadores laterales delantero, trasero e intermediario deben satisfacer los siguientes valores de intensidad luminosa:

NOTA DE REDACCION:CUADRO NO MEMORIZABLE C.2.6.5. Procedimiento de ensayo.

C.2.6.5.1. Faros Diferenciales Delimitadores Delanteros y Traseros.

Los procedimientos de ensayo para determinar el cumplimiento de los requisitos son los correspondientes a los faros de posición delanteros y traseros (C.2.2.).

C.2.6.5.2. Faros Diferenciales Delimitadores Laterales Delanteros, Laterales Traseros Y Laterales Intermediarios.

C.2.6.5.2.1. Las mediciones fotométricas deben ser realizadas desde una distancia mínima de MIL DOSCIENTOS MILIMETROS (1.200 mm).

C.2.6.5.2.2. El eje de referencia es perpendicular al plano medio longitudinal del vehículo.

C.2.6.6. Requisitos de aplicación.

C.2.6.6.1. Faros Diferenciales Delimitadores Delanteros y Traseros.

C.2.6.6.1.1. En todo vehículo cuyo ancho total sea IGUAL o MAYOR a DOS MIL CIEN MILIMETROS (= 2.100 mm), debe instalarse:

-Parte frontal: DOS (2) faros que emitan luz blanca.

-Parte posterior: DOS (2) faros que emitan luz roja.

C.2.6.6.1.2. En la cabina de los camiones-tractores podrá instalarse faros diferenciales delimitadores delanteros y traseros, como alternativa para indicar su ancho, en lugar de señalar el ancho total del vehículo.

C.2.6.6.1.3. La instalación de faros diferenciales delimitadores delanteros y traseros es opcional en camiones, remolques y semirremolques, de carrocería abierta y en camiones-tractores.

C.2.6.6.2. Faros Diferenciales Delimitador Lateral Delantero, Lateral Trasero y Lateral Intermediario.

C.2.6.6.2.1. En vehículos de un ancho total IGUAL O MAYOR a DOS MIL CIEN MILIMETROS (= 2100 mm) deberá instalarse en cada costado del vehículo:

-Un faro diferencial delimitador lateral delantero de luz ámbar en la parte delantera.

-Un faro diferencial delimitador lateral trasero de luz ámbar o de luz roja en la parte trasera.

C.2.6.6.2.2. En vehículos con largo total IGUAL O MAYOR a NUEVE MIL MILIMETROS (= 9.000 mm) deberá instalarse en cada costado del vehículo:

-Un faro diferencial delimitador lateral intermediario de luz ámbar.

C.2.6.6.2.3. La instalación de faros diferenciales delimitadores laterales delanteros, traseros o intermediarios es opcional en:

-Vehículos de un ancho menor a DOS MIL CIEN MILIMETROS (2.100 mm).

-Remolques de un largo total de MIL OCHOCIENTOS MILIMETROS (1.800 mm) incluido la lanza de enganche.

-Camiones-tractores.

C.2.7. Faro de freno elevado.

C.2.7.1. Generalidades.

C.2.7.1.1. El faro de freno elevado no puede estar:

-agrupado;

-combinado; o -recíprocamente incorporado;

con ningún otro faro ni dispositivo reflectivo.

C.2.7.1.2. El faro de freno elevado debe encenderse cuando se actue sobre el freno de servicio y apagarse cuando se deje de actuar sobre el mismo.

C.2.7.1.3. El faro de freno elevado ubicado en el vehículo debe permitir un fácil acceso para el cambio de la lámpara por medio de herramientas comunes, habitualmente usadas en el vehículo.

C.2.7.1.4. El faro de freno elevado no debe afectar el rendimiento fotométrico de ningún otro faro del vehículo.

C.2.7.1.5. La superficie aparente del faro de freno elevado en la dirección del eje de referencia debe ser por lo menos de VEINTINUEVE CENTIMETROS CUADRADOS (29 cm2).

C.2.7.2. Requisitos de Localización.

C.2.7.2.1. El faro de freno elevado debe estar ubicado en la parte trasera del vehículo, con el centro geométrico sobre el plano medio longitudinal, o bien simétricamente con respecto al mismo si se instalan Dos (2) faros.

El faro de freno elevado puede estar ubicado en cualquier punto del plano longitudinal medio, incluso en los correspondientes a la luneta trasera.

C.2.7.2.2. Si el faro de freno elevado estuviese ubicado dentro del vehículo o sobre la luneta trasera, por medios adecuados se deben evitar las reflexiones del haz de luz sobre la luneta trasera o sobre el espejo retrovisor interior, que puedan incidir en el conductor.

C.2.7.2.3. Si el faro de freno elevado está ubicado por debajo del borde inferior de la luneta trasera, ningún punto del lente puede estar:

C.2.7.2.3.1. Más abajo de CIENTO CINCUENTA Y TRES MILIMETROS (153 mm) en los vehículos convertibles.

C.2.7.2.3.2. Más abajo de SETENTA Y SIETE MILIMETROS (77 mm) en los demás vehículos.

C.2.7.3. Requisitos de visibilidad.

El faro de freno elevado debe ser visible hacia atrás dentro del campo definido por los siguientes ángulos planos:

-Horizontal: SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (45°) hacia ambos lados del eje de referencia.

-Vertical: VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad) (15°) hacia arriba y hacia abajo del plano horizontal que pasa por el centro de referencia.

C.2.7.4. Requisitos fotométricos.

C.2.7.4.1. La intensidad luminosa del haz de luz emitido por el faro de freno elevado debe satisfacer los valores de la tabla adjunta.

C.2.7.4.2. La intensidad luminosa no podrá exceder de CIENTO SESENTA CANDELAS (160 cd).

C.2.7.4.3. Dentro del ángulo sólido definido por los ángulos planos, -DIECISIETE CENTESIMAS DE RADIAN (0,17 rad) (10°) hacia la derecha y hacia la izquierda.

-DIECISIETE CENTESIMAS DE RADIAN (0,17 rad) (10°) hacia arriba y NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5°) hacia abajo.

La intensidad luminosa no podrá exceder el valor máximo de CIENTO SESENTA CANDELAS (160 cd) sobre un área mayor que la definida por un radio de CUATRO MILESIMAS DE RADIAN (0,004 rad).

C.2.7.4.4. El color de la luz emitida debe ser rojo y conformar las coordenadas colorimétricas indicadas en la tabla B.3.4., iluminado con el iluminante A, de temperatura de color DOS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO KELVIN (2.854 K) de la C.I.E. (ver la norma internacional de la C.I.E., al respecto).

C.2.7.5. Ejecución de los ensayos.

C.2.7.5.1. Las mediciones de la intensidad luminosa deben realizarse a una distancia mínima de TRES MIL MILIMETROS (3.000 mm).

C.2.7.6. Requisitos de Aplicación.

La instalación del faro de freno elevado es opcional.

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE C.2.8. Faro Antiniebla Trasero.

C.2.8.1. Generalidades.

C.2.8.1.1. Los faros antinieblas traseros.

C.2.8.1.1.1. Sólo podrán ser activados cuando uno o los dos de los siguientes dispositivos ya estén encendidos:

-Faro principal de cruce.

-Faro antiniebla delantero.

C.2.8.1.1.2. En caso de que el vehículo posea faros antinieblas delanteros, deberá ser posible desactivar los faros antinieblas traseros independientemente de los delanteros.

C.2.8.1.2. Los faros antiniebla traseros:

C.2.8.1.2.1. Pueden ser agrupados con cualquier faro trasero.

C.2.8.1.2.2. No pueden ser combinados con ningún otro faro.

C.2.8.1.2.3. Pueden ser recíprocamente incorporados a los faros de posición traseros.

C.2.8.1.3. La superficie aparente de los faros antiniebla traseros, en dirección al eje de referencia, no debe ser mayor a CIENTO CUARENTA CENTIMETROS CUADRADOS (140 cm2).

C.2.8.2. Requisitos de Localización.

C.2.8.2.1. En la condición del vehículo sin carga y apoyado sobre un plano horizontal, la distancia de la superficie iluminante del faro antiniebla trasero al plano de apoyo, debe satisfacer los siguientes requisitos de localización:

C.2.8.2.1.1. Límite inferior: No debe ser menor a DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (250 mm).

C.2.8.2.1.2. Límite superior: No debe ser mayor a MIL SEISCIENTOS MILIMETROS (1.600 mm).

C.2.8.2.1.3. Cuando son utilizados DOS (2) faros antiniebla traseros, éstos deben ser localizados simétricamente en relación al plano longitudinal medio del vehículo.

C.2.8.2.1.4. Cuando es utilizado un faro antiniebla trasero, éste debe ser localizado del lado izquierdo del vehículo.

C.2.8.2.1.5. En cualquiera de los casos mencionados en C.2.8.2.1.3. y C.2.8.2.1.4., la distancia entre la superficie iluminante del faro antiniebla trasero y la superficie iluminante del faro de freno no debe ser menor a CIEN MILIMETROS (100 mm).

C.2.8.3. Requisitos de Visibilidad.

Los faros antiniebla traseros deben ser visibles en el campo definido por los siguientes ángulos planos:

C.2.8.3.1. Horizontal: CUARENTA Y CUATRO CENTESIMAS DE RADIAN (0,44 rad) (25°) hacia adentro y hacia afuera del eje de referencia.

C.2.8.3.2. Vertical: No debe ser menor a NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5°) hacia arriba y hacia abajo del eje de referencia.

C.2.8.4. Requisitos Fotométricos.

C.2.8.4.1. Fotometría.

C.2.8.4.1.1. Los faros antiniebla traseros deben satisfacer los siguientes requisitos, (ver Figura N. 8, de este Anexo).

Entre los puntos:

-MAS o MENOS DIECISIETE CENTESIMAS DE RADIAN (± 0,17 rad) (± 10°) en el eje hh.

-MAS o MENOS NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (± 0,09 rad) (± 5°) en el eje vv;

Los valores fotométricos deben ser iguales o mayores a CIENTO CINCUENTA CANDELAS (150 cd).

La intensidad luminosa emitida en todas las direcciones visibles, no debe ser mayor a TRESCIENTAS CANDELAS (300 cd).

C.2.8.4.1.2. Si en un examen visual, el faro presenta variaciones locales de intensidad luminosa, debe verificarse que fuera de los ejes hh y vv en todo el campo del rombo definido por los puntos MAS MENOS DIECISIETE CENTESIMAS DE RADIAN (± 0,17 rad) (± 10°) y MAS MENOS NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (± 0,09 rad) (± 5°), la intensidad luminosa debe ser mayor o igual a SETENTA Y CINCO CANDELAS (75 cd).

C.2.8.4.1.3. Observar las tolerancias del ítem B.3.6., de este Anexo.

C.2.8.4.2. Color.

El color de la luz emitida debe ser rojo, conforme al punto B.3.4., de este Anexo.

C.2.8.5. Procedimiento de ensayo.

C.2.8.5.1. Ejecución de los ensayos.

C.2.8.5.1.1. La distancia de medición debe ser tal que pueda aplicarse la ley de la inversa del cuadrado de la distancia.

C.2.8.5.1.2. Para la obtención de los valores fotométricos en cada punto de medición, es permitida una desviación máxima de CUATRO MILESIMAS DE RADIAN (0,004 rad) (15') de arco con relación a la dirección de observación.

La dirección H = 0 y V = 0 corresponde al eje de referencia.

C.2.8.5.1.3. La abertura angular del receptor, visto desde el centro de referencia del faro, debe estar comprendida entre TRES MILESIMAS Y DIECISIETE MILESIMAS DE RADIAN (0,003 y 0,017 rad) (10' y 1°).

C.2.8.6. Requisitos de aplicación.

Los faros antiniebla traseros son opcionales. La instalación de UNO O DOS (1 ó 2) faros debe cumplir con lo establecido en esta norma.

C.2.9. Retrorreflectores: Delanteros - Traseros - Laterales.

C.2.9.1. Generalidades.

C.2.9.1.1. Los retrorreflectores deben ser diseñados y construidos de manera tal que en condiciones normales de utilización, sus características permanezcan conforme a lo establecido en esta norma.

C.2.9.1.2. Los componentes de los retrorreflectores no deben ser fácilmente desmontables ni sustituibles sus unidades ópticas.

C.2.9.1.3. La superficie externa del retrorreflector debe ser lo suficientemente lisa como para facilitar su limpieza.

C.2.9.1.4. La superficie reflectora de los retrorreflectores debe ser tal que pueda estar contenida en un círculo de DOSCIENTOS MILIMETROS (200 mm) de diámetro.

C.2.9.1.5. La forma de la superficie iluminante debe ser simple y a la distancia normal de observación no debe poder confundirse con una letra o una cifra.

Excepcionalmente, se permitirá una forma parecida a la simple configuración de las letras "I", "O", y "U", o de los números "0" y "8".

C.2.9.1.6. Las coordenadas cromáticas del flujo luminoso reflejado, iluminado el retrorre-flector por el iluminante A de la C.I.E., con ángulo de incidencia V = H = 0 y ángulo de observación de TREINTA Y CINCO CENTESIMAS DE RADIAN (0,35 rad) (20°) deben corresponder al color blanco, al color rojo o al color ámbar, según corresponda (ver la norma internacional de la C.I.E., al respecto).

C.2.9.1.7. No se permite el uso de tinta o barniz para colorear los retrorreflectores.

C.2.9.1.8. Los retrorreflectores traseros pueden ser agrupados con cualquier dispositivo luminoso trasero.

C.2.9.1.9. Los retrorreflectores laterales pueden ser agrupados con otros faros.

C.2.9.1.10. Los retrorreflectores delanteros pueden ser agrupados con los faros de posición delanteros.

C.2.9.2. Requisitos de localización.

C.2.9.2.1. Retrorreflectores traseros.

C.2.9.2.1.1. El límite de la superficie reflectora más distante del plano longitudinal medio:

-no debe estar a más de CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm) de la extremidad lateral del vehículo.

C.2.9.2.1.2. Los límites de las superficies reflectoras más cercanos al plano longitudinal medio:

-no deben estar a MENOS DE SEISCIENTOS MILIMETROS (600 mm) uno de otro.

-esta distancia puede ser reducida a CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm) cuando el ancho total del vehículo fuere menor que MIL TRESCIENTOS MILIMETROS (1.300 mm).

C.2.9.2.1.3. En la condición del vehículo sin carga y apoyado sobre un plano horizontal, la distancia al plano debe ser:

-límite inferior de la superficie reflectora: no menor a TRESCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (350 mm).

-límite superior de la superficie reflectora: no mayor a MIL SEISCIENTOS MILIMETROS (1.600 mm).

C.2.9.2.1.4. En camiones-tractores pueden instalarse retrorreflectores en la parte posterior de la cabina a una altura no inferior a CIEN MILIMETROS (100 mm) del punto más elevado de los neumáticos traseros.

C.2.9.2.2. Retrorreflectores laterales.

C.2.9.2.2.1. En el vehículo en condiciones sin carga y apoyado sobre un plano horizontal, la distancia al plano debe ser:

-límite inferior de la superficie reflectora: no menor a TRESCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (350 mm).

-límite superior de la superficie reflectora: no mayor a MIL SEISCIENTOS MILIMETROS (1.600 mm).

C.2.9.2.2.2. Los retrorreflectores laterales delanteros deben estar localizados lo más próximo posible de la extremidad delantera del vehículo.

En remolques, no es considerada la lanza de enganche.

C.2.9.2.2.3. Los retrorreflectores laterales traseros deben estar localizados lo más próximo posible a la extremidad trasera del vehículo.

C.2.9.2.2.4. Los retrorreflectores laterales intermedios deben estar localizados lo más próximo posible al punto medio entre los retrorreflectores lateral delantero y lateral trasero.

C.2.9.2.3. Retrorreflectores delanteros.

C.2.9.2.3.1. El límite de la superficie reflectora más distante del plano longitudinal medio:

-no debe estar a más de CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm) de la extremidad lateral del vehículo.

-en remolques esta distancia debe ser de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS (150 mm) como máximo.

C.2.9.2.3.2. Los límites de las superficies reflectoras más cercanas al plano longitudinal medio:

-no deben estar a más de SEISCIENTOS MILIMETROS (600 mm) de otro.

-esta distancia puede ser reducida a CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm) si el ancho total del vehículo fuese de MIL TRESCIENTOS MILIMETROS (1.300 mm).

C.2.9.2.3.3. En el vehículo en condiciones sin carga y apoyado sobre un plano horizontal, la distancia al plano debe ser:

-límite inferior de la superficie reflectora: no menor a TRESCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (350 mm).

-límite superior de la superficie reflectora: no mayor a MIL SEISCIENTOS MILIMETROS (1.600 mm).

C.2.9.3. Requisitos de visibilidad.

C.2.9.3.1. Retrorreflectores traseros.

C.2.9.3.1.1. Los retrorreflectores deben ser visibles en el campo definido por los siguientes ángulos planos:

-Horizontal: No menor a CINCUENTA Y DOS CENTESIMAS DE RADIAN (0,52 rad) (30°) hacia adentro y hacia

afuera del eje de referencia.

-Vertical: No menor a VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad) (15°) hacia arriba y hacia abajo del eje de referencia.

C.2.9.3.1.2. Cuando los retrorreflectores traseros estuviesen situados a MENOS DE SETECIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (750 mm) del suelo, el ángulo vertical hacia abajo puede ser reducido a NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5°).

C.2.9.3.2. Retrorreflectores laterales.

C.2.9.3.2.1. Los retrorreflectores laterales deben ser visibles en el campo definido por los siguientes ángulos planos, medidos a partir del eje de referencia:

-Horizontal: No menor a SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (45°) hacia adelante y hacia atrás del vehículo.

-Vertical: No menor a VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad) (15°) hacia arriba y hacia abajo.

C.2.9.3.2.2. Si los retrorreflectores estuviesen situados a menos de SETECIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (750 mm) del suelo, el ángulo vertical hacia abajo puede ser reducido a NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5°).

C.2.9.3.3. Retrorreflectores delanteros.

C.2.9.3.3.1. Los retrorreflectores delanteros deben ser visibles en el campo definido por los siguientes ángulos planos:

-Horizontal: No menor a CINCUENTA Y DOS CENTESIMAS DE RADIAN (0,52 rad) (30°) hacia adentro y hacia afuera del eje de referencia.

En los remolques con lanza enganchable se permite un ángulo de DIECISIETE CENTESIMAS DE RADIAN (0,17 rad) (10°) hacia adentro.

-Vertical: No menor a VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad) (15°) hacia arriba y hacia abajo del eje de referencia.

C.2.9.3.3.2. Si los retrorreflectores delanteros estuviesen situados a menos de SETECIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (750 mm) del suelo, el ángulo vertical hacia abajo puede ser reducido a NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5°).

C.2.9.4. Requisitos Fotométricos.

C.2.9.4.1. El fabricante de retrorreflectores debe especificar el eje de referencia correspondiente al ángulo de incidencia: H = V = 0 rad (H = V = 0°); o bien H = 0 rad, V = ± 0,09 rad (H = 0°, V = ± 5°), según lo detallado en la Figura N 10, de este Anexo.

C.2.9.4.2. Para las mediciones fotométricas debe:

-Tomarse sólo una superficie reflectora contenida en un círculo de CIENTO VEINTE MILIMETROS (120 mm) de diámetro.

-Limitar dicha superficie a un área de:

*CIEN CENTIMETROS CUADRADOS (100 cm2) para especificaciones según la Tabla 1, al final del punto C.2.9.4.

*SETENTA Y CINCO CENTIMETROS CUADRADOS (75 cm2) para especificaciones según la Tabla 2, al final del punto C.2.9.4.

-El área de la superficie del dispositivo no debe necesariamente llegar a los valores indicados, pudiendo ser menor.

-El fabricante deberá indicar el contorno de la superficie a utilizar.

C.2.9.4.3. Los valores del coeficiente de intensidad luminosa, CIL, expresados en MILICANDELAS/LUX (mcd/lx), deberán satisfacer los requerimientos indicados en las Tablas 1 y 2, al final del punto C. 2.9.4., para los ángulos de observación de SEIS MILESIMAS DE RADIAN (0,006 rad) (20') y de VEINTISEIS MILESIMAS DE RADIAN (0,026 rad) (1 30'). Ver las tolerancias de la Sección B, de este Anexo.

C.2.9.4.4. No se admiten valores del CIL inferiores a los especificados en las dos últimas columnas de la Tabla 1 y 2, dentro de un ángulo sólido que tenga por vértice el centro de referencia y como límite los planos de intersección con las siguientes líneas:

V =+ 0,17 rad (+ 10°) V = - 0,17 rad (- 10°) y H = 0 rad (0°) V =+ 0,09 rad (+ 5°) V = - 0,09 rad (- 5°) y H = + 0,35 rad (+ 20°) H = - 0,35 rad (- 20°) C.2.9.4.5.Si durante la medición del CIL de un retrorreflector, para un ángulo de incidencia igual a:

V = H = 0 rad (V = H = 0°), se verificase que para pequeños giros del dispositivo, se produce un efecto especular, se debe medir el CIL con un ángulo de incidencia de:

V = + 0,09 rad (+ 5°) y V = - 0,09 rad (- 5°) y H = 0 rad (H = 0°) La posición de medición adoptada debe ser aquella correspondiente al menor valor de una de estas posiciones.

RETRORREFLECTORES COEFICIENTE DE INTENSIDAD LUMINOSA - CIL en (mcd/ lux) NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE C.2.9.5. Procedimiento de ensayos.

C.2.9.5.1. Ejecución de ensayos.

C.2.9.5.1.1. Para un ángulo de incidencia V = H = 0 rad (V = H = 0°) y de observación de SEIS MILESIMAS DE RADIAN (0,006 rad) (20'), los retrorreflectores que no tengan indicado en su parte superior la leyenda "TOP" o "ARRIBA", deben ser girados en torno de sus ejes de referencia para una posición mínima de CIL.

En esta posición debe cumplir con los valores especificados en el ítem C.2.9.4., que antecede.

C.2.9.5.1.2. Para distintos ángulos de incidencia y observación, los retrorreflectores deben ser colocados en la posición correspondiente de los ángulos de rotación especificados.

Si los valores no fuesen satisfechos, el dispositivo puede ser girado en torno de su eje de referencia dentro de MAS MENOS NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (± 0,09 rad) (± 5°) de la posición inicial.

C.2.9.5.1.3. Para un ángulo de incidencia de V = H = 0 rad (V = H = 0°) y un ángulo de observación de SEIS MILESIMAS DE RADIAN (0,006 rad) (20'), el retrorreflector con la indicación "TOP" o "ARRIBA" debe ser girado

entre MAS MENOS NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (± 0,09 rad) (± 5°) en torno a su eje.

El CIL en cada posición no debe ser menor del valor prescrito, dentro del ángulo de rotación del dispositivo. Si para una dirección V = H = 0 rad (V = H = 0°) y un ángulo de rotación nulo, el CIL supera el valor especificado en el CINCUENTA POR CIENTO (50%) o más, todas las mediciones para los demás ángulos de incidencia y de observación deben ser efectuados con ángulos de rotación nulo.

C.2.9.5.1.4. Para las mediciones fotométricas de los retrorreflectores, debe utilizarse el método recomendado por la C.I.

E. (ver la norma internacional de la C.I.E., al respecto).

C.2.9.6. Requisitos de aplicación.

C.2.9.6.1. Retrorreflectores traseros.

C.2.9.6.1.1. Deben ser instalados DOS (2) retrorreflectores de color rojo en la parte trasera del vehículo.

C.2.9.6.1.2. En remolques con ancho total menor a SETECIENTOS SESENTA MILIMETROS (760 mm) puede ser aplicado sólo un retrorreflector de color rojo localizado sobre el plano longitudinal medio del vehículo, o lo más próximo a él.

C.2.9.6.2. Retrorreflectores laterales.

C.2.9.6.2.1. En vehículos con ancho total IGUAL o MAYOR a DOS MIL CIEN MILIMETROS (= 2.100 mm) debe instalarse en cada lado del vehículo:

-un retrorreflector ámbar en el lateral delantero.

-un retrorreflector rojo o ámbar en el lateral trasero.

C.2.9.6.2.2. En vehículos con largo IGUAL o MAYOR a NUEVE MIL MILIMETROS (= 9.000 mm), debe instalarse:

-un retrorreflector lateral intermediario ámbar a cada lado del vehículo.

C.2.9.6.2.3. La instalación de retrorreflectores laterales (Delanteros - Traseros - Intermedios) es opcional en vehículos con ancho total MENOR a DOS MIL CIEN MILIMETROS (2.100 mm) C.2.9.6.2.4. La instalación de retrorreflectores laterales delanteros es opcional en remolques con largo total MENOR a MIL OCHOCIENTOS MILIMETROS (1.800 mm), incluida la lanza de enganche.

C.2.9.6.2.5. La instalación de retrorreflectores laterales traseros e intermedios es opcional en camiones-tractores.

C.2.9.6.3. Retrorreflectores delanteros. Es opcional la instalación de DOS (2) retrorreflectores delanteros. Si se instalan deben montarse en la parte delantera del vehículo y simétricamente en relación al plano longitudinal medio del vehículo.

C.3. Dispositivos de Iluminación y Señalización.

C.3.1. Faro de retroceso.

C.3.1.1. Generalidades.

Las conexiones eléctricas y mecánicas deberán ser tales que los faros de retroceso sólo puedan entrar en funcionamiento cuando el vehículo tenga la marcha de retroceso enganchada y el sistema de ignición, o su equivalente, en condiciones de permitir el funcionamiento del motor.

C.3.1.2. Los faros de retroceso.

C.3.1.2.1. Pueden estar:

Agrupados con cualquier otro dispositivo luminoso trasero.

C.3.1.2.2. No pueden estar:

Combinados ni recíprocamente incorporados con otro dispositivo luminoso trasero.

C.3.1.3. Requisitos de localización.

En el vehículo sin carga y apoyado sobre un plano horizontal el faro de retroceso deberá estar localizado de manera que satisfaga los siguientes requisitos:

C.3.1.3.1. Distancia al plano del límite inferior de la superficie iluminante: h(i) MAYOR A DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (h(i) 250 mm).

C.3.1.3.2. Distancia al plano del límite superior de la superficie iluminante: h(s) MENOR A MIL DOSCIENTOS MILIMETROS (h(s) 1.200 mm) C.3.1.4. Requisitos de visibilidad.

El campo de visibilidad del faro de freno deberá satisfacer los siguientes requisitos:

C.3.1.4.1. Visibilidad Vertical.

-VEINTISEIS CENTESIMAS DE RADIAN (0,26 rad) (15°) hacia arriba del plano hh.

-NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5°) hacia abajo del plano hh.

C.3.1.4.2. Visibilidad Horizontal:

C.3.1.4.2.1. Un solo faro de retroceso.

-SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (45°) del eje de referencia hacia adentro.

-SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (45°) del eje de referencia hacia afuera.

C.3.1.4.2.2. Dos faros de retroceso.

-CINCUENTA Y DOS CENTESIMAS DE RADIAN (0,52 rad) (30°) del eje de referencia hacia adentro.

-SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (45°) del eje de referencia hacia afuera.

C.3.1.5. Requisitos fotométricos.

C.3.1.5.1. La intensidad luminosa del faro de retroceso en la dirección de cada uno de los puntos del campo

indicado en la Figura N. 9, tendrá el valor expresado en candelas consignados en la misma, con las tolerancias del ítem B.3.6., de este Anexo.

C.3.1.5.2. La intensidad luminosa (I) del faro de retroceso en cualquier dirección en que pueda ser visto no deberá ser superior a:

C.3.1.5.2.1. Plano horizontal hh y hacia arriba, MENOR o IGUAL A TRESCIENTAS CANDELAS (I 3/4 300 cd).

C.3.1.5.2.2. Hacia abajo del plano horizontal, MENOR o IGUAL A SEISCIENTAS CANDELAS (I 3/4 600 cd).

C.3.1.5.3. Si en un examen visual el faro indicador de dirección presentase variaciones sustanciales de la intensidad luminosa, debe verificarse que ninguna intensidad luminosa medida entre DOS (2) direcciones de los puntos de medición de la figura sea inferior al CINCUENTA POR CIENTO (50%) de la intensidad menor entre las DOS (2) mínimas correspondientes a los DOS (2) puntos tomados como referencia.

C.3.1.5.4. El color de la luz emitida deberá ser blanca según las coordenadas en la tabla respectiva.

C.3.1.6. Procedimiento de ensayo.

C.3.1.6.1. Todos los ensayos deben ser ejecutados con una lámpara patrón del tipo prescrito para el faro en examen y la tensión de alimentación debe ser regulada a un valor tal que la lámpara emita el flujo nominal especificado para la misma.

C.3.1.6.2. Durante las mediciones fotométricas deben evitarse reflexiones por medio de pantallas adecuadas.

C.3.1.6.3. Las mediciones de la intensidad deberán realizarse en las siguientes condiciones:

C.3.1.6.3.1. La distancia de medición debe ser tal que permita la aplicación de la ley de la inversa del cuadrado de la distancia.

C.3.1.6.3.2. La abertura angular de la célula fotométrica, vista desde el centro de referencia del faro de retroceso estará comprendida entre TRES MILESIMAS DE RADIAN Y DIECISIETE MILESIMAS DE RADIAN (0,003 y 0,017 rad) (10' y 1°).

C.3.1.6.3.3. La dirección H = 0, V = 0 de la Figura N. 9, corresponde al eje de referencia del faro de retroceso.

C.3.1.6.4. Los requisitos de intensidad luminosa se considerarán satisfechos si el valor prescrito para una dirección determinada se encuentra con una desviación angular máxima de CUATRO MILESIMAS DE RADIAN (0,004 rad) (15') con relación a esa misma dirección.

C.3.2. Faros Antiniebla Delanteros.

C.3.2.1. Generalidades.

C.3.2.1.1. Los faros antiniebla pueden estar:

C.3.2.1.1.1. Agrupados con otros dispositivos luminosos delanteros.

C.3.2.1.1.2. Recíprocamente incorporados con los faros principales de ruta y con los faros de posición delanteros.

C.3.2.1.1.3. Los faros antiniebla no pueden estar combinados con otros dispositivos luminosos delanteros.

C.3.2.1.2. Los faros antiniebla deben poder encenderse o apagarse separadamente de los faros principales.

C.3.2.2. Requisitos de localización.

C.3.2.2.1. Los faros antiniebla delanteros deben instalarse de manera que:

C.3.2.2.1.1. El límite superior de la superficie iluminante no sobrepase el límite superior iluminante del faro principal de cruce.

C.3.2.2.1.2. Apoyado el vehículo sin carga sobre un plano horizontal, la distancia medida desde el límite inferior de la superficie iluminante a dicho plano, sea IGUAL o MAYOR A DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS (= 250 mm).

C.3.2.2.2. El punto de la superficie iluminante más distante del plano longitudinal medio, no debe estar a más de CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm) de la extremidad lateral del vehículo.

C.3.2.3. Requisitos de visibilidad.

C.3.2.3.1. Los faros antiniebla deberán ser visibles en el campo definido por los ángulos planos:

C.3.2.3.1.1. Horizontal:

-SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (45°) hacia afuera del eje de referencia.

-DIECISIETE CENTESIMAS DE RADIAN (0,17 rad) (10°) hacia adentro del eje de referencia.

C.3.2.3.1.2. Vertical:

-NUEVE CENTESIMAS DE RADIAN (0,09 rad) (5) hacia arriba y hacia abajo del eje de referencia.

C.3.2.4. Requisitos fotométricos. Las mediciones fotométricas deberán satisfacer los requisitos indicados en la Tabla adjunta.

NOTA DE REDACCION: TABLA NO MEMORIZABLE C.3.2.5. Procedimiento de ensayo.

C.3.2.5.1. Las mediciones fotométricas se realizarán sobre la pantalla de medición de la Figura 11, de este Anexo, colocada verticalmente a una distancia de VEINTICINCO METROS (25 m) de la lente del faro, de modo que el eje de referencia del faro sea perpendicular a la pantalla en el punto HV.

C.3.2.5.2. El haz luminoso deberá producir sobre la pantalla de medición, en un ancho mínimo de DOS METROS CON VEINTICINCO CENTESIMAS (2,25 m) a ambos lados de línea VV, una línea de corte, separación de zona iluminada y zona oscura, simétrica, suficientemente horizontal para permitir la alineación del faro.

C.3.2.5.3. El faro deberá ser alineado de forma tal, que su línea de corte esté situada a QUINIENTOS MILIMETROS (500 mm) por debajo la línea hh.

C.3.2.5.4. La intensidad luminosa se medirá con luz blanca o amarilla, según corresponda.

C.3.2.5.5. Para las mediciones fotométricas se utilizará:

C.3.2.5.5.1. Una fotocélula idéntica a la utilizada para los faros principales.

C.3.2.5.5.2. La lámpara patrón que corresponda al faro a medir debe estar alimentada a una tensión tal que emita el flujo nominal especificado para ese tipo de lámpara.

C.3.2.6. Requisitos de alineación. Los faros antiniebla, deben ser alineados según las recomendaciones del fabricante del vehículo o del dispositivo.

C.3.2.7. Requisitos de aplicación. La instalación de los faros antiniebla es opcional y debe hacerse de a pares y simétricamente ubicados con relación al plano longitudinal medio del vehículo.

C.4. SOLICITUD DE VALIDACION DE UN DISPOSITIVO DE ILUMINACION Y/O SEÑALIZACION 1. Fecha .

2. Razón social .

3. Marca de fábrica o comercio, indicando el país de origen .

4. Nombre del representante acreditado .

5. Dirección .

6. Tipo de dispositivo .

7. Descripción técnica, función y características del dispositivo .

Adjuntar esquema de vista en planta, de frente y lateral en formato IRAM A4 (210 x 297 mm).

8. Lámpara/s que utiliza .

9. Tensión de alimentación .

10. Norma/s IRAM aplicable/s .

11. Nombre y número de certificación del laboratorio que realizó los ensayos .

12. Certificación de fábrica terminal y fecha .

13. Validación otorgada/rechazada N .

14. Fecha de validación.

15. Organismo que otorga la validación .

SISTEMAS DE ILUMINACION Y SEÑALIZACION PARA LOS VEHICULOS AUTOMOTORES Figuras 1 la 12 del Anexo I Anexo a los Artículos 30 inciso j), 31 y 32.

NOTA DE REDACCION: FIGURAS NO MEMORIZABLES

ANEXO J. GUIAS PARA LA REVISION TECNICA CATEGORIAS L, M, N Y O

Art. 1: J.1. Guía de Revisión Técnica Obligatoria.

J.2. Tarjeta Modelo de Certificado de Revisión Técnica (CRT).

J.3. Guía de Revisión Técnica Rápida y Aleatoria (a la vera de la vía).

J.4. Datos del Libro de Registro del Puesto de Revisión.

La COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas de especificación técnica a las que deberán ajustarse los componentes de seguridad del vehículo.

J.1. GUIA DE REVISION TECNICA OBLIGATORIA.

1. Documentación(1) a exigir en oportunidad de realizar la Revisión Técnica Obligatoria.

1.1. Datos del conductor y del titular del automotor.

1.1.1. Apellido y nombres del conductor: .....

1.1.2. Documento de identidad: LE/CI/DNI/LC: .....

1.1.3. Licencia de Conductor N°: ..... Categoría:.....

Vigencia: .....

1.1.4. Apellido y nombres del titular: .....

1.1.5. Documento de identidad: LE/CI/DNI/LC: .....

1.2. Datos del vehículo 1.2.1. Dominio N°:(*) .....

1.2.2. Marca del automotor: ..... Modelo: ..... Año: .....

1.2.3. Motor: ..... Marca: ..... N°: .....

1.2.4. Chasis: ..... Marca: ..... Nº: .....

1.2.5. Recibo Patente Vigente:.....

1.2.6. Tarjeta de Verificación: ..... Vigencia: .....

1.2.7. Constancia Seguro Responsabilidad Civil N°:(**) .....

Compañía: .....

Vigencia: .....

1.2.8. Peso Total: ..... Peso por Eje: .....

La transmisión (cañerías, flexibles, válvulas, cables de freno de estacionamiento y todas sus conexiones) responden a diagrama de montaje homologado.

(1)Los apartados 1.1. y 1.2. deberán ser satisfechos en su totalidad para iniciar la revisión salvo el ítem 1.2.5. respecto a la vigencia de la patente.

(*)Deberá verificarse que los números de motor y chasis obrantes en la cédula de identificación coincidan con los insertos en el automotor. En caso contrario se denunciará a la autoridad.

(**)Sujeto a la reglamentación de la presente Ley de Tránsito.

1.3. Otros datos.

1.3.1. Fue sometido alguna revisión técnica rápida a la vera de la vía.

1.3.2. Careció de desperfectos en la revisión efectuada.

1.3.3. Se encuentran reparados en el momento de ésta revisión.

2. Luces reglamentarias. (Conforme a lo dispuesto en el Anexo I - Sistemas de iluminación y señalización para los vehículos automotores; anexo a los Artículos 30 inciso j), 31 y 32 de la Ley y su reglamentación).

2.1. Faros frontales:

2.1.1. Encienden simultáneamente las luces bajas.

2.1.2. Encienden simultáneamente las luces altas.

2.1.3. Están alineadas correctamente las luces bajas 2.1.4. Están alineadas correctamente las luces altas.

2.1.5. Tienen la intensidad lumínica correcta las luces bajas 2.1.6. Tienen la intensidad lumínica correcta las luces altas.

2.1.7. Funciona correctamente el parpadeo ó guiño.

2.1.8. Poseen las lentes el color reglamentario.

2.2. Luces de posición y patente.

2.2.1. Encienden simultáneamente tanto adelante como atrás.

2.2.2. Encienden simultáneamente con la luz de patente.

2.2.3. Poseen las luces los colores reglamentarios.

2.3. Luces de frenado.

2.3.1. Encienden simultáneamente al accionar el pedal de frenos.

2.3.2. Poseen las luces el color reglamentario.

2.4. Indicadores de cambio de dirección.

2.4.1. Encienden adelante y atrás de un mismo lado.

2.4.2. Encienden simultáneamente con el lateral respectivo si el modelo de vehículo lo posee.

2.4.3. Poseen las luces el color reglamentario (amarillas).

2.5. Luz de retroceso, si el modelo de vehículo lo posee.

2.5.1. Encienden al colocar la palanca de cambio en posición de marcha atrás.

2.5.2. Poseen las luces el color reglamentario (blancas).

2.6. Balizador de emergencia, si el modelo de vehículo lo posee.

2.6.1. Funcionan en forma intermitente y simultáneamente adelante y atrás.

2.6.2. Poseen las luces el color reglamentario (amarillo).

2.7. Retrorreflectores.

2.7.1. Los posteriores son del color reglamentario.

2.7.2. Los laterales son del color reglamentario.

2.7.3. Posee la cantidad reglamentaria.

2.8. Luz de tablero.

2.8.1. Ilumina todo el instrumental original de la unidad.

2.8.2. Enciende el testigo de las luces frontales altas.

2.8.3. Enciende el testigo la luz de giro.

2.8.4. Enciende el testigo del balizador de emergencia.

2.8.5. Enciende el testigo del freno de estacionamiento, si el modelo de vehículo lo posee.

2.9. Proyectores adicionales.

2.9.1. Posee la cantidad reglamentaria DOS, si el modelo de vehículo lo posee.

2.9.2. Están colocados en posición correcta y en los lugares establecidos.

2.9.3. Es correcto el color de las luces de acuerdo a la reglamentación.

3. Sistema de Dirección. (Conforme a lo dispuesto en el Artículo 29 inciso a), ítem 2 de la Ley y su reglamentación).

3.1. Componentes del Sistema de Dirección.

3.1.1. Las articulaciones de rótulas de las barras de dirección tienen el ajuste correcto.

3.1.2. Las barras de dirección se hallan sin modificaciones, soldaduras o fisuras visibles.

3.1.3. El brazo Pitman, tiene el ajuste correcto.

3.1.4. El brazo Pitman se halla sin modificaciones, soldaduras o fisuras visibles.

3.1.5. Los brazos de comando de dirección, tienen el ajuste permitido.

3.1.6. Los brazos de comando de dirección se hallan sin modificaciones, soldaduras o fisuras visibles.

3.1.7. La caja de dirección, está correctamente sujeta.

3.1.8. Posee los topes de dirección.

3.1.9. Los que poseen "manchón", éste se encuentra en buen estado y correctamente ajustado.

3.1.10. El volante de comando en uso, corresponde al modelo.

3.2. Si poseen "Dirección de Potencia" controlar además si:

3.2.1. La bomba y el cilindro están correctamente sujetos 3.2.2. La bomba y el cilindro no tienen pérdidas de lubricante.

3.2.3. Las mangueras de conexión están correctamente sujetas y en buen estado.

3.2.4. Las correas tienen la tensión correcta y se hallan en buen estado.

3.3. Juego angular del Volante de Dirección.

3.3.1. No debe haber juego axial o lateral.

3.3.2. El juego libre de dirección será inferior a TREINTA GRADOS (30°).

3.4. Otros componentes del Tren Delantero.

3.4.1. El ajuste entre perno-buje y/o cojinete de las puntas de ejes, es correcto.

3.4.2. La crapodina se encuentra en buen estado.

3.4.3. El eje delantero está sin fisuras, soldaduras o modificaciones visibles.

3.5. La Convergencia de las Ruedas es la correspondiente al Modelo.

4. Sistemas de Frenos. (Conforme a lo dispuesto en el Anexo A - Sistemas de frenos - Condiciones uniformes con respecto a la aprobación de vehículos en relación al freno; anexo al Artículo 29, inciso a), apartado 1, de la Ley y su reglamentación).

4.1. Freno de Servicio (Sistema Hidráulico).

4.1.1. Las cañerías y flexibles que conforman el circuito, las válvulas intercaladas y todas las conexiones se observan en buen estado.

4.1.2. El montaje de los frenos (delanteros y traseros) responden a diagrama homologado.

4.1.3. El comando (pedal, servo, bomba, válvula de accionamiento, etc.) responde en su montaje al diagrama homologado.

4.1.4. El nivel de líquido en el depósito es el correcto.

4.1.5. Aplicar al pedal de freno un esfuerzo de QUINCE KILOGRAMOS FUERZA (15 kgf) durante CINCO SEGUNDOS (5'), al cabo de los cuales el pedal no deberá ceder más de VEINTE MILIMETROS (20 mm) (desde el momento de alcanzar los 15 kgf y al finalizar los 5').

4.2. Si posee Sistema Servo Freno de Vacío controlar:

4.2.1. El servo es estanco.

4.2.2. Las cañerías, cuplas y/o uniones son estancas.

4.3. Freno de Estacionamiento.

4.3.1. Colocando el vehículo en una rampa según Anexo A, items 3.3.3.

3., 3.3.3.4. y 3.3.3.5. se admitirá un esfuerzo sobre el comando de hasta un VEINTE POR CIENTO (20 %) mayor al homologado.

4.3.2. Se admite una pendiente del VEINTE POR CIENTO (20%) menor a la indicada en los items 3.3.3.1. y 3.3.3.2. (según corresponda) del Anexo A.

4.4. Verificación con ruedas en movimiento.

4.4.1. Freno de servicio: la diferencia de fuerza de frenado entre las ruedas del eje delantero, es hasta el VEINTICINCO POR CIENTO (25%) del valor máximo.

4.4.2. Freno de servicio: la diferencia de fuerza de frenado entre las ruedas del eje trasero, es hasta el VEINTICINCO POR CIENTO (25%) del valor máximo.

4.4.3. La capacidad de frenado total, expresada en porcentaje, no es menor al CUARENTA Y CINCO POR CIENTO (45%) según ecuación reglamentaria.

4.4.4. Freno de estacionamiento: la capacidad de frenado total, expresada en porcentaje, no es menor al QUINCE POR CIENTO (15%), según ecuación reglamentaria.

4.4.5. Prueba dinámica - freno de servicio-:

4.4.6. Prueba estática y dinámica - freno de estacionamiento-:

En reemplazo de la ejecución de una verificación mediante un ensayo dinamométrico del punto 4.4.4. se admite la ejecución de: una prueba dinámica consistente en verificar la desaceleración mínima de UN METRO POR SEGUNDO AL CUADRADO (1 m/s2).

5. Sistema de Suspensión. (Conforme a lo dispuesto en el Artículo 29 inciso a), ítem 3 de la Ley y su reglamentación).

5.1. Amortiguadores.

5.1.1. Tiene los correspondientes.

5.1.2. Están bien sujetos a sus soportes y los bujes de goma se observan en buen estado.

5.1.3. Están sin deterioro visible.

5.1.4. Comprobar eficiencia.

5.2. Elásticos.

5.2.1. Están sin hojas rotas.

5.2.2. Están sin hojas desplazadas.

5.2.3. Los collares están completos sin roturas y bien sujetos.

5.2.4. Las abrazaderas de eje, están bien sujetas.

5.2.5. Las abrazaderas de eje tienen el largo adecuado.

5.2.6. Las manoplas y/o gemelos están en buen estado y correctamente sujetos.

5.2.7. El ajuste en los bujes de ojo de elásticos es el adecuado.

5.2.8. El ajuste entre pernos y agujero de manoplas y gemelos es el adecuado.

5.2.9. La longitud del perno es la adecuada.

5.3. Resortes Helicoidales (Espirales).

5.3.1. Los resortes están sin fisuras ni deformaciones visibles.

5.3.2. El conjunto está correctamente ajustado.

5.3.3. El conjunto posee los topes de rebote y en buen estado.

5.4. Parrilla de Suspensión.

5.4.1. Los componentes están correctamente sujetos y ajustados.

5.4.2. Los componentes están sin fisuras ni deformaciones visibles.

5.4.3. Los componentes de goma están completos y en buen estado.

5.4.4. Las rótulas están en buen estado.

5.5. Barras Estabilizadoras.

5.5.1. Las barras están sin deformaciones ni fisuras visibles.

5.5.2. Poseen todos los bujes, tacos, soportes, manguitos y cazoletas, y se encuentran en buen estado.

6. Chasis. Estado general del vehículo. (Conforme a lo dispuesto en los Artículos 29 y 30 de la Ley y su reglamentación).

6.1. Largueros y travesaños.

6.1.1. Ambos elementos están sin fisuras, roturas o deformaciones.

6.1.2. Ambos elementos, si tienen modificaciones, están certificadas.

6.1.3. Los componentes del chasis, se encuentran correctamente ajustados.

6.1.4. Posee seguro de caída de cardán.

6.2. Transmisión.

6.2.1. Correcto funcionamiento del sistema de selección de marchas.

6.2.2. Correcto funcionamiento del sistema de embrague.

6.2.3. Correcto estado de los elementos de transmisión.

6.2.4. Pérdida de aceite de fuelles, o cárteres de caja de velocidad o puente de transmisión.

7. Llantas. (Conforme a lo dispuesto en el Artículo 29 inciso a), ítem 4 en relación al Conjunto Neumático, de la Ley y su reglamentación).

7.1. Estado de llantas 7.1.1.Las llantas están sin fisuras visibles.

7.1.2. Las llantas no se encuentran deformadas por golpes.

7.1.3. Las llantas poseen todos los bulones o tuercas de sujeción.

7.1.4. Los bulones están debidamente ajustados.

7.1.5. Las llantas corresponden al modelo del vehículo y están certificadas.

8. Neumáticos. (Conforme a lo dispuesto en el Artículo 29 inciso a), ítem 4 en relación al Conjunto Neumático, de la Ley y su reglamentación).

8.1. Profundidad de dibujo mínimo 8.1.1. La totalidad de los neumáticos poseen la profundidad de dibujo mínima establecida en la norma IRAM 113.337/93.

8.1.2. Los conjuntos neumáticos cumplen como mínimo con las dimensiones y características de carga y velocidad indicadas por el fabricante del vehículo, manteniendo la compatibilidad entre los componentes del conjunto mencionado según norma IRAM 113.337/93 y complementarias.

8.2. Fallas visibles.

8.2.1. Los neumáticos están exentos de sopladuras.

8.2.2. Los neumáticos están exentos de roturas radiales con tela expuesta.

8.2.3. Los neumáticos están exentos de banda de rodamiento despegada.

8.2.4. Los neumáticos deben estar exentos de roturas, cortes o fallas no permitidas por la Norma IRAM 113.337/93.

9. Estado general del vehículo. (Conforme a lo dispuesto en los Artículos 29 y 30 de la Ley y su reglamentación).

9.1. Partes deterioradas en el exterior de la carrocería.

9.1.1. Carecen de elementos que sobresalen de la línea de carrocería.

9.1.2. Carecen de aristas cortantes o punzantes.

9.2. Guardabarros.

9.2.1. Se encuentran correctamente sujetos y en buen estado.

9.3. Paragolpes.

9.3.1. Posee los reglamentarios.

9.3.2. Están sujetos correctamente.

9.3.3. Están completos y con la altura reglamentaria.

9.3.4. Carecen de defensas o guías que resulten agresivas.

9.3.5. Carece de uñas que presenten aristas vivas o cortantes.

9.3.6. Poseen la altura reglamentaria.

9.4. Puertas.

9.4.1. Todas las puertas cierran correctamente.

9.4.2. El pestillo de cierre funciona correctamente.

9.5. Capot y Baúl.

9.5.1. Ambos elementos cierran y traban.

9.6. Parabrisas.

9.6.1. El estado del parabrisas, permite una visión correcta y sin deformaciones (Debe cumplir con la norma reglamentada en el Anexo F, Vidrios de Seguridad para Vehículos Automotores - Prescripciones uniformes de los vidrios de seguridad y de los materiales destinados para su colocación en vehículos automotores y sus remolques, anexo al Artículo 30, inciso f) de la Ley y su Reglamentación).

9.6.2. Carece de elementos adheridos o pintados que no sean los reglamentarios.

9.7. Luneta.

9.7.1. El estado de la misma, permite una visión correcta y sin deformaciones (Debe cumplir con la norma reglamentada en el Anexo F, Vidrios de Seguridad para Vehículos Automotores - Prescripciones uniformes de los vidrios de seguridad y de los materiales destinados para su colocación en vehículos automotores y sus remolques, anexo al Artículo 30, inciso f) de la Ley y su Reglamentación).

9.7.2. Carece de elementos adheridos o pintados que no sean los reglamentarios.

9.8. Limpiaparabrisas.

9.8.1. Están completos.

9.8.2. Funcionan correctamente.

9.8.3. Las escobillas están en buen estado.

9.9. Lavaparabrisas.

9.9.1. Está completo.

9.9.2. Funciona correctamente.

9.9.2. Los orificios del sistema permiten libremente la salida del líquido sobre el área de barrido.

9.10. Espejos.

9.10.1. De acuerdo al tipo de vehículo, posee la cantidad reglamentaria.

9.10.2. Se encuentran colocados reglamentariamente.

9.10.3. Carecen de roturas, rajaduras o pérdidas del revestimiento especular.

9.10.4. Se encuentran firmemente sujetos.

9.10.5. Los espejos son los certificados.

9.11. Perdida de fluidos al pavimento.

9.11.1. Carece de pérdidas de combustible, aceite, líquido de freno, grasas, etc.

9.12. Antena para equipos de radio.

9.12.1. Carece de elemento de esta naturaleza, que resulten agresivos o peligrosos a terceros.

9.13. Del interior del vehículo.

9.13.1. Los asientos y/o butacas están firmemente adheridos a sus anclajes.

9.13.2. Carece de algún elemento o accesorio no original que resulte agresivo o peligroso para el conductor o sus acompañantes.

9.13.3. Los parasoles son los originales del vehículo o similares certificados.

9.13.4. La calefacción funciona correctamente.

9.13.5. Los desempañadores funcionan correctamente.

10. Otros elementos. Estado general del vehículo. (Conforme a lo dispuesto en los Artículos 29 y 30 de la Ley y su reglamentación).

10.1. Cañería de combustible.

10.1.1. Se encuentra correctamente sujeta y en buen estado.

10.1.2. Carece de pérdidas de líquido.

10.2. Tapa de tanque de combustible.

10.2.1. El tubo de llenado de combustible, está provisto de la respectiva tapa, firmemente asegurada.

10.3. Silenciador y sistema de escape.

10.3.1. Posee los reglamentarios.

10.3.2. El silenciador se encuentra sin fugas intermedias y correctamente sujetos.

10.3.3. El caño de escape se encuentra sin fugas intermedias, correctamente sujeto y con salida hacia la parte posterior del vehículo.

10.4. Chapa patente.

10.4.1. Posee y concuerda el número de dominio, con el de la documentación.

10.4.2. Su ubicación es la reglamentaria, tanto adelante como atrás.

10.4.3. Su estado de legibilidad es correcto.

10.5. Dispositivos del sistema de instrumental y registro de las operaciones.

10.5.1. Velocímetro. Correcto funcionamiento y calibración del velocímetro y odómetro. (Conforme a lo dispuesto en el Artículo 30 inciso n) de la Ley y su reglamentación).

10.5.2. Dispositivo del sistema de control aplicable al registro de las operaciones (Conforme a lo dispuesto en el Artículo 30 inciso n) y el Artículo 53 inciso g) de la Ley y su reglamentación).

10.6. Bocina.

10.6.1. Funciona.

10.6.2. Cumple con el nivel sonoro de la categoría.

10.6.3. Carece de otro sistema no certificado.

10.7. Emisión de ruidos - Sistema de escape.

10.7.1. Cumple con los niveles reglamentarios.

10.8. Emisión de contaminantes - Sistema de escape.

10.8.1. Cumple con los niveles reglamentarios.

10.9. Emisión de Humo - Sistema de Escape.

10.9.1. Cumple con los niveles reglamentarios.

10.10. Arrastre de acoplados.

10.10.1. Enganche ajustado permanente.

10.11. Portaequipajes.

10.11.1. Fijación correcta.

11. Accesorios de Seguridad y Elementos para Emergencia. (Conforme a lo dispuesto en los Artículos 29 y 30 de la Ley y su reglamentación).

11.1. Accesorios de Seguridad.

Correajes:

-Posee los reglamentarios.

-Están completos y sujetos de acuerdo a normas.

Cabezales:

-Posee los reglamentarios.

-Se encuentran ubicados y sujetos de acuerdo a normas.

11.2. Elementos para Emergencia.

Extintor (matafuego):

-Es el reglamentario.

-Está cargado.

-Su ubicación es accesible en caso de emergencia.

-Se encuentra sujeto al vehículo.

Balizas:

-Posee el número correcto DOS (2).

-Son las reglamentarias (triángulo reflectante, como mínimo, o dispositivos equivalentes conforme a lo dispuesto en el Artículo 29 inciso a) ítem 6., párrafo 6.2).

J.2. TARJETA MODELO DE CERTIFICADO DE REVISION TECNICA (CRT).

(ANVERSO) Y (REVERSO) NOTA DE REDACCION: TARJETA MODELO NO MEMORIZABLE J.3. GUIA DE REVISION TECNICA RAPIDA Y ALEATORIA (a la vera de la vía).

1. Documentación a exigir en oportunidad de realizar la Revisión Técnica Rápida y Aleatoria.

1.1. Datos del Conductor:

1.1.1. Apellido y Nombres del conductor: .....

1.1.2. Documento de Identidad: LE/CI/DNI/LC: .....

1.1.3. Licencia de Conductor N: .....

Categoría: .....

Vigencia: .....

1.2. Datos del vehículo:

1.2.1. Dominio N:(*) .....

1.2.2. Marca del automotor: .....

Modelo: .....

Año: .....

1.2.3. Recibo patente vigente: .....

1.2.4. Tarjeta de verificación periódica N: .....

Vigencia: .....

1.2.5. Constancia seguro responsabilidad civil N:(**) .....

(*)Deberá verificarse que los números de motor y chasis obrantes en la cédula de identificación coincidan con los insertos en el automotor. En caso contrario se denunciará a la autoridad.

(**)Sujeto a la reglamentación de la presente Ley de Tránsito.

2. Accesorios de Seguridad:

2.1. Correajes:

2.1.1. Posee los reglamentarios.

2.1.2. Están completos y sujetos de acuerdo a normas.

2.2. Cabezales:

2.2.1. Posee los reglamentarios.

2.2.2. Se encuentran ubicados y sujetos de acuerdo a normas.

3. Elementos de Emergencia:

3.1. Extintor de Incendio (Matafuego).

3.1.1. Es el reglamentario.

3.1.2. Está cargado.

3.2. Balizas:

3.2.1. Posee el número correcto DOS (2).

3.2.2. Son las reglamentarias (triángulo reflectante, como mínimo, o dispositivos equivalentes conforme a lo dispuesto en el Artículo 29 inciso a) ítem 6., párrafo 6.2).

4. Luces reglamentarias 4.1. Faros frontales delanteros.

4.1.1. Encienden simultáneamente las luces bajas.

4.1.2. Encienden simultáneamente las luces altas.

4.2. Faros frontales adicionales.

4.2.1. Posee la cantidad reglamentaria.

4.2.2. Están en posición correcta.

4.3. Luces de posición y patente.

4.3.1. Encienden todas simultáneamente.

4.4. Luces de giro.

4.4.1. Destellan regularmente adelante y atrás, de un mismo lado.

4.5. Luces de frenado.

4.5.1. Encienden simultáneamente al accionar el pedal de freno.

4.6. Elementos retrorreflectores 4.6.1. Posee los reglamentarios.

5. Carrocería y componentes:

5.1. Elementos agresivos.

5.1.1. La carrocería está exenta de deformaciones agresivas.

5.2. Portaequipajes reglamentario.

5.2.1. La sujeción de la carga es correcta.

5.2.2. La carga está estibada sin sobresalir de la línea de la carrocería.

5.2.3. Posee lona o cubre carga correctamente sujeta.

5.3. Parabrisas y luneta.

5.3.1. Poseen visión libre total ambos elementos.

5.4. Sistema de capot.

5.4.1. El capot traba.

5.5. Sistema de cierre de puertas.

5.5.1. Accionan correctamente.

5.6. Sistema de arrastre de acoplados.

5.6.1. Corresponde al reglamentario.

5.7. Paragolpes.

5.7.1. Posee los reglamentarios.

5.7.2. Están completos.

5.7.3. Poseen la altura reglamentaria.

5.8. Tapa tanque de combustible.

5.8.1. Posee la tapa.

5.9. Espejos.

5.9.1. Posee los reglamentarios en buen estado.

5.10. Limpiaparabrisas.

5.10.1. Funcionan.

5.10.2. Están completos.

5.11. Lavaparabrisas.

5.11.1. Funciona.

5.12. Chapa patente.

5.12.1. Está ubicada reglamentariamente.

5.12.2. Es legible.

6. Sistema de dirección 6.1. Juego libre de dirección 6.1.1. Tiene el juego aceptado máximo VEINTINUEVE GRADOS (29°) 7. Neumáticos:

7.1. Profundidad de dibujo mínimo 7.1.1. La totalidad de los neumáticos poseen la profundidad de dibujo mínima establecida en la norma IRAM 113.337/93.

7.2. Fallas visibles 7.2.1. Los neumáticos están exentos de sopladuras.

7.2.2. Los neumáticos están exentos de roturas radiales con tela expuesta. 7.2.3. Los neum ticos están exentos de banda de rodamiento despegada.

7.2.4. Los neumáticos están exentos de roturas pasantes.

8. Emisión de ruidos:

8.1. Sistema de escape.

-El nivel sonoro es el reglamentario.

8.2. Bocina.

-Funciona.

-El nivel sonoro es el correspondiente a la categoría.

9. Emisión de contaminantes:

9.1. Sistema de escape.

9.1.1. Cumple con los valores reglamentarios.

9.1.2. Cumple con los niveles de emisión de humos reglamentarios.

10. Sistema de frenos:

10.1. Freno de servicio.

10.1.1. Cumple la distancia de frenado reglamentaria.

10.2. Freno de mano.

10.2.1. Acciona y permanece aplicado.

11. Perdida de fluidos al pavimento.

11.1. No se producen pérdidas de fluidos.

J.4. DATOS DEL LIBRO DE REGISTRO DEL PUESTO DE REVISION.

12.1. Lugar: ..... Provincia: .....

12.2. Fecha: .....

12.3. Hora: .....

12.4. Puesto de revisión número: .....

12.5. Nombre y apellido del responsable del puesto: .....

12.6. Firma del mismo:.....

12.7. Nombre y apellido del revisor interviniente: .....

12.8. Firma del mismo:.....

12.9. Número de dominio vehículo revisionado: .....

12.10. Numero chasis:.....

12.11. Numero de motor: .....

12.12. Descargo:

12.12.1. Nombre y apellido del conductor del vehículo revisionado:

12.12.2. Firma del mismo: .....

Observaciones: .....

Lugar: ..... Fecha: ..... Hora: .....

Puesto N: .....

Firma y sello del responsable del puesto de revisión: .....

Descargo: .....

Firma del conductor del vehículo revisionado: .....

Aclaración de firma: .....

ANEXO K. CLASIFICACION DE TALLERES Y SERVICIOS

Art. 1: La COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL es el organismo nacional competente facultado para modificar y disponer las normas de especificación técnica a las que deberán ajustarse los componentes de seguridad del vehículo.

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE

ANEXO L. SISTEMA DE SEÑALIZACION VIAL UNIFORME

CAPITULO I PRINCIPIOS GENERALES

Art. 1: 1. CONCEPTO. El Sistema de Señalización Vial Uniforme comprende la descripción, significado y

ubicación de los dispositivos de seguridad y control del tránsito, incluidos en el presente código y la consecuente reglamentación de las especificaciones técnicas y normalización de materiales y tecnologías de construcción y colocación y demás elementos que hacen a la calidad y seguridad de la circulación vial.

Dicho señalamiento brinda información a través de una forma convenida y unívoca de comunicación, destinada a transmitir al usuario de la vía pública órdenes, advertencias, indicaciones u orientaciones, mediante un lenguaje que debe ser común en todo el país, según los principios internacionales.

Con el fin de mantener el criterio de unicidad y completividad, se incluyen señales (como las realizadas mediante barreras o semáforos ferroviales) propias del sistema operativo del ferrocarril, pero destinadas a la circulación carretera.

La señalización ya existente que difiere de la aprobada en este reglamento será sustituida por la nueva cuando aquélla deba ser renovada por deterioro o vencimiento del período de vida útil.

2. COMPETENCIA. El señalamiento lo realiza o autoriza el organismo nacional, provincial o municipal responsable de la estructura vial, ajustándose a este código, siendo también de su competencia colocar o exigir la señal de advertencia en todo riesgo más o menos permanente. Los que sean transitorios deben ser eliminados por la autoridad que primero intervenga, caso contrario debe señalizarlos o exigir que se lo haga, con intervención policial cuando corresponda.

Las señales prescriptivas son decididas por la autoridad del tránsito correspondiente. Quedan excluidas de estas responsabilidades, las señales R.30 "Barreras" del punto 11. y "Semáforo Especial para Cruces Ferroviales" del literal c) del punto 36., sobre las que tiene competencia la autoridad que habilita y controla al servicio ferroviario, según su legislación específica.

Todo dato que deba transmitirse al usuario de la vía a efectos de la circulación y seguridad, se hará solo mediante este sistema, no pudiéndose utilizar símbolos o señales no comtemplados en el mismo.

Todo cartel, propaganda o leyenda sobre la vía pública, que no se ajuste al presente, debe ser removido, sin perjuicio de las sanciones que puedan corresponder. Las autorizaciones al respecto, para ser válidas, deben tener en forma visible, la constancia del permiso de la autoridad del tránsito local.

3. OBLIGATORIEDAD. El significado de la señalización así como las indicaciones que este código establece, se presumen conocidas por todos los usuarios de la vía pública, no existiendo esta presunción respecto de las disposiciones locales accesorias y las que crean excepción a una norma general, por lo que deben enunciarse conforme al presente.

Las órdenes transmitidas a través de este Sistema, son obligatorias para el usuario al que están destinadas, constituyendo contravención su falta de cumplimiento, en tanto y en cuanto aquellas se ajusten al presente.

No constituye infracción el incumplimiento de una disposición, que debiendo enunciarse mediante el Sistema de Señalización Vial Uniforme, no lo esté.

4. CONSTRUCCION. Los dispositivos regulados por el presente deben estar construidos, instalados y mantenidos según las normas de diseño y de calidad mínima aquí exigidas y las contenidas en las especificaciones técnicas. Las autoridades mencionadas en el punto 2. son las responsables de la calidad, diseño, prestación, funcionamiento y conservación de aquellos.

Todo proveedor o constructor de material y tecnología para señalamiento debe dar garantía de que se cumplan

los niveles mínimos de calidad legal o los que contractualmente se especifiquen por arriba de éstos. La garantía incluirá el período por el cual se mantendrán las características básicas o el porcentaje mínimo de prestación de cada elemento. Quedan excluidos los dispositivos mencionados al final del segundo párrafo del punto 2., los que son fiscalizados por la autoridad ferroviaria.

5. MANTENIMIENTO. Es responsabilidad básica y fundamental de todas las autoridades de aplicación de la normativa del tránsito en la vía pública, la preservación de la integridad y visibilidad de los dispositivos, en cuanto a los elementos externos, humanos o no, que las puedan perturbar.

En caso de daño a una señal o dispositivo, sea intencional o no, debe darse conocimiento a la autoridad policial o judicial correspondiente, indicando, de ser posible, el probable responsable del hecho.

Corresponde al ente vial nacional, provincial o municipal responsable de la vía, por sí o mediante el contralor que ejerce sobre el concesionario de ella o del sistema de señalamiento, mantener las señales o dispositivos ajustados a este Código, en buen estado de conservación y desempeño, debiendo sustituírselas cuando no se ajusten a ello.

La señalización ya existente que difiere de la aprobada en este código, será sustituida por la nueva cuando aquella deba ser renovada por deterioro o vencimiento del período de vida útil.

6. DELETABILIDAD. Todo elemento constitutivo de la señal o dispositivo debe estar fuera de la calzada y banquina salvo imposiblidad de hecho. Aquellos que constituyan riesgo a la circulación, deberán tener un sistema que evite eventuales impactos o que, de producirse, no sean de magnitud.

De ser preferible para la prevención la utilización de construcciones o elementos naturales, se aplicará el Artículo 25 de la Ley N. 24.449 sobre servidumbres. La misma norma se aplicará para impedir la colocación de señales no autorizadas, de elementos que las perturben o deterioren o de publicidad en infracción.

Cuando deba hacerse uso de la fuerza para impedir un acto o retirar un elemento, se recurrirá a la autoridad policial próxima, quien removerá de inmediato el material que cause peligro a la circulación, sin perjuicio de otras medidas que correspondan.

Se entiende por deletabilizar, hacer que una cosa pierda o disminuya su condición de peligrosa o que resulte inocua.

CAPITULO II SEÑALAMIENTO VERTICAL

Art. 2: 7. CONCEPTO. Son las señales de regulación del tránsito, destinadas en su gran mayoría a los conductores de los vehículos, colocadas al costado de la vía o elevadas sobre la calzada [aéreas], con las siguientes características:

a) CONFORMACION FISICA:

1) PLACA. FORMA: Debe mantenerse rígida y ser resistente a las inclemencias climáticas de cada lugar, presentando un adecuado comportamiento frente a la corrosión en las condiciones de servicio;

su perfil y tamaño varían según las características indicadas en los puntos siguientes, con las especificaciones

que determinan las normas técnicas reglamentarias.

REVESTIMIENTO: Este podrá ser pintado, de láminas reflectivas o con iluminación externa o interna, según se detalla.

En las vías pavimentadas o mejoradas las señales deben ser de láminas reflectivas.

En autopistas, semiautopistas y en los puntos o tramos que por su trazado o características ofrezcan un alto riesgo (curvas, puentes, rotondas, cruces -de trenes, caminos, peatones o escolares-, accesos a vías pavimentadas, presencia de obstáculos, o ante la proximidad de cualquier otro peligro grave para la circulación), las señales deben ser de alta reflectividad. En los mismos casos, también las aéreas, las ubicadas sobre la izquierda de caminos de doble mano sin separador central y, en zona urbana, cuando la iluminación artificial disminuya las condiciones de contraste o visibilidad adecuadas.

Las señales de estacionamiento y de parada del servicio de transporte urbano, pueden ser pintadas. Las de momenclatura urbana deben ser, por lo menos, su escritura y la flecha direccional, de lámina reflectiva.

El ente vial debe fiscalizar la correcta visibilidad de las señales, tanto de día y de noche, como bajo condiciones climáticas adversas.

El nivel de retrorreflexión de los materiales que dispone este código para las señales se ajustará, como mínimo, a los valores establecidos en la tabla II de la Norma IRAM 10.033/73. Cuando las señales requieran materiales de alta reflectividad deberán ajustarse, como mínimo, a los valores determinados en las tablas II y III de la Norma IRAM 3.952/84, según sus métodos de ensayo.

Las señales en su reverso deben estar pintadas y/o tener elementos retrorreflectivos cuando puedan encandilar al ser iluminadas o deban ser advertidas en la oscuridad, por quienes se acercan por detrás de ellas. El ente responsable, además, puede inscribir su nombre, símbolo y/o código de inventario vial.

2) SOPORTE: Elemento o estructura de material deletalizado (punto 6.), que debe encontrarse fuera de la calzada, en lo posible también de la banquina y cuya función es sostener las señales viales, debiendo estar afirmado de manera tal que el viento o inclemencias climáticas no modifiquen la posición de las mismas.

Debe estar protegido adecuadamente utilizando galvanizado y/o pinturas que aseguren la durabilidad del mismo.

3) COLORES: Los que se utilizarán para las placas son, BLANCO, NEGRO, AMARILLO, ROJO, AZUL, VERDE y NARANJA, conforme a las especificaciones de cada grupo de señales.

4) TEXTOS: Deberán ser breves y concisos, permitiendo al conductor observar y comprender la totalidad del mensaje con un golpe de vista.

b) SIGNIFICADO: Transmiten órdenes, advertencias sobre variantes o riesgos de la vía o proporcionan información útil al usuario de la vía pública, según la categoría a la que pertenezca la señal, como se describe en los artículos siguientes.

c) UBICACION: En general se colocan sobre un soporte al costado derecho de la vía (eventualmente al izquierdo), variando la distancia al objeto, a la calzada y su altura, según sea zona urbana o rural. Tendrán una pequeña inclinación, entre OCHO Y QUINCE GRADOS (8° a 15°) respecto a la perpendicular al eje de calzada (ángulo externo).

También pueden ser aéreas, elevadas sobre la calzada mediante pórticos, columnas o cables de acero.

d) OBSERVACIONES: Las señales prescriptivas o preventivas pueden llevar una leyenda aclaratoria de su significado en letras negras sobre la misma placa o en otra rectangular colocada debajo de color blanco. En las informativas con símbolos turísticos, de servicios, etc., el texto irá en letras blancas sobre fondo azul.

CAPITULO III REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS

Art. 3: 8. CARACTERISTICAS BASICAS: Las que se detallan a continuación son comunes a todos los grupos de señales que se indican en los artículos siguientes:

a) CONFORMACION FISICA: Consiste en una placa circular, cuyas dimensiones deben poseer un diámetro entre SEIS DECIMAS Y NUEVE DECIMAS DE METRO (0,6 m y 0,9 m) debiendo emplear las de mayor tamaño para aquellas vías de tránsito rápido o de alto volumen vehicular. Puede utilizarse un rectángulo con su lado menor horizontal, de color blanco con la señal en la parte superior y una leyenda aclaratoria debajo, conforme con el literal d) del punto 7.

b) SIGNIFICADO: Transmiten órdenes específicas, de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas, creando excepción a las reglas generales de circulación.

c) UBICACION: La señal se coloca en un soporte rígido afirmado fuera de la calzada o sobre la pared frentista.

También podrán utilizarse otros elementos de la infraestructura vial. Debe estar a una distancia del objeto al que hace referencia, de modo que al ser vista por el conductor de cualquier vehículo, pueda detenerse antes del mismo (aunque la detención no sea necesaria para superarlo). En arterias urbanas se coloca en general, a la altura del objeto y a no más de QUINCE METROS (15 m) del mismo.

Cuando se utilizan en zona rural las distancias de ubicación y el tamaño son las correspondientes a la señalización para este tipo de zona. En el caso de que sean aéreas, se colocarán utilizando los pórticos y columnas.

9. SEÑALES DE PROHIBICION.

a) CONFORMACION FISICA: Círculo de fondo blanco con orla roja perimetral, con una banda cruzada del mismo color y ancho que el borde, en sentido NO-SE. En el centro se ubica la figura en color negro. Los colores y su nivel de reflectividad son los indicados en el punto 7.

b) SIGNIFICADO: La figura en color negro simboliza la naturaleza de la prohibición, según se describe en cada caso.

R.1 NO AVANZAR.

a) CONFORMACION FISICA: La figura es una flecha en color negro con la punta orientada hacia arriba.

b) SIGNIFICADO: Prohíbe a los vehículos avanzar por la vía sobre la que está la señal. Se usará, fundamentalmente, para establecer la restricción en forma temporal (sujeta a horarios o días determinados), con indicación expresa del período de vigencia.

c) UBICACION: Lateral o sobreelevada, al inicio del lugar cuya circulación está prohibida. Normalmente debe colocarse sobre el lado derecho de la calzada.

d) OBSERVACIONES: Cuando una calle deja de tener un sentido de circulación, además de esta señal, en la intersección previa debe advertirse también con la señal P.23, indicando los horarios y/o días determinados correspondientes.

R.2 CONTRAMANO a) CONFORMACION FISICA: Círculo color rojo con un rectángulo blanco en el centro, con su lado mayor horizontal.

b) SIGNIFICADO: Indica que la vía ante la cual se encuentra tiene sentido de circulación opuesto y por lo tanto no se puede ingresar.

c) UBICACION: Idem R.1 d) OBSERVACIONES: Cuando una calle deja de tener un sentido de circulación, además de esta señal, en la intersección previa debe advertirse también con la señal P.23.

R.3 NO CIRCULAR DETERMINADO TIPO DE TRANSITO.

a) CONFORMACION FISICA: Las figuras usuales son, silueta de color negro, orientada hacia la izquierda, de:

1) Automóvil.

2) Moto.

3) Bicicleta.

4) Camión.

5) Acoplado (para automóvil o camión).

6) Peatón.

7) Carro de tracción animal.

8) Animal (arreos o manadas).

9) Carro de mano.

10) Tractor agrícola.

Puede tener hasta tres figuras en cada señal ubicadas en sendos campos. La autoridad de aplicación puede aprobar otros símbolos, a condición de que sean fácilmente interpretables.

b) SIGNIFICADO: La figura que resulta "testada" simboliza una prohibición de circular por la vía sobre la que está colocada la señal. La figura de animal (8) indica prohibición de arreos o manadas. El tractor (10) simboliza toda la maquinaria agrícola.

c) UBICACION: Idem R.1 d) OBSERVACIONES: Cuando rige en determinado período debe indicárselo en una leyenda complementaria. (punto 7. d)).

R.4 NO GIRAR (A LA IZQUIERDA/DERECHA).

a) CONFORMACION FISICA: Flecha en codo, con la punta orientada hacia la izquierda o hacia la derecha. Cuando corresponda indicar hacia la izquierda, y como único caso, la barra de prohibición estará orientada en el sentido NE-SO.

b) SIGNIFICADO: Prohíbe girar hacia el lado que indica la flecha.

c) UBICACION: Sobre la encrucijada, con frente a los vehículos que circulan por la mano para la que se prohíbe el giro.

d) OBSERVACIONES: Si funciona en determinados horarios debe indicárselo con una leyenda complementaria.

R.5 NO GIRAR EN U (NO RETOMAR).

a) CONFORMACION FISICA: Flecha en color negro en forma de herradura con abertura hacia abajo y la punta en el brazo descendente izquierdo.

b) SIGNIFICADO: Prohíbe retomar (girar en sentido contrario) sobre una misma vía.

c) UBICACION: Idem R.4 R.6 NO ADELANTAR.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de DOS (2) automotores vistos desde atrás.

b) SIGNIFICADO: Se encuentra prohibido el sobrepaso.

c) UBICACION: Al inicio del tramo en que rige la prohibición. La señal debe colocarse sobre ambos laterales de la vía.

d) OBSERVACIONES: Se debe aplicar el punto 12.

R.7 NO RUIDOS MOLESTOS.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de un bocina o corneta.

b) SIGNIFICADO: Prohibido el uso de la bocina y el de toda otra emisión sonora en la zona de la señal.

c) UBICACION: Al inicio de la zona prohibida.

R.8 NO ESTACIONAR.

a) CONFORMACION FISICA: Letra "E" mayúscula tipo imprenta. Cuando la prohibición tiene un límite temporal, debajo de la "E" figura el horario en que rige. Si la prohibición es en un tramo reducido, se coloca la leyenda: "entre discos", debajo de la "E" o en placa adicional, o también se puede acotar a través de flechas dicho espacio en la misma señal.

b) SIGNIFICADO: Prohíbe el estacionamiento de automotores en forma parcial o total conforme lo determinen las normas particulares en cada caso, en donde por regla general está permitido, en el costado y por toda la extensión de la cuadra en la que está la señal o en espacio comprendido entre dos, cuando es para un tramo reducido.

Dichas restricciones estarán indicadas en la misma placa o en una placa adicional.

c) UBICACION: Desde el inicio de la prohibición (dentro de los primeros TREINTA METROS (30 m) de la

cuadra) y sobre el costado que se prohíbe. Cuando es "entre discos", al inicio y al final del tramo donde se halla permitido.

d) OBSERVACIONES: Se admite la detención para carga y descarga de mercaderías, o ascenso y descenso de pasajeros. Los horarios en los que no esté permitido la carga y reparto se indicarán en una placa adicional.

R.9 NO ESTACIONAR NI DETENERSE.

a) CONFORMACION FISICA: Igual a la anterior con el agregado de otra banda perpendicular a la de la figura base (formado una X).

b) SIGNIFICADO: Indica la prohibición absoluta de estacionar o detener el vehículo.

c) UBICACION: Idem R.8.

d) OBSERVACIONES: No se admite ni siquiera la detención para ascenso y descenso de pasajeros o carga y descarga de mercaderías.

La única detención posible es la que obedece a motivos de la circulación.

R.10 PROHIBICION DE CAMBIAR DE CARRIL.

a) CONFORMACION FISICA: Dibujo de una Línea de carril continua con una flecha de dos curvas opuestas, en sentido del tránsito.

b) SIGNIFICADO: En la zona demarcada se debe mantener el mismo carril.

c) UBICACION: Al inicio de la zona de prohibición.

d) OBSERVACIONES: Debe colocarse también la demarcación horizontal con la misma indicación (línea de trazo continuo).

10. SEÑALES DE RESTRICCION.

a) CONFORMACION FISICA: La orla es color rojo con símbolo negro sobre un círculo blanco, o símbolo blanco sobre fondo azul.

b) SIGNIFICADO: Indica límites a la circulación en velocidades, pesos, y dimensiones, y límites de uso en los estacionamientos y carriles exclusivos.

c) UBICACION: Al inicio de la restricción, debiendo repetirse periódicamente para tramos extensos y luego de accesos importantes a la vía.

R.11. LIMITACION DE PESO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura con DOS (2) variantes:

1) Un número con la expresión debajo "tns" en letra minúscula tipo imprenta (toneladas);

2) La misma figura de mayor tamaño con el agregado debajo, del dibujo de un eje simple de ruedas duales b) SIGNIFICADO: Prohíbe circular a partir de la señal con un tonelaje total o por eje, respectivamente para a.1 y a.2, mayor al indicado en la señal.

c) UBICACION: Idem R.10.

d) OBSERVACIONES: Esta señal se usa para restringir el cruce de una determinada obra de arte (puente por ejemplo), limitar el paso por pavimentos de poca resistencia o vías de intenso volumen de tránsito.

R.12/13: LIMITACION DE ALTURA/ANCHO a) CONFORMACION FISICA: Figura con dos triángulos (a modo de punta de flecha) enfrentados arriba y abajo del interior blanco, si limita altura y a los costados si lo es en el ancho. Los números de la altura o ancho máximo permitido, en metros. En ambos casos, cuando corresponda la expresión decimal, luego de la coma será de menor tamaño que el de la unidad.

b) SIGNIFICADO: Ningún vehículo que sobrepase la dimensión indicada en la señal puede circular por la zona vedada.

c) UBICACION: Idem. R.10.

d) OBSERVACIONES: El límite general permitido en alto y ancho es de CUATRO CON UNA DECIMA DE METRO y DOS CON SEIS DECIMAS DE METRO (4,1 m y 2,6 m) respectivamente, por lo tanto la señal restrictiva contendrá cifras inferiores. Si se quiere indicar un máximo superior a los legales, debe usarse la señal preventiva correspondiente.

R.14: LIMITACION DEL LARGO DEL VEHICULO a) CONFORMACION FISICA: La figura es la silueta, orientada hacia la izquierda, del tipo de vehículo o formación al que está destinada (camión, acoplado, articulado, etc.), debajo de la cual hay una flecha de doble sentido y del largo de la figura superior, con un espacio al medio en el que está la medida máxima permitida, expresada en metros.

b) SIGNIFICADO: El tipo de vehículo identificado (ómnibus o camión simple; los mismos articulados; o camión o automóvil con acoplado) no puede circular por la zona si supera el largo indicado en la señal.

c) UBICACION: Idem R.10.

R.15: LIMITE DE VELOCIDAD MAXIMA a) CONFORMACION FISICA: Figura con el número de la velocidad máxima permitida expresada (en km/h) en el centro.

b) SIGNIFICADO: Es el máximo de velocidad a que se puede circular en el tramo señalizado.

c) UBICACION: Idem R.10.

d) OBSERVACIONES: Puede agregarse una leyenda debajo que diga "VELOCIDAD MAXIMA" (punto 7. d)).

R.16: LIMITE DE VELOCIDAD MINIMA a) CONFORMACION FISICA: Círculo azul con orla roja y número que indica velocidad expresada en km/h, en color blanco.

b) SIGNIFICADO: No se puede circular por la vía en la que está la señal, a una velocidad inferior a la indicada.

c) UBICACION: En la vía que interesa resaltar con un mínimo diferente al determinado por la norma general.

R.17: ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO a) CONFORMACION FISICA: Círculo azul con orla roja y letra "E" en color blanco.

b) SIGNIFICADO: Permite estacionar sobre la vía en la forma y lugar indicados a los vehículos enunciados en placa adicional, exclusivamente.

c) UBICACION: En el lugar a que esté destinado.

R.18: CIRCULACION EXCLUSIVA a) CONFORMACION FISICA: Círculo azul con orla roja y figuras de vehículos que circulan exclusivamente por ese carril, en blanco.

b) SIGNIFICADO: Indica que el carril con la figura es de uso exclusivo para tal tipo de vehículos. Se debe usar en las indicaciones de carriles exclusivos para transporte público o en las sendas exclusivas sobre la calzada o contigua a ella, para motocicletas, ciclomotores, bicicletas, peatones o jinetes.

No puede utilizarla otro tipo de tránsito.

c) UBICACION: Al comienzo de la vía o carril exclusivo y repitiéndose en zonas urbanas luego de cada intersección.

R.19: USO DE CADENAS PARA NIEVE a) CONFORMACION FISICA: La figura es un neumático con el dibujo de cadenas para circular en la nieve.

b) SIGNIFICADO: Su uso es obligatorio en la zona que se indica y en temporada de nieve.

c) UBICACION: Al ingreso de una región con nevadas habituales y debe repetirse en los caminos principales y zonas de riesgo.

d) OBSERVACIONES: Por ser señal de uso local es conveniente incluir la informativa aclaratoria debajo de ella (punto 7. d)).

R.20: GIRO OBLIGATORIO A LA DERECHA O A LA IZQUIERDA a) CONFORMACION FISICA: Flecha con curva en ángulo recto a la derecha o izquierda.

b) SIGNIFICADO: Se debe seguir en el sentido de la flecha obligatoriamente.

c) UBICACION: Antes o sobre la encrucijada.

R.21/22: SENTIDO DE CIRCULACION/PASO OBLIGADO a) CONFORMACION FISICA: Flecha indicando el sentido del tránsito, contenida en un tablero con las siguientes variantes:

1.)Sobre el círculo blanco de borde rojo, con flecha horizontal negra (a y b) y vertical (c); o sobre un cuadrado o rectángulo color negro, verde o azul, con el lado mayor horizontal, al igual que la flecha que debe ser de color blanco (d): R.21;

2) Sobre círculo blanco con borde rojo, flecha en sentido NO a SE o NE a SO. (Cuando no exista otra opción R.22 Paso obligado).

b) SIGNIFICADO R.21: Establece la obligación de circular en el sentido indicado por la flecha.

SIGNIFICADO R.22: Se utiliza para indicar derroteros y se emplaza en obstáculos fijos o canalizadores de tránsito, como único sentido de circulación asignado a la vía c) UBICACION: En zonas urbanas periféricas la variante UNO o DOS (1 ó 2) puede ir directamente adherida o pintada sobre la pared frentista, pudiendo variar su altura según las características de la misma y teniendo en cuenta la visibilidad.

En el caso de una vía que se bifurca se coloca la variante TRES (3), en el ángulo de la bifurcación.

En el caso de carriles se coloca esta misma variante al inicio o unos metros antes de donde empieza el carril exclusivo.

R.23: TRANSITO PESADO A LA DERECHA a) CONFORMACION FISICA: Figura de un camión visto de atrás, con una flecha horizontal a la izquierda, señalándolo.

b) SIGNIFICADO: Los vehículos de transporte pesado deben circular por el carril extremo derecho.

c) UBICACION: Al comienzo de los tramos en que se determine, debiendo repetirse cuando estos sean extensos.

R.24: PEATONES POR LA IZQUIERDA a) CONFORMACION FISICA: Figura de un peatón con flecha horizontal a la derecha, señalándolo.

b) SIGNIFICADO: Los peatones deberán circular obligatoriamente por el lado izquierdo.

c) UBICACION: Al comienzo de los tramos en que se determine, debiendo repetirse cuando estos sean extensos.

R.25: PUESTO DE CONTROL a) CONFORMACION FISICA: Círculo blanco con orla roja y un rectángulo horizontal de color negro al centro.

b) SIGNIFICADO: Ante esta señal el conductor deberá detener su marcha.

c) UBICACION: Se empleará en puestos de control policial, aduanero, fitosanitario, peaje, etc. donde sea obligatoria la detención.

d) OBSERVACIONES: Se puede completar con leyenda aclaratoria (punto 7. d)) del tipo de control de que se trata.

R.26: COMIENZO DE DOBLE MANO, a) CONFORMACION FISICA: Orla roja con círculo blanco y símbolos en negro. Dos flechas verticales y paralelas apuntando en sentido opuesto; la de la derecha orientada hacia arriba y la de la izquierda hacia abajo.

b) SIGNIFICADO: A partir de la encrucijada en que esté la señal, la vía tiene doble sentido de circulación.

c) UBICACION: En la encrucijada o antes de ella, que sea visible desde una distancia suficiente para tomar las prevenciones.

11. SEÑALES DE PRIORIDAD a) CONFORMACION FISICA: Son de características especiales.

b) SIGNIFICADO: Refuerzan o cambian la prioridad de paso en una encrucijada o tramo del camino.

c) UBICACION: Sobre la encrucijada o antes de ella o al inicio del tramo, con la condición de ser visible desde una distancia suficiente como para detener la marcha antes de la bocacalle o el tramo.

R.27: PARE a) CONFORMACION FISICA: Octógono regular, con una distancia mínima entre lados paralelos de SETENTA Y CINCO CENTESIMA DE METRO (0,75 m) en color rojo con un ribete blanco periférico en el borde y la palabra "PARE" en color blanco al centro.

b) SIGNIFICADO: Indica la obligación de detener totalmente la marcha antes de la encrucijada, sin invadir la

senda peatonal y recién luego avanzar, cuando no lo haga otro vehículo o peatón por la vía transversal. La detención es obligatoria aunque nadie circule por la transversal.

c) UBICACION: Sobre la encrucijada o antes de ella o al inicio del tramo, con la condición de ser visible desde una distancia suficiente como para detener la marcha antes de la bocacalle o el tramo.

d) OBSERVACIONES: Se puede complementar con la marca H.10 sobre el pavimento.

R.28 CEDA EL PASO.

a) CONFORMACION FISICA: Triángulo equilátero con una dimensión mínima de NUEVE DECIMAS DE METRO (0,9 m) de lado, con su lado horizontal en la parte superior, de fondo blanco y borde perimetral de color rojo. En el triángulo debe contener la inscripción en letras negras: "CEDA EL PASO".

b) SIGNIFICADO: Se pierde la prioridad de paso que se tenía por regla general, no siendo necesario detener la marcha siempre que se asegure el paso prioritario del que cruza por la vía transversal.

c) UBICACION: Sobre la encrucijada o antes de ella o al inicio del tramo, con la condición de ser visible desde una distancia suficiente como para detener la marcha antes de la bocacalle o el tramo.

d) OBSERVACIONES: Puede estar acompañado por la marca H.12 en el pavimento.

R.29 PREFERENCIA DE AVANCE.

a) CONFORMACION FISICA: Círculo blanco con borde rojo, similar a la del punto 10, con dos flechas verticales apuntando en sentido opuesto, de color rojo la ascendente y negra la descendente.

b) SIGNIFICADO: No tiene preferencia para avanzar el vehículo que encuentra la señal de frente. Debe retroceder en caso de haber ingresado ambos en la zona en que puede pasar sólo uno, excepto lo dispuesto en el inciso g) del Art. 41, último párrafo de la Ley N.

24.449.

c) UBICACION: Previo a la zona estrecha de una vía, cuando no caben dos vehículos a la par o el espacio entre ambos es muy escaso.

R.30: BARRERAS FERROVIALES a) CONFORMACION FISICA: Vara que puede adoptar la posición horizontal sobre la calzada y que vista desde ésta, tiene un ancho mínima aparente de UNA DECIMA DE METRO (0,1 m) con colores rojo y blanco de alta reflectividad (punto 7. a) en franjas alternadas de CUATRO A CINCO DECIMAS DE METRO (0,4 a 0,5 m) de espesor y una inclinación NE-SO de CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°).

Cubre, por lo menos, el OCHENTA POR CIENTO (80%) del sentido de circulación que previene y sin dejar espacios de circulación mayor a UNO CON CINCO DECIMAS DE METRO (1,5 m). En calzadas muy anchas puede haber una barrera en ambos costados de cada uno de los sentidos de circulación.

b) SIGNIFICADO; La barrera horizontal sobre la calzada, indica prohibición de acceso, aún cuando no cubra el OCHENTA POR CIENTO (80%) que refiere el párrafo precedente o quede un espacio mayor a UNO CON CINCO DECIMAS DE METRO (1,5 m). La detención debe hacerse antes de la línea marcada al efecto (H.4) y, de no existir, antes de la barrera.

Cuando comienza a bajar o a moverse hacia su posición final de interdicción, significa que no se puede iniciar el cruce y que el paso debe despejarse, salvo cuando la prohibición es anticipada por semáforo (punto 36. c).

La ausencia de barrera a la vista o estando ella en reposo y levantada, habilita a cruzar.

En caso de barreras fuera de uso, el ferrocarril debe suplirlas con una persona adecuadamente identificable, que efectúe señales con una luz o bandera roja, según sea de noche o de día. La bandera roja agitada para ser vista desde la calzada, significa prohibición de avance lo mismo que la luz roja.

c) UBICACION: Entre las vías férreas y la señal P.3, próxima a ésta. En lo posible no habrá elementos fijos a menos de TRES DECIMAS DE METRO (0,3 m) del borde de calzada.

d) OBSERVACIONES: Los criterios de instalación y el accionamiento corresponden al ferrocarril, conforme su legislación específica.

La fiscalización la hace la autoridad de habilitación y control del servicio ferroviario.

Las barreras de colores amarillo y negro existentes tienen el mismo significado y valor que las descriptas en el presente. Sin perjuicio de ello, TRES (3) franjas amarillas serán de alta reflectividad o tendrán un dispositivo emisor de luz roja o TRES (3) reflectantes del mismo color.

12: FIN DE LA PRESCRIPCION: R.31/32 a) CONFORMACION FISICA: Círculo de color blanco atravesado por una banda en sentido perpendicular a la prohibición, NORESTE-SUROESTE (NE-SO), del mismo espesor, y de color gris (líneas negras y blancas alternadas), la que se usará solo para las prohibiciones R31.

Para las de imposición sobre el círculo la banda será de color rojo R32.

b) SIGNIFICADO: A partir de la señal termina la prohibición, imposición u orden representada por la figura testada.

c) UBICACION: En el lugar que termina la prescripción.

CAPITULO IV SEÑALES PREVENTIVAS

Art. 4: 13. CARACTERISTICAS BASICAS. También denominadas de advertencia.

a) CONFORMACION FISICA: La placa es siempre rígida, con las variantes que se dan a continuación y el símbolo utilizado es negro, salvo los casos especiales que se indican.

1) Señal genérica: Cuadrado colocado con una diagonal en vertical, de entre SIETE DECIMAS DE METRO y NUEVE DECIMAS DE METRO (0,7 m y 0, 9 m) de lado, de color amarillo con una línea negra perimetral.

2) Señal de máximo peligro: Triángulo equilátero, de NUEVE DECIMAS DE METRO (0,9 m) de lado, por lo menos, con la base hacia abajo, de color blanco con una orla roja.

3) Señales especiales: tienen formas variadas y son la cruz de San Andrés, los paneles de aproximación o delineadores y las flechas direccionales.

b) SIGNIFICADO: Advierten la proximidad de una circunstancia o variación de la normalidad de la vía que puede resultar sorpresiva o peligrosa a la circulación. No imparten directivas, pero ante una advertencia se debe adoptar una actitud o conducta adecuada.

c) UBICACION: La señal debe estar a una distancia tal del objeto al que hace referencia, de modo que el vehículo de mayor velocidad pueda detenerse totalmente antes del mismo (aunque la detención no sea necesaria para superarlo).

14. ADVERTENCIAS DE MAXIMO PELIGRO. Estas señales utilizan la conformación básica del literal a) 2) y 3) del punto 13.

P.1 CRUCE FERROVIARIO.

a) CONFORMACION FISICA: Triángulo con la figura de una locomotora a vapor en color negro, vista desde su lateral y orientada hacia la izquierda.

b) SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de un cruce ferrovial a nivel, por lo que se debe disminuir la velocidad y prestar atención a la posible aproximación de trenes.

c) UBICACION: En zona rural, a TRESCENTOS Y CIEN METROS (300 y 100 m) antes del cruce. En zona urbana una cuadra antes. En ambas situaciones la señal debe colocarse en todos los accesos al cruce.

d) OBSERVACIONES: Se complementa con la Cruz de San Andrés (P.3), que indica el inicio de la zona del cruce y en zona rural, además, con paneles de aproximación (P.2.1).

P.2 PANELES DE PREVENCION. Surgen TRES (3) variantes.

a) CONFORMACION FISICA: Para a) 1) y a) 2) rectángulo blanco con líneas inclinadas, rojas y blancas intercaladas de igual espesor.

Puede variar el largo.

1) De aproximación al obstáculo señalizado. La parte más larga es vertical y tiene una franja roja, en ángulo de CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) y sentido NO-SE, por cada CIEN METROS (100 m) faltantes al objeto;

2) De obstáculo rígido: franjeado blanco y rojo abarcando todo el rectángulo, con inclinación hacia las direcciones en que pasa el tránsito.

3) De curva (chevron): Se trata de un cuadrado de fondo blanco con franjas rojas, formando ángulos rectos, a modo de cabeza de flecha.

Se usa para delinear curvas, apuntando el vértice del ángulo hacia el costado para el cual continúa el camino.

b) SIGNIFICADO: En el primer caso, advierte la aproximación del objeto señalizado. En el segundo la presencia de un objeto rígido fuera de la calzada y banquina (donde no debe haberlos), que puede ocasionar daño en una eventual salida de la vía (v.gr: alcantarilla) y el tercero advierte y delimita una curva peligrosa.

c) UBICACION: Desde la señal cada CIEN METROS (100 m) en el primer caso. Sobre el objeto rígido en el segundo. Esta señal también se usa en el soporte de una señal de máximo peligro o de dirección obligatoria.

El tercer caso se utiliza para delinear una curva peligrosa, hacia ambas manos.

d) OBSERVACIONES: La variante 1 se usa con las señales de máximo peligro y la 2 puede ir en algunas reglamentarias.

P.3 CRUZ DE SAN ANDRES.

a) CONFORMACION FISICA: Cruz con aspas de un largo mínimo de UNO CON DOS DECIMAS DE METRO (1,2 m), terminadas en punta, formando al cruzarse DOS (2) ángulos laterales iguales de CUARENTA Y CINCO GRADOS a CINCUENTA Y CINCO GRADOS (45° a 55°), de color blanco con orla roja. El ancho del brazo tendrá una relación de 1:6 a 1:10 respecto del largo.

Cuando el cruce tenga más de DOS (2) vías férreas se duplicará el ángulo inferior de la cruz, debajo de ella y a una distancia igual al ancho.

b) SIGNIFICADO: Señala el límite de la zona del cruce ferrovial, dentro de la cual rige la prioridad de paso del ferrocarril. En caso de aproximarse un vehículo ferroviario, el carretero debe detenerse fuera de dicha zona hasta que aquél deje el paso y en tanto no se aproxime otro.

c) UBICACION: En lo posible, a la altura de la línea de detención para vehículos carreteros que corresponde al cruce, no menos de CINCO METROS (5 m) de la vía férrea, y no más atrás de las barreras si las hay.

d) OBSERVACIONES: Complementa la señal P:1 indicando el lugar en que comienza la zona del cruce ferrovial.

Cuando sean más de DOS (2) vías férreas, se colocará la señal adicional aclaratoria (punto 7.d) indicando su cantidad.

Se admitirá con el mismo color y significado la Cruz de San Andrés de orla negra utilizada actualmente.

P.4 CURVA CERRADA.

a) CONFORMACION FISICA: En el triángulo del punto 13. a. 2), una flecha curvada apuntando hacia el mismo lado de la curva y con un ángulo cerrado.

b) SIGNIFICADO: Proximidad de curva peligrosa hacia el mismo lado indicado por la flecha.

c) UBICACION: A la entrada de la curva. En zona rural debe existir preventiva anterior.

P.5 CRUCE DE PEATONES.

a) CONFORMACION FISICA: Triángulo con silueta de una persona caminando, sobre una senda peatonal.

b) SIGNIFICADO: Proximidad de un cruce peatonal.

c) UBICACION: Idem punto 13 c).

d) OBSERVACIONES: Uso exclusivo en zona rural.

P.6 ATENCION.

a) CONFORMACION FISICA: Triángulo (punto 13.a.2) con el símbolo de cierre de admiración.

b) SIGNIFICADO: Alerta sobre un mensaje especial.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

d) OBSERVACIONES: Se agregará un panel con texto aclaratorio del riesgo próximo.

15. ADVERTENCIA SOBRE CARACTERISTICAS FISICAS DE LA VIA. Se utiliza la conformación básica de este Capítulo (literal a), 1) del punto 13.

P.7 CURVAS.

a) CONFORMACION FISICA: Flecha curvada en color negro con el mismo ángulo y sentido que la curva señalizada (curva y contracurva pronunciada, en "S", etc.).

b) SIGNIFICADO:

1 - Curva: Indica la proximidad de una curva en la dirección de la flecha.

2 - Curva pronunciada: Se utiliza para advertir a los conductores la proximidad de una curva pronunciada en la dirección de la flecha.

3 - Curva y contracurva: Advierte la posibilidad de un tramo con DOS (2) curvas en sentido contrario separadas por una tangente de longitud normal.

4 - Curva pronunciada en "S": Se utiliza para advertir la proximidad de un tramo con DOS (2) curvas de sentido contrario separadas por una tangente de longitud mínima.

c) UBICACION: Idem punto 13.

P.8 CAMINO SINUOSO.

a) CONFORMACION FISICA: Flecha en color negro en forma sinuosa.

b) SIGNIFICADO: Se utiliza para advertir la proximidad de TRES (3) o más curvas sucesivas en el camino.

c) UBICACION: Antes del comienzo de la variación.

d) OBSERVACIONES: Al final del tramo debe colocarse la señal de punto 18.

P.9 PENDIENTE.

a) CONFORMACION FISICA: Triángulo rectángulo con su ángulo recto hacia abajo, un lado DOS (2) veces más largo que el otro y la hipotenusa indicando la inclinación del camino. Cuando es descendente: la bajada hacia la derecha y la silueta de un automóvil sobre ella. Cuando es ascendente el ángulo menor a la izquierda.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una cuesta y el sentido de la inclinación.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACION: Se puede complementar con el porcentaje de la inclinación.

P.10 ESTRECHAMIENTO.

a) CONFORMACION FISICA: Dos líneas paralelas que se quiebran, aproximándose en la parte superior (a).

Puede ser una sola la que se aproxima del lado que ello ocurre en el camino (b).

b) SIGNIFICADO: La vía se estrecha más adelante, en forma simétrica o no, según lo indique la figura.

c) UBICACION: Idem punto 13.

P.11 PERFIL IRREGULAR.

a) CONFORMACION FISICA: Figura básica de un rectángulo, simbolizando un perfil de calzada, visto lateralmente, con su superficie visiblemente alterada (elevaciones, depresiones, puntas). Especies de este género son las señales de:

1 - Calzada irregular: Advierte la proximidad de un tramo de vía peligroso por sucesión de irregularidades en su superficie.

2 - Badén: Indica la proximidad de una depresión en la vía.

3 - Resalto o Lomada: Indica la proximidad de una saliente en el perfil del camino.

b) SIGNIFICADO: Que la superficie de la calzada tiene irregularidades que pueden provocar modificaciones en las condiciones normales de marcha.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Al final de la zona colocar señal del punto 18.

P.12 CALZADA RESBALADIZA.

a) CONFORMACION FISICA: Perfil de automóvil visto de atrás, inclinado con relación a la horizontal, y dibujos figurando trayecto de las ruedas en forma zigzagueante.

b) SIGNIFICADO: Presencia de calzada que puede tornarse resbaladiza, por defecto de superficie o presencia de elementos extraños (agua, aceites, polvo, etc.) sobre ella.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Al final de la zona colocar señal del punto 18.

P.13 PROYECCION DE PIEDRAS.

a) CONFORMACION FISICA: Esquema de superficie de calzada vista lateralmente, con perfil posterior de vehículo sobre ella, proyectando líneas hacia el costado, desde el ángulo neumático- calzada, terminando cada una con el perfil de una piedra.

b) SIGNIFICADO: En la zona puede haber piedras sobre la calzada que pueden ser proyectadas por los vehículos que transitan.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Al final de la zona colocar señal del punto 18.

P.14 DERRUMBES.

a) CONFORMACION FISICA: Perfil de calzada y de un acantilado en su costado derecho, vistos en corte transversal, del que se desprenden partes que caen sobre la figura posterior de un automóvil.

b) SIGNIFICADO: Que de la elevación próxima a la ruta, aunque no tenga la inclinación del dibujo, pueden desprenderse rocas o partes que caen o ruedan sobre la calzada.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Colocar al final de la zona, señal punto 18.

P.15 TUNEL.

a) CONFORMACION FISICA: Perfil de un corte transversal de túnel (tipo gálibo) con un perfil posterior de un automóvil en el espacio interior.

b) SIGNIFICADO: Proximidad de un túnel para circulación en el camino.

c) UBICACION: Idem punto 13.

P.16 PUENTE ANGOSTO.

a) CONFORMACION FISICA: Representación de las barandas mediante una especie de corchetes de escritura, en sentido inverso a como se los utiliza en la misma.

b) SIGNIFICADO: Presencia sobre la calzada de un puente de menor ancho que el resto de la vía.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Si por la medida debe prohibirse el paso de vehículos de determinado ancho se utiliza la señal R.13.

P.17 PUENTE MOVIL.

a) CONFORMACION FISICA: Figura en color negro simbolizando esquemáticamente las riberas de un río, en corte transversal, mirado desde el lecho, sobre el que hay un puente doble, levantado en cada una de sus cabeceras.

b) SIGNIFICADO: Aproximación a un puente levadizo, rotatorio o flotante, que eventualmente puede estar en posición que interrumpa la vía.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: La existencia de este obstáculo debe tener además señalización luminosa y sonora, que debe utilizarse ante su levantamiento y los respectivos paneles de aproximación, similar a las de cruce ferroviario.

P.18/19 ALTURA/ANCHO LIMITADO.

a) CONFORMACION FISICA: Dos triángulos equiláteros, a modo de cabeza de flecha, apuntándose (similar a la figura R. 12/13).

b) SIGNIFICADO:

1 - Altura Limitada: Se utilizará para advertir la proximidad de una estructura elevada y el límite de altura permitido para el vehículo (P.18).

2 - Ancho Limitado: Se utilizará para advertir el límite del ancho permitido del vehículo para circular por el carril (P.19).

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Estas indicaciones corresponden cuando la altura es superior al máximo admitido para los vehículos normales (inc.

b). Si debe limitarse a éstos se usa la señal R.12.

P.20 PRINCIPIO Y FIN DE CALZADA DIVIDIDA.

a) CONFORMACION FISICA: Dos flechas marcando el sentido de dirección y en el medio un dibujo representativo del obstáculo o isleta.

b) SIGINIFICA: Principio de calzada dividida: Indica la división física conservando los sentidos de circulación indicados en la señal.

Fin de calzada dividida: Indica la finalización del separador físico.

c) UBICACION: Idem punto 13.

P.21 ROTONDA.

a) CONFORMACION FISICA: Círculo conformado por tres flechas sucesivas indicando sentido de giro contrario al de las agujas del reloj.

b) SIGNIFICADO: Proximidad de una rotonda (Artículo 43 inciso e) de la Ley de Tránsito). Se circula por ella dejando la parte central (no necesariamente redonda) a la izquierda.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: La rotonda puede estar simplemente "dibujada" por demarcación horizontal.

P.22 INCORPORACION DE TRANSITO LATERAL.

a) CONFORMACION FISICA: Flecha vertical orientada hacia arriba, con un brazo lateral de menor espesor en ángulo de CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) según sentido de incorporación del tránsito.

b) SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de una confluencia de izquierda o de derecha por donde se incorpora una corriente de tránsito en el mismo sentido.

c) UBICACION: Idem punto 13.

P.23 INICIO DE DOBLE CIRCULACION.

a) CONFORMACION FISICA: Flechas negras verticales paralelas, la izquierda descendente y la derecha ascendente.

b) SIGNIFICADO: Indica circulación transitoria en ambos sentidos sobre la calzada, sin disminuir el ancho de la mano propia.

c) UBICACION: Al comienzo y hasta QUINCE METROS (15 m) antes de la zona de doble mano.

d) OBSERVACIONES: La señal similar prescriptiva (R.26) se coloca cuando una misma calzada se convierte en doble mano.

P.24 ENCRUCIJADA.

a) CONFORMACION FISICA: Puede tener las siguientes variantes:

1) Cruz con travesaños iguales o de distinto espesor;

2) Rectángulo con otro/s lateral/es perpendicular/es de similar o distinto ancho, opuestos o no;

3) Rectángulo con uno o dos laterales en ángulos diversos o no, de igual espesor (forma de "Y" o "T" o parecido);

b) SIGNIFICADO: Indica cruce, empalme o bifurcación de vías de circulación, con las siguientes características:

1) Cruce de caminos: de similar importancia cuando los travesaños son iguales, y mayor o menor, según la diferencia de espesor que tengan;

2) Empalme/s o vías/s lateral/es, de similar o distinta importancia, perpendicular, sucesivas o no, según sea el espesor, ángulo y ubicación de las transversales;

3) Bifurcación: indica que la vía se divide en los sentidos indicados en la figura.

c) UBICACION: Con suficiente antelación a cruces, bifurcaciones o empalmes de vía.

16. POSIBILIDAD DE RIESGOS EVENTUALES. Se utiliza el panel básico del literal a), 1) del punto 13.

P.25 ESCOLARES (a) O NIÑOS (b).

a) CONFORMACION FISICA: Silueta en color negro de un escolar caminando, con un cuadernillo en la mano (a) o de un niño jugando a la pelota (b).

b) SIGNIFICADO: Indica que en la zona pueden aparecer imprevistamente escolares o niños, por la existencia de escuelas, campos de juegos, etcétera.

c) UBICACION: En las vías de zonas aledañas a una escuela, plaza o lugar de esparcimiento infantil.

P.26 CICLISTAS (a) O JINETES (b).

a) CONFORMACION FISICA: Silueta de un ciclista (a) o de un jinete (b).

b) SIGNIFICADO: Eventual presencia de personas realizando, sobre la vía, las actividades indicadas en la señal.

c) UBICACION: Al inicio de la zona de desarrollo de las actividades, debiendo repetirse cuando la misma es extensa.

d) OBSERVACIONES: Pueden incluirse otras actividades.

P.27 ANIMALES SUELTOS.

a) CONFORMACION FISICA: Silueta de una vaca (a), ciervo (b) u otro animal salvaje identificable.

b) SIGNIFICADO: Eventual presencia individual o en manadas de animales de crianza o salvajes sobre la vía.

c) UBICACION: Idem P.26.

P.28 CORREDOR AEREO.

a) CONFORMACION FISICA: Silueta en color negro de avión visto de arriba.

b) SIGNIFICADO: Vuelos a baja altura de aviones sobre la vía por la proximidad de un aeródromo o aeropuerto.

c) UBICACION: Antes del inicio de la zona referenciada.

P.29 PRESENCIA DE VEHICULOS EXTRAÑOS.

a) CONFORMACION FISICA: Silueta orientada a la izquierda de tranvía (a), trolebús, maquinaria, agrícola (b), ambulancias (c), bomberos.

b) SIGNIFICADO: Operación habitual en la zona de los vehículos indicados en la señal.

c) UBICACION: Idem P.28.

P.30 VIENTOS FUERTES LATERALES.

a) CONFORMACION FISICA: Silueta de un árbol con su follaje inclinado hacia un lado por el viento, representado por líneas rectas cortadas en la misma dirección.

b) SIGNIFICADO: Probabilidad de que soplen vientos fuertes laterales.

c) UBICACION: Idem P.28.

17. ANTICIPO DE OTROS DISPOSITIVOS DE CONTROL DEL TRANSITO.

También se usa el panel básico (literal a) 1) del punto 13.) con excepción del caso siguiente.

P.31 FLECHA DIRECCIONAL.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo de color amarillo con el lado mayor horizontal, dividido en dos campos. El superior tiene una flecha apuntando hacia uno (a) o ambos (b) costados. El campo inferior contiene un franjeado negro similar a los paneles P.2 A.2 dispuestas horizontalmente.

b) SIGNIFICADO: Advierte la/s dirección/es en que continúa la circulación.

c) UBICACION: En el lugar del cambio de dirección.

P.32 PROXIMIDAD DE SEMAFORO.

a) COMFORMACION FISICA: Figura de semáforo de cuerpo negro, con los tres colores correspondientes de

sus luces. Sobre ella puede indicarse la distancia: "a... m" en letras negras.

b) SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de una intersección con semaforización.

c) UBICACION: En la distancia indicada por la señal. Sino la tiene, en la cuadra previa a la señal referenciada.

P.33 PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA.

a) CONFORMACION FISICA: Representación en menor tamaño de la señal prescriptiva que anticipa, sobre la cual debe figurar la distancia:

"a...m" en letras negras: Vgr: Señal de "PARE" (a), de "CEDA EL PASO" (sin leyenda) (b), u otras de prohibición (c).

b) SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de la señal prescriptiva indicada en la figura.

c) UBICACION: Idem P.32 c.

18. FIN DE PREVENCION (P.34) a) CONFORMACION FISICA: Placa básica pero de color blanco, con una figura negra al centro y testada por una banda grisada (líneas negras y blancas alternadas) en sentido NE-SO.

b) SIGNIFICADO: Fin de la zona con el riesgo prevenido por la señal cuya figura contiene la presente.

c) UBICACION: Al finalizar la zona de referencia.

d) OBSERVACIONES: Se usa para las señales que indican riesgos extendidos en una zona (no puntuales) cuya duración no se puede precisar en la señal de advertencia.

CAPITULO V SEÑALES INFORMATIVAS

Art. 5: 19. CARACTERISTICAS BASICAS.

a) CONFORMACION FISICA: rectángulo de dimensiones y posición variables según el tipo de señal conforme se describe en los puntos siguientes. En relación a colores y reflectividad se aplica lo prescrito en el punto 7. El fondo de color verde se debe utilizar para destinos o itinerarios, en color azul para señales de carácter institucional, histórico y de servicios, en color blanco para anuncios especiales o educativas. En cuanto a la nomenclatura urbana el fondo de la señal puede ser en color negro, azul o verde para las ubicadas en postes, o en azul o verde para murales. Sin embargo las leyendas y simbología en su caso, serán siempre en color blanco y reflectivas.

b) SIGNIFICADO: carecen de consecuencias jurídicas, es decir que no transmiten órdenes ni previenen sobre irregularidades o riesgos en la vía, salvo que contengan señales reglamentarias o preventivas.

Están destinadas a identificar, orientar y hacer referencia a servicios, lugares o cualquier otra información que sea útil para el usuario.

c) UBICACION: Se colocan al costado de la vía de circulación (verticales) en forma similar a las preventivas en zona rural (literal c) del punto 13.) o a las reglamentarias en zona urbana (literal c) del punto 8.) o elevadas

sobre la calzada mediante pórticos). La posición varía según las condiciones de la vía y el tipo de tránsito vehicular.

20. NOMENCLATURA VIAL Y URBANA. DESTINOS Y DISTANCIAS.

a) CONFORMACION FISICA. Básicamente se mantiene lo dispuesto en el punto 19. con las variantes que se detallan para cada caso.

b) SIGNIFICADO: Su finalidad es:

- En zona urbana informar la denominación y numeración (altura) de la calle o avenida.

- En caso de ser rural, el número o identificación de la ruta y la jurisdicción a la que pertenece.

- Las señales de destinos y distancias, informan sobre la proximidad o ubicación de una localidad o lugar geográfico o turístico, figurando su nombre y/o la distancia.

c) UBICACION: Las de nomenclatura urbana en la esquinas de la bocacalle. Las viales sobre nomenclatura de rutas se ubican a criterio de la autoridad y las indicadoras de destino y distancias según las necesidades conforme los estudios que realice la autoridad competente.

I.1 RUTA PANAMERICANA.

a) CONFORMACION FISICA: Escudo aprobado en el Séptimo Congreso Panamericano de Carreteras. Resolución XXXII.

b) SIGNIFICADO: Pertenece al sistema panamericano de carreteras.

c) UBICACION: En general se coloca en los soportes de otras señales, a criterio de la autoridad.

I.2 RUTA NACIONAL.

a) CONFORMACION FISICA: El número de la ruta nacional en color negro, sobre un pentágono irregular con dos lados opuestos verticales, el superior horizontal y los dos restantes en forma de vértice hacia abajo. de color blanco con línea negra perimetral.

b) SIGNIFICADO: Identifica a la ruta como perteneciente a la red nacional de caminos e informa la denominación de la vía por la que se circula y a veces se adiciona el nombre de la provincia donde se halla ubicada.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

I.3 RUTA PROVINCIAL a) CONFORMACION FISICA: El número de la ruta provincial en color negro, sobre un cuadrado de TRES DECIMAS DE METRO (0,3 m) de lado de color blanco con borde perimetral negro.

b) SIGNIFICADO: Hace referencia a que la ruta por la cual se circula o la que se cruza pertenece a la red provincial de caminos.

Se coloca complementando otras señales de información.

c) UBICACION: Idem punto 1.

I.4 NOMENCLATURA URBANA.

a) CONFORMACION FISICA: Cartel rectangular con el lado mayor horizontal, en color negro, verde o azul, con letras blancas ubicando el nombre de la calle en la parte superior, especificando cuando se trate de avenida u otra variante (pasaje, cortada, etc.) y en la parte inferior el principio y el fin de la numeración correspondiente a la porción entre intersecciones de la vía mencionada.

b) SIGNIFICADO: Orientar e informar al conductor sobre el lugar donde se encuentra, indicándole la denominación, la numeración catastral y el sentido de circulación.

c) UBICACION: Se ubicarán en las esquinas de las bocacalles sostenidas en la forma definida en el literal c) del punto 8.) y visible al conductor que transita por la vía. En caso de ser murales pasando la intersección y sobre la derecha entre DOS y TRES METROS (2 y 3 m).

d) OBSERVACIONES: Es conveniente adicionarla con la señal de sentido de circulación para el caso de R.21, a) 2), cuando la nomenclatura sea verde o azul, el fondo que contiene a la flecha será del mismo color y ésta reflectiva.

I.5 IDENTIFICACION DE REGIONES Y LOCALIDADES.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado mayor horizontal, en color verde, con letras blancas. Cuando las indicaciones se lleven a cabo sobre vías no pavimentadas, el fondo podrá ser blanco con leyenda en negro.

b) SIGNIFICADO: Se utiliza para informar a los conductores la llegada a una región, localidad o población determinada.

c) UBICACION: Debe colocarse antes de llegar a la región o localidad.

I.6./7 ORIENTACION.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado mayor en forma horizontal, en color verde, con letras blancas.

b) SIGNIFICADO: Indica las localidades o parajes a encontrar sobre la vía que se circula. Opcionalmente puede agregarse el kilometraje para llegar a tales destinos.

c) UBICACION: Luego de una intersección compleja con varias posibilidades de destino diferentes.

I.8 COMIENZO O FIN DE ZONA URBANA.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado mayor horizontal de color verde y letras blancas.

b) SIGNIFICADO: Indica el comienzo o fin de zona urbana y pudiendo tener el nombre de la localidad de que se trata.

c) UBICACION: Al comienzo o fin de la zona y al costado de la vía.

I.9 IDENTIFICACION DE JURISDICCION O ACCIDENTE GEOGRAFICO.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado mayor horizontal de color verde, con letras blancas.

b) SIGNIFICADO: Indica la localidad, sus límites jurisdiccionales o accidentes geográficos por los que atraviesa la vía.

c) UBICACION: Lugar del objeto señalado.

I.10 MOJON KILOMETRICO.

a) CONFORMACION FISICA: Pilar de cuatro caras iguales y terminado en una punta piramidal achatada, generalmente de cemento, enterrado en dos terceras partes, con el kilometraje pintado en color negro en todas sus caras. El blanco adyacente a los números debe ser reflectivo. Podrá utilizarse una placa rectangular, la cual en su frente y dorso dará la indicación antes mencionada. Debe ser reflectiva.

b) SIGNIFICADO Indica la distancia en kilómetros al punto tomado como origen de la vía, medida sobre su trazado.

c) UBICACION. En zona rural en cada kilómetro, ubicando los impares a la derecha y los pares a la izquierda en sentido ascendente al kilometraje.

I.11 NOMENCLATURA DE AUTOPISTA a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado menor horizontal de color azul, conteniendo en su interior en color blanco un esquema de dos vías paralelas en perspectiva, cruzadas en forma horizontal por una franja sostenida por dos bases.

b) SIGNIFICADO: Indica la denominación de la autopista por la que se circula o a la cual se atraviesa o accede.

c) UBICACION: Sobre la autopista por la que se circula.

21. CARACTERISTICAS DE LA VIA.

a) CONFORMACION FISICA: Placa rectangular en color verde con letras y dibujos blancos y figura resaltada en otro color.

b) SIGNIFICADO: Informa sobre el tipo o variaciones de la vía más adelante.

c) UBICACION: Con suficiente anticipación a la referencia.

I.12 COMIENZO DE AUTOPISTA.

a) CONFORMACION FISICA: Idem I.11.

b) SIGNIFICADO: Indica proximidad o el ramal de acceso a una autopista.

c) UBICACION: En las proximidades o previo al ingreso al ramal de entrada a una autopista.

I.13 FIN DE AUTOPISTA.

a) CONFORMACION FISICA: Idem I.11. con el agregado de una banda roja cruzada en diagonal con dirección NE-SO.

b) SIGNIFICADO: Indica la finalización de autopista.

c) UBICACION: Previo a la salida de autopista.

I.14 INDICADORA DE UTILIZACION DE CARRILES.

a) CONFORMACION FISICA: Esquema de la calzada con división de carriles indicando en cada uno, sentido de dirección y tipo de vehículo autorizados.

b) SIGNIFICADO: Informa el tipo de vehículo que puede circular por cada uno de los carriles.

c) UBICACION: Cuando pueda crearse confusión y a criterio de la autoridad.

I.15 CAMINO O CALLE SIN SALIDA.

a) CONFORMACION FISICA: Cuadrado o rectángulo en color azul con el lado menor horizontal:

1) Con esquema vertical de una vía, en color blanco, hasta la mitad del panel rematada en la parte superior por una pequeña franja roja perpendicular a la vía.

2) Esquema de una bifurcación, pero el camino principal continúa hasta el borde de la placa y el lateral termina en la franja roja perpendicular al mismo.

b) SIGNIFICADO: Indica la finalización de la calle o camino:

1) Sobre la vía en que está la señal.

2) La vía lateral indicada en el cartel.

c) UBICACION: Se colocará anticipadamente de modo que el tránsito pueda evitarla:

1) Antes de la última encrucijada previa al sector sin salida;

2) Antes del ingreso a la vía cerrada.

d) OBSERVACIONES: Puede llevar a la placa adicional con la leyenda:

"VIA SIN SALIDA" (punto 7. d).

I.16 CAMINO O PASO TRANSITABLE.

a) CONFORMACION FISICA: Placa rectangular de fondo negro donde figura el nombre del paso o lugar en letras blancas y con tres divisiones horizontales de color blanco en las cuales se incorporan placas adicionales con la leyenda "CERRADO" en fondo rojo, o "ABIERTO" en fondo verde, ambas en el casillero superior. En el central se colocará la leyenda "TRANSITABLE HASTA" en color negro el texto. En el casillero inferior figurará en letras negras el horario o período de tiempo.

b) SIGNIFICADO: Informa si el paso o lugar se halla habilitado al tránsito y en que condiciones.

c) UBICACION: Anticipando el lugar o paso con posibilidades de desvío.

I.17 VELOCIDADES MAXIMAS PERMITIDAS.

a) CONFORMACION FISICA: Idem I.16. En el casillero superior la inscripción RA y la bandera nacional, y en los tres inferiores figurarán los vehículos habilitados y su velocidad máxima permitida.

b) SIGNIFICADO: Informa velocidades máximas permitidas en el país.

c) UBICACION: En los pasos de frontera y a criterio de la autoridad vial.

I.18 ESQUEMA DE RECORRIDO.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo en color verde con su lado mayor horizontal, con esquema de DOS (2) o más cuadrículas urbanas y sus vías, con una flecha marcando todo el itinerario que deberá seguir el conductor para poder continuar a la izquierda.

b) SIGNIFICADO: Orientar al conductor sobre el recorrido a seguir en caso de itinerarios especiales. (Ej. giro a la izquierda).

c) UBICACION: En la intersección previa a la que esté prohibido el giro a la izquierda.

I.19 DESVIO POR CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACION.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado mayor horizontal con esquema similar a la señal I.18., fondo color azul con incorporación de señal reglamentaria.

b) SIGNIFICADO: Orientar al conductor sobre el recorrido a seguir, ante la posibilidad de continuar por la misma vía, debido a restricciones vigentes.

c) UBICACION: En la intersección previa a la que esté prohibido el giro a la izquierda.

d) OBSERVACIONES: En el esquema puede figurar un cartel de contramano sobre la vía que se circula.

I.20 ESTACIONAMIENTO PERMITIDO a) CONFORMACION FISICA: La figura es la letra "E" en blanco.

Debajo puede figurar la expresión CUARENTA Y CINCO GRADOS o NOVENTA GRADOS (45° ó 90°) de arco, según corresponda, los horarios habilitados y la modalidad con el símbolo respectivo (tarjeta, parquímetro, etc.).

b) SIGNIFICADO: Permite estacionar sobre la vía en la forma indicada.

c) UBICACION: Desde el inicio de la permisión (dentro de los primeros TREINTA METROS (30 m) de la cuadra) y sobre el costado que se permite. Cuando es "entre discos", al inicio y al final del tramo donde se halla permitido.

d) OBSERVACIONES: Se admite la detención para carga y descarga de mercaderías, o ascenso y descenso de pasajeros. Los horarios en los que no esté permitido la carga y reparto se indicarán en una placa adicional.

I.21 PERMITIDO GIRAR A LA IZQUIERDA/DERECHA a) CONFORMACION FISICA: Flecha con curva en ángulo recto apuntando hacia la izquierda/derecha.

b) SIGNIFICADO: Se puede girar a la izquierda (o derecha) donde no está regulado o por regla general está prohibido.

c) UBICACION: Antes de la intersección o sobre los soportes del semáforo, en cuyo caso puede estar después de ella.

I.22 DIRECCIONES PERMITIDAS.

a) CONFORMACION FISICA: Flechas blancas en círculo azul.

b) SIGNIFICADO: Se puede seguir a la izquierda o derecha, o en cualquiera de los sentidos de las flechas indicados en la señal.

c) UBICACION: En la encrucijada o antes de ella, que sea visible desde una distancia suficiente para tomar las prevenciones. y en los cruces formando parte de las señales de nomenclatura en un poste o sobre la pared.

24. INFORMACION TURISTICA Y DE SERVICIOS.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo azul con el lado menor horizontal de un mínimo de SIETE DECIMAS DE METRO (0,7 m), conteniendo un cuadrado blanco equidistante de los laterales y de la parte superior, en el cual se ubican las figuras en color negro.

En el sector inferior del rectángulo, se colocan las leyendas aclaratorias, flechas y/o distancias en km, en color blanco.

b) SIGNIFICADO: Brindan información útil al usuario de vía pública.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad, antes de la situación referida.

d) OBSERVACIONES: El cartel puede dividirse en dos partes, compuesta de un cuadrado, adosando en la parte inferior el de leyenda aclaratoria según punto 7. d).

La presente enunciación no es taxativa.

PUESTO SANITARIO.

a) CONFORMACION FISICA: Cruz roja centrada en cuadrado blanco, con la correspondiente leyenda aclaratoria, distancia y/o flecha en la parte inferior.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un puesto sanitario o de socorro.

c) UBICACION: En la proximidad de un puesto de socorro, hospital, etc.

d) OBSERVACIONES: El color rojo de la cruz es la única excepción al color del símbolo.

SERVICIO TELEFONICO.

a) CONFORMACION FISICA: Diagrama de un tubo telefónico.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar que cuenta con servicio telefónico.

c) UBICACION: En la proximidad de un puesto de servicio telefónico.

ESTACION DE SERVICIO.

a) CONFORMACION FISICA: Diagrama de una bomba de combustible.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar de aprovisionamiento de combustible y estación de servicios para el automotor.

c) UBICACION: En la proximidad de un lugar de aprovisionamiento de combustible.

TELEFERICO.

a) CONFORMACION FISICA: Diagrama de una cabina de teleférico o cablecarril.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de ese medio de transporte y recreación.

c) UBICACION: En la proximidad de un lugar que cuente con dicho medio.

SERVICIO MECANICO.

a) CONFORMACION FISICA: Diagrama de una llave de mecánico, ajustable.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un taller de reparación de automotores.

c) UBICACION: En la proximidad del taller.

BALNEARIO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de una sombrilla sobre líneas onduladas representando el agua.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de balneario.

c) UBICACION: En la proximidad del mismo.

LUGAR PARA RECREACION Y DESCANSO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de un pino, mesas sillas para "picnic".

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar para recreación y descanso.

c) UBICACION: En la proximidad de dicho lugar.

HOTEL.

a) CONFORMACION FISICA: Letra "H" mayúscula en color negro.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un hotel o lugar de albergue.

c) UBICACION: En la proximidad del mismo.

BAR.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de una taza sobre un plato.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un bar o lugar de refrigerio.

c) UBICACION: En su proximidad.

CAMPAMENTO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de una carpa de camping.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar donde se encuentra permitida la instalación de carpas.

c) UBICACION: En la proximidad de un lugar apto para acampar.

RESTAURANTE.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de tenedor y cuchillo.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un restaurante o lugar de expendio de comida.

c) UBICACION: En la proximidad de un restaurante.

AEROPUERTO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de un avión visto desde arriba.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un aeropuerto.

c) UBICACION: En sus proximidades.

GOMERIA.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de un neumático.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una gomería.

c) UBICACION: En la proximidad.

ESTACIONAMIENTO.

a) CONFORMACION FISICA: Letra "E" en color negro.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un estacionamiento vehicular.

c) UBICACION: En la proximidad del estacionamiento.

PUNTO PANORAMICO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de una cámara fotográfica.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una vista panorámica de interés.

c) UBICACION: En la proximidad de un sitio de tal característica.

PLAZA.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de árbol.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una plaza.

c) UBICACION: En la proximidad de una plaza.

CORREO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura del reverso de un sobre cerrado.

b) SIGNIFICADO: Indica la proximidad de un correo postal.

c) UBICACION: En la proximidad de tal establecimiento.

ESTACIONAMIENTO DE CASAS RODANTES.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de una casa rodante.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un estacionamiento vehicular de tal naturaleza.

c) UBICACION: En la proximidad del estacionamiento.

MUSEO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de un frontis griego con CUATRO (4) columnas.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un museo.

c) UBICACION: En la proximidad de un museo.

POLICIA.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de un agente policial de frente haciendo la señal de alto.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de control policial o de establecimiento oficial de seguridad.

c) UBICACION: En la proximidad del control policial o del establecimiento oficial.

ZONA DETENCION TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS.

a) CONFORMACION FISICA: Perfil de un ómnibus orientado hacia la izquierda.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de zonas de tal naturaleza.

c) UBICACION: En la zona de detención o paradas.

TAXI.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de un vehículo taxímetro de frente con la inscripción "taxi" en su parte superior.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una parada de taxímetros.

c) UBICACION: En la parada de taxímetros.

TERMINAL DE OMNIBUS.

a) CONFORMACION FISICA: Figura del perfil de un andén techado con el ómnibus detenido en su interior.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una terminal de ómnibus.

c) UBICACION: En la proximidad de una terminal de ómnibus.

ESTACION DE FERROCARRIL.

a) CONFORMACION FISICA: Perfil de andén ferroviario techado y frente de locomotora sobre la vía férrea.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una estación ferroviaria.

c) UBICACION: En la proximidad de la estación.

25. EDUCATIVAS Y ANUNCIOS ESPECIALES.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado menor en posición horizontal, de color blanco, dentro del cual se incluye el texto en letras color negro.

b) SIGNIFICADO: Su finalidad es educativa, instruyendo e informando al conductor mediante mensajes escritos respecto a variaciones de las condiciones del tránsito, restricciones, advertencias, consejos de seguridad vial. etc., siempre en un lenguaje claro y conciso.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

d) OBSERVACIONES: Algunos de los mensajes aconsejados son:

-DESTRUIR SEÑALES ES DELITO.

-EVITE ENCANDILAR.

-NO SE ADELANTE SIN ADVERTIR.

-TRANSITE DENTRO DE SU CARRIL.

-NO ADELANTARSE EN CURVAS Y PUENTES.

-ADELANTESE POR LA IZQUIERDA.

-EVITE ACCIDENTES ESTACIONE LEJOS DE LA CALZADA.

-RESPETE LAS SEÑALES.

CAPITULO VI SEÑALAMIENTO HORIZONTAL

Art. 6: 26. CONCEPTO. Las marcas viales o demarcación horizontal son las señales de tránsito demarcadas sobre la calzada, con el fin de regular, transmitir órdenes, advertir determinadas circunstancias, encauzar la circulación o indicar zonas prohibidas. El material debe ser antideslizante, resistente y de un espesor no mayor a CINCO MILIMETROS (5 mm), con excepción de las tachas y separadores de tránsito.

Las demarcaciones serán uniformes en diseño, posición y aplicación.

Tal como para los demás dispositivos de control de tránsito, es necesario su uniformidad a fin de que puedan ser

reconocidas y entendidas instantáneamente por los usuarios de la vía.

a) COLORES: Las demarcaciones de pavimento serán de color blanco o amarillo, excluyendo el pintado de cordones o la aplicación de tachas reflectivas u otras. El color blanco se utiliza para las marcas transversales, leyendas, números y símbolos, y también para marcas longitudinales. El color amarillo define la separación de corrientes de tránsito de sentido opuesto en camino de doble sentido con calzada de varios carriles, líneas de barreras y zonas de obstrucciones.

El color blanco se empleará para:

1- Líneas centrales sobre carreteras rurales de dos carriles.

2- Líneas de carril.

3- Líneas de borde de pavimento.

4- Demarcaciones sobre banquinas pavimentadas.

5- Líneas canalizadoras.

6- Aproximaciones a obstrucciones que pueden ser pasadas por ambos lados.

7- Demarcación de giros y flechas direccionales.

8- Líneas de PARE.

9- Sendas peatonales.

10- Líneas que delimitan espacios de estacionamientos.

11- Demarcaciones de símbolos y palabras.

12- Líneas auxiliares para la reducción de velocidad.

13- Cruce ferroviario.

14- Demarcación para niebla.

El color amarillo se empleará para :

1- Líneas centrales dobles sobre calzadas de multiples carriles.

2- Líneas de barreras que indican prohibición de cruzarlas en:

a) Transiciones del ancho del pavimento.

b) Aproximaciones a obstrucciones que deben ser pasadas del lado derecho.

c) Isletas de tránsito.

d) Lugares en que por su diseño geométrico se deba inhibir el paso al carril de sentido opuesto.

b) REFLECTIVIDAD:

En autopistas, semiautopistas, rutas, túneles y puentes, accesos y egresos de las vías mencionadas y en calles y avenidas de intenso volumen vehicular, toda la demarcación debe ser reflectiva.

Cuando sea necesario demarcar líneas divisorias de sentidos opuestos de dirección, de borde de calzada, de pare, isletas canalizadoras o delimitadoras de obstáculos, sendas peatonales y marcas o leyendas de cruces ferroviales, "CEDA EL PASO" y "PARE", también debe utilizarse material reflectivo.

c) TRAZOS CONTINUOS Y DISCONTINUOS (SIGNIFICADO):

1) LINEA CONTINUA: Independientemente de su color amarillo o blanco, indica que no debe ser traspasada ni circular sobre ella.

2) DOBLE LINEA CONTINUA: Refuerza el concepto de las anteriores y establece una separación mínima entre ambos sentidos de circulación.

3) LINEAS DISCONTINUAS: Indican la posibilidad de ser traspasadas.

4) LINEAS CONTINUAS Y DISCONTINUAS PARALELAS: Indican la permisión de traspasar en el sentido de la discontinua a la continua y la prohibición de hacerlo de la continua a la discontinua.

27. MARCAS LONGITUDINALES. Son franjas de un ancho mínimo de UNA DECIMA DE METRO a TRES DECIMAS DE METRO (0,1 m a 0,3 m) impresas en material reflectivo a lo largo de la calzada, en forma continua o no, que tienen los significados siguientes:

H. 1 LINEA DE SEPARACION DE SENTIDO DE CIRCULACION.

a) CONFORMACION FISICA: Línea individual o líneas divisorias paralelas continuas. Podrá hallarse o no en el centro de la calzada. En aquellas vías con sentido de circulación reversible, según horarios o días, la línea de separación será de doble trazo discontinuo. Deberá estar siempre acompañada por el respectivo señalamiento vertical y/o luminoso.

b) SIGNIFICADO: Separan corrientes de tránsito de sentidos opuestos. No se pueden cruzar en ningún sentido ni circular sobre ella.

c) UBICACION: En las zonas de intenso tránsito a criterio de la autoridad y en curvas, puentes, pendientes y otros lugares de difícil visualización de los vehículos que circulan en sentido opuesto. También en los tramos previos a una encrucijada, hasta antes de ésta, salvo que el tránsito que ingresa a la vía no deba cruzar, en cuyo caso la simple o doble línea no se interrumpe.

d) OBSERVACIONES: Debe emplearse doble línea amarilla en las zonas de intenso tránsito, curvas, puentes, pendientes, cruces ferroviales y en toda otra circunstancia en la que el sobrepaso esté prohibido.

H.2 LINEA DE CARRIL.

a) CONFORMACION FISICA: Línea o líneas paralelas de color blanco de trazo continuo o discontinuo divisoria de las corrientes del tránsito del mismo sentido.

1) DE CARRIL EXCLUSIVO: Doble línea continua. Debe estar siempre acompañada por el respectivo señalamiento horizontal (marca), vertical y/o luminoso. En el caso de carril para ciclistas podrá tener un menor ancho que el carril normal y estará delimitado entre dos líneas continuas simples.

2) DE CARRIL PREFERENCIAL: Denomínase a la línea de carril de mayor ancho.

b) SIGNIFICADO: Encauzan las corrientes del tránsito del mismo sentido de dirección. Para a.1) establece el uso exclusivo de uno o más carriles de un determinado tipo de vehículos. Para a.2) establece la circulación obligatoria para determinados vehículos y optativa para todos.

c) UBICACION: Todas las vías pavimentadas con una densidad de tránsito importante, deben tener demarcado los carriles cuando admiten dos o más por sentido de circulación.

d) OBSERVACIONES: Los carriles solo existen y surten efectos, cuando están demarcados. Su uso está establecido en el Artículo 45 de la Ley de Tránsito.

H.3 LINEA DE BORDE DE CALZADA.

a) CONFORMACION FISICA: Línea de trazo continuo.

b) SIGNIFICADO: Delimita la calzada de circulación vehicular.

c) UBICACION: Al borde de la calzada. El trazo será interrumpido en todo acceso o egreso de la vía, o ante la presencia de cordones.

28. MARCAS TRANSVERSALES. Son franjas de un ancho de TRES DECIMAS DE METRO (0,3 m) a SEIS DECIMAS DE METRO (0,6 m) que atraviesan la vía. Debe cumplirse con lo establecido en el literal b) del punto 26.

H.4 LINEA DE DETENCION.

a) CONFORMACION FISICA: Línea blanca continua de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) de ancho.

b) SIGNIFICADO: Indica la obligación de detener el vehículo antes de ser transpuesta, por indicación de la autoridad competente, señalización luminosa o vertical, cruce de peatones o ferroviales o en caso de hallarse ocupada la bocacalle.

c) UBICACION: Se ubica antes y paralela a la senda peatonal, desde el cordón de la vereda hasta el eje divisorio de mano o, en caso de único sentido, hasta el otro cordón. En ausencia de demarcación de senda imaginaria definida en el Artículo 5 inc. t) de la Ley de Tránsito.

En los cruces ferroviales se ubica antes de la Cruz de San Andrés (P. 3) o antes de las barreras (R. 30), si las hay.

H.5 SENDA PEATONAL. Artículo 5 inc. t) de la Ley de Tránsito.

a) CONFORMACION FISICA: Franja o zona sobre la calzada transversal al sentido de la circulación, delimitada por dos líneas paralelas blancas de trazo continuo o discontinuo; o indicada por franjas blancas paralelas al sentido de circulación (cebrado). En este último caso son rectángulos de CUATRO DECIMAS DE METRO a CINCO DECIMAS DE METRO (0,4 a 0,5 m) de ancho por TRES METROS (3 m), como mínimo, de largo, alineados y paralelos a la acera y separados entre sí por un espacio similar, que conforman una franja o senda que atraviesa la calzada de vereda a vereda. Cuando la encrucijada no es cruce recto, la franja no resulta necesariamente perpendicular a la acera.

b) SIGNIFICADO: Es la zona autorizada para que los peatones crucen la calzada, sin que les sea permitido

detenerse o esperar sobre la misma, sobre la que tienen prioridad respecto de los vehículos, salvo cuando existe semáforo o autoridad competente que le indica lo contrario. Los vehículos no deben estacionar ni detenerse sobre ella, ni aun por circunstancias del tránsito.

c) UBICACION: El cebrado deberá utilizarse cuando el volumen de flujo peatonal se considere importante o peligroso, cuando se encuentren alejadas de las intersecciones, o en zona rural.

En general la senda debe colocarse como continuación de la vereda de la vía transversal, pero alejándola UN METRO (1 m), por lo menos, hacia afuera de la encrucijada, desde la continuación imaginaria del cordón de aquella vía. Cuando el volumen de giro de vehículos lo justifique, la senda se debe alejar varios metros de la encrucijada, para permitir la detención antes de ella de los vehículos que giran (bolsón de tránsito) sin que interrumpan el paso de peatones.

d) OBSERVACIONES: Cuando en una cuadra existe una senda demarcada, los peatones deben utilizarla obligatoriamente. Cuando no existe se considera tal continuación imaginaria sobre la calzada de la acera transversal (Artículo 5° inc. t) de la Ley de Tránsito).

H.6 SENDA PARA CICLISTAS.

a) CONFORMACION FISICA: Similar a la anterior.

b) SIGNIFICADO: Senda exclusiva o semi exclusiva para la circulación de bicicletas. Cuando es compartida, solo lo será con peatones. Los vehículos no pueden circular por ella y deberán dar prioridad de paso cuando la atraviesen para ingresar, salir o cruzar una vía.

c) UBICACION: En las calzadas en que se destine un carril exclusivo para ciclistas o cuando la senda cruce una vía. Debe colocarse la señal reglamentaria respectiva.

H.7 LINEAS AUXILIARES PARA REDUCCION DE VELOCIDAD.

a) CONFORMACION FISICA: Sucesión de líneas transversales demarcadas sobre el pavimento. Son de color blanco, trazo continuo, de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m) de ancho mínimo perpendiculares al eje del camino y a espaciamiento variable.

b) SIGNIFICADO: Inducen a los conductores a reducir la velocidad.

c) UBICACION. En todos aquellos lugares que por su peligrosidad requieren un complemento de la señalización vertical indicadora de reducción de velocidad. Sobre la calzada, a espaciamiento variable en escala semilogarítmica, hallándose la primera (D1) a TREINTA Y CINCO METROS (35 m) del objeto de la señalización y las demás a las distancias establecidas en la tabla de especificaciones técnicas.

29. MARCAS ESPECIALES.

H.8 MARCAS CANALIZADORAS DEL TRANSITO (e ISLETAS).

a) CONFORMACION FISICA: Líneas sobre la calzada de color amarillo o blanco, oblicuas al sentido de circulación, paralelas entre sí o en "V", cuyo ancho deberá ajustarse al punto 28, dejando un espacio similar entre ellas. Sus bordes externos podrán unirse con una línea perimetral de, no menos, de UNA DECIMA DE METRO (0,1 m).

b) SIGNIFICADO: No se puede en ningún caso trasponerlas o circular sobre ellas. Advierten la presencia de

obstáculos sobre la calzada y canalizan el tránsito en forma lateral a las mismas.

c) UBICACION: Sobre la calzada en los lugares en que el tránsito deba o pueda encauzarse en forma distinta, por la presencia de obstáculos o egresos e ingresos a la vía, etc.

H.9 FLECHAS.

a) CONFORMACION FISICA: Demarcaciones de color blanco en forma de flecha alargada en sentido del tránsito. Se encuadran dentro de un rectángulo de las siguientes medidas mínimas, conservando la proporcionalidad cuando se amplíen:

1) FLECHA SIMPLE: Medidas mínimas, largo TRES CON CUATRO DECIMAS DE METROS (3,4 m), ancho UNO CON UNA DECIMA DE METRO (1,1 m), la cabeza de punta tendrá UNO CON CINCO DECIMAS DE METRO (1,5 m) del vértice a la base.

2) FLECHA CURVADA: Medidas mínimas, largo DOS CON DOS DECIMAS DE METRO (2,2 m), ancho: DOS METROS (2 m) y se reduce la punta a UN METRO (1 m) medida de igual forma.

3) FLECHA COMBINADA (una simple y una curvada con tronco común):

Medidas mínimas, el largo debe ser de TRES CON SEIS DECIMAS DE METROS (3,60 m) y el ancho total de DOS CON CUATROS DECIMAS DE METROS (2,40 m), conservando las puntas igual medida a sendas descripciones anteriores.

b) SIGNIFICADO: De carácter obligatorio, indican el sentido que deben seguir quienes circulan dentro del carril en que se encuentra la misma, salvo la combinada que otorga la opción para continuar o girar.

c) UBICACION: Dentro de los carriles (deben estar demarcados) en los cuales deba seguirse necesariamente una sola dirección. En zona urbana a DIEZ METROS (10 m) antes de la Línea de Pare.

H.10 PARE.

a) CONFORMACION FISICA: La palabra debe inscribirse en la superficie de la calzada en forma legible para cualquier conductor en condiciones normales. Las letras tendrán las siguientes dimensiones mínimas: alto DOS CON CINCO DECIMAS DE METROS (2,5 m), ancho y separación CINCO DECIMAS DE METRO (0,5) y espesor de la línea de dibujo de la letra QUINCE CENTESIMAS DE METRO (0,15 m) en las longitudinales y CINCO DECIMAS DE METRO (0,50 m) en las transversales.

Las dimensiones aumentarán proporcionalmente a medida que aumenta la velocidad media de la vía demarcada.

b) SIGNIFICADO: Equivalente al de la señal "PARE" (R.29).

c) UBICACION: Antes de la Línea de detención, en los casos que la autoridad lo disponga.

d) OBSERVACIONES: Las señales verticales mencionadas deben estar colocadas.

H.11 ESTACIONAMIENTO.

a) CONFORMACION FISICA: Línea blanca de UNA DECIMA DE METRO (0,1 m) de trazo continuo o discontinuo que delimitan el espacio y forma de estacionamiento e indican el tipo de vehículo que puede llevarlo

a cabo.

b) SIGNIFICADO: Indica el espacio y forma de estacionamiento, debiendo colocarse el vehículo, más o menos, en el centro del dibujo.

c) UBICACION: En los espacios destinados a estacionar. Si está prohibido por regla general, la demarcación crea excepción a la misma. Debe estar presente la señalización vertical.

d) OBSERVACIONES: No es necesaria la existencia de la señal vertical de permisión, pero debe estar la de estacionamiento restringido si corresponde. Para delimitar los espacios de la calzada restringidos al estacionamiento podrá utilizarse una marca conformada por líneas en zigzag ubicadas cerca del cordón y no más de UN METRO (1) de ancho entre sus extremos.

H.12 INSCRIPCIONES.

a) CONFORMACION FISICA: Letras, números o símbolos de color blanco según parámetros de la marca H.10.

b) SIGNIFICADO: La indicación o advertencia transmitida por la marca, v.gr; "P" (parada para el autotransporte), "E" (estacionamiento), velocidades, triángulo de "Ceda el Paso", con el vértice orientado hacia el sentido contrario a la dirección del tránsito, figura del rombo indicando "Carril Exclusivo", figura del vehículo para el cual se determina la exclusividad, etc.

Los textos no podrán contener más de TRES (3) palabras y en autopistas no más de UNA (1) línea.

c) UBICACION: Con anticipación suficiente como para adoptar la acción que corresponda a la marca.

H.13 CRUCE FERROVIARIO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de una "X" sobre la calzada, cuyos extremos están separados DOS METROS CON CUATRO DECIMAS DE METROS (2, 4 m) y SEIS METROS (6 m) en línea transversal y longitudinal, respectivamente, siendo su espesor de CUATRO DECIMAS DE METROS (0,4 m), con las letras "F" y "C" en los ángulos izquierdo y derecho de la "X", de una altura de UN METRO CON NUEVE DECIMAS DE METRO (1,9 m) según proporciones de la marca H.10. CINCO METROS (5 m) antes y después de la figura se colocará una línea transversal de detención. En calzadas de más de un carril esta marca deberá repetirse en cada uno de ellos.

b) SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de un cruce ferrovial a nivel.

c) UBICACION: Según velocidad media de la vía, a no menos de QUINCE METROS (15 m) del cruce ferroviario, en zona urbana, y de CIENTO VEINTE METROS (120 m) en zona rural.

d) OBSERVACIONES: Debe acompañarse con todas las demás señales para estos cruces y las de demarcación horizontal continuas.

H.14 SEPARADOR DE TRANSITO.

a) CONFORMACION FISICA: Elevaciones redondeadas (corrugados) alineadas y fijadas sobre la superficie de la vía, cuya altura máxima no supera UN DECIMETRO (1 dm) y sus bordes están alabeados al nivel de la misma. La superficie varía entre NUEVE DECIMETROS CUADRADOS Y TREINTA Y SEIS DECIMETROS CUADRADOS (9 dm2 y 36 dm2).

Debe dificultar el paso de vehículos sobre ellas, sin dañarlos.

Pueden ser de cemento u otro material resistente y de color blanco o amarillo reflectivo.

b) SIGNIFICADO: Separa o canaliza los sentidos de circulación de una calzada o previene las zonas no circulables (isletas) e indica prohibición (y dificulta) el paso de los vehículos sobre ellas.

c) UBICACION: En forma alineada sobre el borde de la zona prohibida o separando ambos sentidos de circulación, canalizándolos.

H.15 CORDONES PINTADOS.

a) CONFORMACION FISICA: Cordón es la elevación sólida al borde de la calzada que la separa de la acera y forma parte de ésta. El mismo podrá ser pintado para reforzar la señalización vertical.

Los colores que se usan son rojo y amarillo. El cordón debe pintarse en la cara superior y la que queda libre hacia la calzada.

b) SIGNIFICADO: 1) El cordón rojo indica prohibición de estacionar o detenerse al costado de la acera.

2) El amarillo prohíbe solo estacionar, pudiendo efectuarse detenciones para ascenso y descenso de carga o pasajeros.

c) UBICACION: En los lugares que la autoridad local deba cambiar la disposición general, según su política de estacionamiento y circulación.

d) OBSERVACIONES: Su uso es para zona urbana, eventualmente puede utilizarse en otro lugar.

También se puede usar el cordón para reforzar la disposición general (v.gr: rojo en una esquina o entrada de garaje).

H.16 TACHAS.

a) CONFORMACION FISICA: Elemento de señalización horizontal que se fija firmemente al pavimento. Las mismas pueden o no ser reflectivas, conforme su utilización.

1) REFLECTIVAS: Las tachas son generalmente de forma piramidal truncada, de manera tal que permita contener una o dos caras retrorreflectoras en sentidos opuestos (monodireccional o bidireccional, respectivamente). La superficie exterior, y en especial las caras reflectivas, son lisas, sin cantos o bordes filosos ni vértices agudos. El cuerpo tendrá una resistencia adecuada al desempeño a que estará sometida. Una vez instalada, la altura respecto de la calzada no debe superar TRES CENTESIMAS DE METRO (0,03 m). Los colores reflectivos utilizables son rojo, blanco y amarillo, según los niveles mínimos establecidos por la Tabla II de la Norma IRAM 3536. En caso de estar anclados a la calzada mediante perno, éste debe formar parte de un solo cuerpo con la cabeza de la tacha y no debe ser metálico.

2) NO REFLECTIVAS: Cuerpos geométricos, generalmente circulares convexos, fijados firmemente al pavimento. Se aplica, en lo pertinente, lo dispuesto en 1) Los colores utilizables son blanco y amarillo.

b) SIGNIFICADO: Marcas delineadoras de advertencia que contribuyen a la visibilidad de otras marcas. El color rojo se utiliza para indicar contramano o prohibición de acceso.

c) UBICACION: Deben colocarse en coincidencia con las marcas en forma transversal, entre las líneas segmentadas o al costado externo de las continuas, con la parte retrorreflectora hacia el lado en que reciben el tránsito y del mismo color que aquélla (blanco y amarillo).

H.17 DELINEADORES.

a) CONFORMACION FISICA: Asumen diferentes formas de fácil visualización y se colocan alineados (conos, postes, aletas, banderillas, cintas etc.). Poseen elementos retrorreflectivos.

Los colores son blanco, amarillo, rojo o naranja y pueden estar combinados.

b) SIGNIFICADO: Sirven para canalizar o guiar el tránsito y para destacar las variaciones de la vía.

c) UBICACION: Se colocan sobreelevados o en pequeños postes, articulados o no, delineando banquinas, curvas, lomadas, rotondas, puentes, isletas, separadores de tránsito, etc. su espaciamiento lo fijan las especificaciones técnicas reglamentarias. En vías pavimentadas donde coincidan curvas con pendientes es obligatoria su instalación.

H.18 PARA NIEBLA.

a) CONFIGURACION FISICA: Serie sucesiva de figuras en forma de cabeza de flecha ("V" invertida), con un ángulo de entre SESENTA Y NOVENTA GRADOS (60° y 90°), apuntando en sentido del tránsito, en el centro de cada mano o carril (si estuvieren demarcados), a una distancia de CUARENTA METROS (40 m) entre vértice. El trazo tendrá un espesor de DOS A CUATRO DECIMAS DE METRO (0,2 a 0,4 m) y un largo entre DOS y CUATRO METROS (2 y 4 m) de vértice a base.

b) SIGNIFICADO: Cuando desde el vehículo en marcha y sobre una figura, se ven solo otras dos, no se podrán superar los SESENTA KILOMETROS POR HORA (60 km/h). Cuando se visualiza únicamente una figura (al estar sobre otra), no se deben superar los CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h). Ello sin perjuicio de la velocidad máxima admitida para el tramo. Cuando al signo recién se lo percibe a muy corta distancia o no se lo ve, se debe reducir la velocidad y dejar la vía en forma segura, deteniéndose fuera de la calzada y la banquina.

c) UBICACION: En las zonas en las que sea habitual la presencia de bancos de intensa niebla. La autoridad competente determina los lugares en que debe utilizarse esta demarcación.

d) OBSERVACIONES: Se colocarán señales preventivas informativas, advirtiendo la presencia y explicando el funcionamiento de esta demarcación.

La existencia o no de esta demarcación, no crea responsabilidades, ni exime al conductor de las que le puedan corresponder.

CAPITULO VII SEÑALAMIENTO LUMINOSO

Art. 7: 30. CONCEPTO. Señales con luz propia, continua o intermitente, destinada al usuario de la vía pública, que tienen por finalidad transmitir órdenes o prohibiciones que modifican las reglas generales para el caso, advertir determinadas circunstancias, encauzar y regular la circulación, mediante la utilización de colores,

flechas o figuras específicas con ubicación y formas predeterminadas. Estas señales están controladas por dispositivos manuales o automáticos de tecnología mecánica o electrónica.

SEMAFORO: Es el dispositivo de control que asigna en forma alternativa el derecho de paso a cada movimiento o grupo de movimientos de vehículos o peatones que confluyen sobre un determinado punto de la vía, o advierten riesgos a la circulación.

31. CONFORMACION FISICA.

a) CABEZA: Armadura que contiene las partes visibles del semáforo conteniendo cada cabeza una cara orientada en una sola dirección.

El color externo es amarillo. Las luces del semáforo regulador de intersecciones vehículo-peatonales se ubican, en caso de estar la cabeza vertical u horizontal, de la siguiente forma: abajo o a la derecha la luz verde, al medio la amarilla y arriba o izquierda la roja.

b) SOPORTES: Estructuras rígidas que se usan para sujetar la cabeza del semáforo y tienen como función situar los elementos luminosos del mismo, en la posición donde el conductor y el peatón tengan la mejor visibilidad y puedan observar las indicaciones, debiendo encontrarse ubicados a un lado de la vía o sobre la misma, respetando, en este último caso, una altura mínima de CINCO METROS CON CINCO DECIMAS (5,5 m) respecto de la calzada. Debe estar pintada en color verde pino. En caso de ser columnas deben estar pintadas con franjas amarillo y verde. El pescante debe estar pintado en color amarillo.

c) CARAS: Conjunto de unidades ópticas orientadas en la misma dirección, existiendo en cada una como mínimo DOS (2), y hasta CINCO (5) unidades ópticas para regular los movimientos de la circulación. El número mínimo de caras debe ser de DOS (2) para cada punto de aproximación o acceso del tránsito vehicular a la intersección, en lo posible separadas entre sí. Estas pueden ser complementadas con semáforos peatonales donde éstos sean requeridos, los cuales se ubicarán a cada lado del paso peatonal, salvo el caso de prohibición expresamente señalizada para el cruce de peatones.

d) UNIDADES OPTICAS: Son las emisoras de luz en la dirección deseada, de forma circular con un diámetro de DOS a TRES DECIMAS DE METRO (0,2 a 0,3 m), la roja puede ser mayor a las otras. Excepto los semáforos especiales (punto 36).

e) VISERAS: Elemento que se coloca encima o alrededor de cada una de las unidades ópticas, para evitar que, a determinadas horas, los rayos del sol incidan sobre éstas y den la impresión de estar iluminadas, y para que la señal luminosa sea vista por aquel a quien está dirigida. La cara externa debe ser de color amarilla, y el lado interno de color negro mate.

f) UNIDAD DE CONTROL: Mecanismo electromecánico o electrónico que sirve para programar y accionar los cambios de luces en los semáforos. Dicho mecanismo debe poseer la capacidad de interrumpir su ciclo normal de funcionamiento y sustituirlo por una señal amarilla titilante cuando se produzca la falta de emisión de la luz roja en cualquier movimiento, verdes cruzados, cuando se produzca una traba en el sistema, o cuando baja el voltaje de alimentación a niveles inferiores de CIENTO SETENTA Y CINCO VOLTIOS (175 volt).

El ciclo de arranque deberá siempre iniciarse con una etapa de amarillo titilante hacia todos los movimientos, luego una de todo rojo e iniciando finalmente, el ciclo normal.

g) DETECTORES: Son los dispositivos capaces de registrar y transmitir cualquier información referente a determinadas características del tránsito de la vía.

32. SIGNIFICADO DE LAS LUCES. Ante las luces básicas del semáforo regulador de intersecciones vehículo-peatonales:

a) Los vehículos deben:

1) Con la luz verde a su frente, avanzar.

2) Con la luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.

3) Con la luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja, o despejar el cruce de inmediato.

4) Con la luz amarilla intermitente, circular con precaución, sujeto al Artículo 44 de la Ley de Tránsito.

b) Los peatones podrán cruzar lícitamente la calzada cuando:

1) A su frente tengan semáforo peatonal que lo habilite: luz blanca.

2) Solo exista semáforo para vehículos y tenga luz verde para los que circulan en su misma dirección.

3) El semáforo no esté a su vista, entonces lo harán cuando el tránsito de la vía a cruzar esté detenido. No deben cruzar con la luz roja o amarilla a su frente.

c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijadas.

d) En el caso de vías semaforizadas, la velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía.

e) Debe permitirse finalizar el cruce iniciado por otro y no comenzar el propio, aun con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.

f) En las de doble mano está prohibido el giro a la izquierda, salvo señal que lo permita.

33. UBICACION. El semáforo se coloca en las proximidades de la intersección que regula con caras hacia todos los sentidos de circulación al que está destinado.

ANGULO DE COLOCACION: La cara del semáforo debe colocarse en posición vertical y a NOVENTA GRADOS (90°) grados con respecto al eje del acceso. En los de ménsula debe darse una inclinación de CINCO GRADOS (5°) hacia abajo.

34. FLECHAS DIRECCIONALES. Deben apuntar en el sentido de la circulación permitida. La flecha vertical, apuntando hacia arriba, indica circulación de frente, la horizontal indica giro, aproximadamente en ángulo recto hacia el lado apuntado. Cuando la cara del semáforo contenga una o varias flechas direccionales con luz verde, al encenderse alguna de ellas, significa que los vehículos solo pueden tomar las direcciones por ella indicada.

a) Verde con flecha vertical para seguir de frente (exclusivamente).

b) Flechas para giro a izquierda o derecha: se debe girar en la dirección indicada.

35. DISPOSICION UNIDADES OPTICAS. Las unidades ópticas deberán estar dispuestas en la secuencia que a

continuación se indica:

a) EN FORMA VERTICAL (de arriba hacia abajo): rojo circular, flecha roja izquierda, flecha roja derecha, amarillo circular, verde circular, flecha amarilla al frente, flecha amarilla izquierda, flecha verde izquierda, flecha amarilla derecha y flecha verde derecha.

b) EN FORMA HORIZONTAL (de izquierda a derecha): rojo circular, flecha roja izquierda, flecha roja derecha, amarillo circular, flecha amarilla izquierda, flecha verde izquierda, verde circular, flecha amarilla al frente, flecha amarilla derecha y flecha verde derecha.

36. SEMAFOROS ESPECIALES.

a) PARA PEATONES.

1) CONFORMACION FISICA: Las unidades ópticas son cuadradas y de color naranja o blanco, existiendo tantas caras como sentido de circulación. Se ubicarán en la acera opuesta a la que se encuentra el peatón, con su parte inferior a no menos de DOS METROS (2 m), ni más de TRES METROS (3 m) sobre la acera. Se pueden montar separadamente o en el mismo soporte de los semáforos para control de vehículos, debiendo ser unidades físicas independientes. La cara del semáforo debe colocarse en posición vertical y normal.

2) SIGNIFICADO: Dispositivo para dirigir el movimiento de peatones en intersecciones semaforizadas. Se aplica en lo pertinente lo establecido en el literal b) del punto 32.

b) INTERMITENTES: Son los que tienen una o varias unidades ópticas de color amarillo que se iluminan alternadamente. Se utilizan para:

1) Prevenir peligro: Se compone de una o más unidades ópticas circulares de color amarillo con un diámetro no menor de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m). Se le puede adicionar una señal que indique la velocidad máxima a la que se debe circular.

2) Advertir intersecciones: Las mismas unidades del caso anterior, dispuestas verticalmente.

c) PARA CRUCE FERROVIAL:

1) CONFORMACION FISICA: Dos ópticas circulares dirigidas hacia el tránsito, en posición horizontal, próximas entre sí, que emiten luz roja en forma alternada, rodeadas de una pantalla negra, con sendas viseras en la parte superior. Se acompañarán con una señal sonora.

2) SIGNIFICADO: Cuando están en funcionamiento, indican la aproximación o presencia de vehículos ferroviarios, los que tiene prioridad en el cruce, al que no pueden ingresar quienes circulan por la vía pública. Cuando están apagados significa que el paso está habilitado para la circulación vial.

3) UBICACION: Debajo de la Cruz de San Andrés (P.3) y antes de las barreras (R. 30).

4) OBSERVACIONES: Los criterios de instalación y accionamiento corresponden al ferrocarril conforme su legislación específica.

La fiscalización la hace la autoridad de habilitación y control del servicio ferroviario.

d) PARA CARRILES REVERSIBLES:

1) CONFORMACION FISICA: Las ópticas son cuadradas, de TRES DECIMAS DE METRO (0,3 m) de lado, con una "X" color rojo o una flecha verde apuntando hacia abajo, sobre fondo oscuro.

2) SIGNIFICADO: La flecha verde indica habilitación para circular por el carril sobre el que se encuentra. Cuando titila, anuncia el inminente cambio de sentido de circulación de aquel. La "X" roja significa prohibición de avanzar por el carril sobre el que está.

3) UBICACION: Todos los carriles de la vía tendrán semáforo con cara hacia ambos sentidos, sobre su centro y visibles desde cualquiera de ellos.

Para los reversibles: rojo y verde, y para los restantes: solo el que corresponda a su sentido permanente de circulación. Se colocan a una altura de entre CINCO Y SEIS METROS (5 y 6 m).

CAPITULO VIII SEÑALAMIENTO TRANSITORIO.

Art. 8: 37. CONCEPTO.

a) CONFORMACION FISICA: Similares a las señales verticales y horizontales en sus distintos tipos y a las luminosas, variando el mensaje, los colores, las dimensiones y los símbolos. Deben ser construidas en materiales reflectivos de alto brillo y angularidad (punto 7. a. 3). Se recomienda al ente vial que la señalización vertical se realice con material reflectivo de mayores valores, cuando ello fuere posible.

b) SIGNIFICADO: Señalizan la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento en la vía, o en zonas próximas a las mismas, siendo su función principal lograr el desplazamiento de vehículos y personas de manera segura y cómoda, evitando riesgos de accidentes y demoras innecesarias.

c) UBICACION: De tal forma que el conductor tenga suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo. Como regla general, se instalarán al lado derecho de la calle o carretera. Donde sea necesario un énfasis adicional se colocarán señales similares en ambos lados de la calzada. Asimismo se deben instalar otras señales sobre las vallas de señalización transitoria.

38. SEÑALES REGLAMENTARIAS.

a) CONFORMACION FISICA: Debe cumplir con las características técnicas generales establecidas para ellas, respetando colores y formas, y de acuerdo a lo establecido por el punto 37. a).

b) SIGNIFICADO: Transmiten órdenes específicas, de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas, creando excepción a las reglas generales de circulación.

c) UBICACION: Idem punto 37. c).

39. SEÑALES DE PREVENCION.

a) CONFORMACION FISICA: Forma de cuadrado colocado con una diagonal vertical, con símbolo o mensaje en negro y fondo naranja reflectante, con una orla negra fina perimetral.

b) SIGNIFICADO: Previenen al conductor de la restricción y riesgo existente en la zona.

c) UBICACION: Con suficiente anticipación de la zona a señalizar, quedando ello a criterio de la autoridad.

T.1 CALLE O CARRETERA EN CONSTRUCCION O CERRADA.

a) CONFORMACION FISICA: Placa de UN METRO CON UNA DECIMA DE METRO (1,1 m) de ancho por UN METRO CON CUATRO DECIMAS DE METRO (1,4 m) de largo, como mínimo, que puede ser divisible en TRES (3) paneles intercambiables, de fondo color naranja y letras y números en negro, llevando la leyenda "CARRETERA (O CALLE) EN CONSTRUCCION m", o el cierre propiamente dicho con franjeado en espacios de UNA DECIMA DE METRO (0,1 m), a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) NE-SO naranja y blancas, o la indicación de desvío con la señal correspondiente y el itinerario del mismo.

b) SIGNIFICADO: Anticipa al conductor la zona de trabajo que encontrará más adelante y está concebida con el propósito de ser usada como advertencia general de obstrucciones o restricciones provocadas por obras en vías públicas o terrenos adyacentes a ella, que comprometen al tránsito.

c) UBICACION: Idem punto 39. c).

d) OBSERVACIONES: Se podrá usar juntamente con otras señales temporarias, o repetirla variando la distancia.

T.2 DESVIO.

a) CONFORMACION FISICA: Idem T.1., llevando la leyenda "DESVIO...m" o colocando simplemente "DESVIO" e indicando la distancia en una placa adicional instalada debajo de la señal principal en el mismo soporte.

b) SIGNIFICADO: Anticipa el punto donde el tránsito tiene que desviarse por una calzada o vía temporal.

c) UBICACION: Idem punto 39.

d) OBSERVACIONES: Idem T.1.d).

T.3 CARRETERA DE UN SOLO CARRIL.

a) CONFORMACION FISICA: Idem T.1., llevando la leyenda "CARRETERA DE UN SOLO CARRIL ...m".

b) SIGNIFICADO: Anticipa el punto donde el tránsito en ambas direcciones tiene que utilizar un solo carril de circulación.

c) UBICACION: Idem punto 39 c).

T.4 ESTRECHAMIENTO DE CALZADA.

a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 39. a), con la figura de señal preventiva P.10.

b) SIGNIFICADO: Anticipa el punto donde se inhabilita parte de la calzada.

c) UBICACION: Idem punto 39. c).

d) OBSERVACIONES: Idem T.1. d).

T.5 BANDERILLERO.

a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 39. a), con figura en color negro de un banderillero y se indicará la distancia a que se encuentra en una placa adicional debajo de la señal (mínimo a CIEN METROS (100 m) del abanderado).

b) SIGNIFICADO: Anticipa la presencia de un hombre con una bandera, con el fin de regular el tránsito en el tramo donde se estén realizando trabajos de construcción o mantenimiento.

c) UBICACION: Idem punto 39. c).

d) OBSERVACIONES: Idem T.1. d). El banderillero agita una bandera roja de día o una linterna de luz roja de noche, para advertir un peligro o indicar maniobras.

T.6 HOMBRES TRABAJANDO.

a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 39. a), llevando la figura en color negro de un hombre realizando trabajos con una pala.

Anexándose una placa debajo de la señal y en el mismo soporte con la indicación de la distancia de los trabajadores.

b) SIGNIFICADO: Asegura y protege a los trabajadores en la calzada o cerca de ella.

c) UBICACION: Idem punto 39. c).

T.7 EQUIPO PESADO EN LA VIA.

a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 39. a), llevando el símbolo de una maquinaria vial pesada.

b) SIGNIFICADO: Advierte la utilización de maquinarias y equipos pesados operando en la calzada o zonas adyacentes.

c) UBICACION: Idem punto 39. c).

T.8 TRABAJOS EN LA BANQUINA.

a) CONFORMACION FISICA: Idem T.6, llevando la leyenda de "EN LA BANQUINA".

b) SIGNIFICADO: Indica el área donde se efectúan trabajos de mantenimiento de la banquina no obstruyéndose la calzada.

c) UBICACION. Idem punto 39. c).

d) OBSERVACIONES: Debe complementarse con colocación de conos en el borde del pavimento.

T.9 ZONA DE EXPLOSIVOS.

a) CONFORMACION FISICA: Idem T.1, llevando la leyenda "ZONA DE EXPLOSIVOS".

b) SIGNIFICADO: Anticipa el punto o área de trabajo donde se utilizan explosivos.

c) UBICACION: Idem punto 39. c).

40. SEÑALES DE INFORMACION.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo de dimensiones y posición variables según el tipo de señal, con texto o símbolo en negro y fondo naranja reflectante, con una orla negra fina.

b) SIGNIFICADO: Indican con anterioridad el trabajo que se realiza, su tipo, distancias y otros aspectos similares.

c) UBICACION: Con suficiente anticipación de la zona a señalizar, quedando ello a criterio de la autoridad.

T.10 LONGITUD DE LA CONSTRUCCION.

a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 40. a), con la leyenda "CARRETERA EN CONSTRUCCION PROXIMOS...km".

b) SIGNIFICADO: Indica los límites de construcción o mantenimiento de carretera de más de TRES KILOMETROS (3 km) de extensión.

c) UBICACION: Debe colocarse como mínimo a MIL METROS (1000 m), del inicio del sector de trabajo y podrá instalarse sobre barreras.

d) OBSERVACIONES: Se utilizará donde se requiera, para trabajos de menor extensión. En calles urbanas se adecuarán las distancias de colocación.

T.11 FIN DE CONTRUCCION.

a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 40 a), con la leyenda "TERMINA CONSTRUCCION".

b) SIGNIFICADO: Advierte la finalización de un trabajo de construcción o mantenimiento.

c) UBICACION: Debe colocarse aproximadamente a CIEN METROS (100 m) después del fin de un trabajo de construcción o mantenimiento, adecuando la distancia en área urbana.

41. VALLAS.

a) CONFORMACION FISICA: Son barreras de hasta TRES (3) elementos horizontales, y según su cantidad se denomina: Tipo I, II y III, de acuerdo a la cantidad de elementos que tenga montadas sobre DOS (2) soportes paralelos y verticales. Tendrán franjas alternadas blancas y naranjas, con una inclinación de CUARENTA Y CINCO (45°), según sentido del tránsito. Cuando existen desvíos a izquierda y derecha, las franjas deben dirigirse hacia ambos lados partiendo desde el centro de la barrera. Las franjas deben ser reflectantes. Los soportes y el reverso de la barrera son de color blanco. Deben poseer características que minimicen los riesgos ante eventuales colisiones.

b) SIGNIFICADO: Advierten y alertan a los conductores de los peligros causados por las actividades de construcción dentro de la calzada o cerca de ella, con el objeto de dirigirlos a través de la zona de peligro, o sorteando la misma.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad, permitiendo el paso de los vehículos en forma gradual y segura a través del área de trabajo, garantizando además la seguridad de peatones, trabajadores y equipo. Las vallas del tipo I, se utilizan: cuando el tránsito a través de la zona de trabajo se mantiene, canalizándolo y cercando el área en la que se realizan actividades de mantenimiento que no requieran el completo cierre de la vía. Las vallas del

tipo II se utilizan en similares condiciones a las del tipo I, en los casos en que se desee aumentar la seguridad. Las vallas del tipo III, se utilizan:

1) En las obras en que un tramo de vía se ha cerrado al público, incluyendo las banquinas.

2) En situaciones especiales, colocadas sobre las banquinas a ambos lados de la calzada, para dar impresión de una vía más angosta.

Se deben colocar balizas (punto 46. a. 4), sobre las vallas, complementándolas con otras señales.

d) OBSERVACIONES: Deben estar precedidas por señales preventivas o prescriptivas adecuadas en tamaño, número y localización.

42. CONOS.

a) CONFORMACION FISICA: Dispositivo de forma cilíndrica o cónica con un mínimo de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) de alto, con una base más amplia. Fabricados en materiales que permitan soportar el impacto, sin que dañen a los vehículos. Deben poseer elementos reflectivos, de color naranja con franjas circunferenciales horizontales de color blanco.

b) SIGNIFICADO: Idem punto 41. b).

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

d) OBSERVACIONES: Se emplearán conos de mayor tamaño cuando el volumen del tránsito, velocidad u otros factores lo requieran. Se aconseja agregar lastre a los mismos.

43. TAMBORES.

a) CONFORMACION FISICA: De capacidad aproximada a los DOSCIENTOS LITROS (200 l), que puestos de pie, sirven para canalizar el tránsito. El color es naranja y blanco, en franjas circunferenciales de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m) de ancho, reflectantes. Tendrán luces permanentes de advertencia (punto 46.

a. 4) b) SIGNIFICADO: Idem punto 41. b).

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

d) OBSERVACIONES: Previamente se colocará señalización de advertencia.

44. DELINEADORES.

a) CONFORMACION FISICA: Placa vertical de UNA DECIMA DE METRO (0,1 m) de ancho por TRES DECIMAS DE METRO (0,3 m) de altura, como mínimo, con franjas naranjas y blancas alternadas y reflectantes, similar a las vallas e instaladas a un mínimo de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) sobre la calzada. El soporte debe ser de material liviano y de color blanco.

b) SIGNIFICADO: Idem punto 41. b). Indican la alineación horizontal y vertical de un calzada, delimitando la senda en uso.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

45. MARCAS HORIZONTALES.

a) CONFORMACION FISICA: Demarcación sobre el pavimento con bandas reflectivas continuas o segmentadas que permitan su retiro sin dificultad al cambiar los patrones de tránsito. Son de color blanco o amarillo.

b) SIGNIFICADO: Cuando los trabajos demandan la utilización de una vía secundaria o carril diferente a los de uso normal, se demarcará el desvío de uso alternativo.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

d) OBSERVACIONES: Se usan en combinación con señales de prevención, dispositivos de canalización y delineadores para indicar con claridad el paso a través de la zona de trabajo.

46. DISPOSITIVOS LUMINOSOS.

a) CONFORMACION FISICA: Elementos emisores de luz, que se clasifican en:

1) Reflectores: Iluminan generalmente a los banderilleros, a fin de brindarles seguridad. Deben colocarse de forma que no produzca deslumbramiento a los conductores.

2) Luces delineadoras: Serie de lámparas de bajo voltaje de color rojo o amarillo que se utilizan para delinear longitudinalmente la calzada a través de zonas en construcción.

3) Luces intermitentes: De luz amarilla, indentifican el peligro, llamando la atención sobre el mismo. Se recomienda su uso permanente.

4) Luces de advertencia en vallas: Semáforos o balizas de color amarillo, continuo o intermitentes.

b) SIGNIFICADO: Complemento de señales o dispositivos de canalización, que contribuyen a darle mayor visibilidad. Las de color rojo indica zona prohibida, las amarillas canalizan o previenen.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad y de acuerdo a la zona o punto peligroso que se desea advertir.

47. BARANDAS CANALIZADORAS DE TRANSITO.

a) CONFORMACION FISICA: Consiste en una baranda de material plástico de tipo New Jersey, de las siguientes dimensiones mínimas, entre SETENTA a NOVENTA CENTIMETROS (70 cm a 90 cm) de altura, CUARENTA CENTIMETROS (40 cm) de ancho en la base y UN METRO (1 m) de largo.

b) SIGNIFICADO: Deben permitir su formación en cadena de trenes de un sistema de unión entre módulos, como así también, áreas de curvas a los fines de permitir delimitar zonas de trabajo, dársenas, islotes, canalizadores en forma transitoria o permanente.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

d) OBSERVACIONES: En caso que sea necesario, deberán poder enterrarse como mínimo DIEZ CENTIMETROS (10 cm). Podrán rellenarse con agua, arena u otro elemento inerte y deletalizado. De acuerdo al uso el módulo, será de color blanco y naranja alternado, para el caso de desvíos o canalizadores eventuales, y de color blanco y rojo alternado, para el caso de desvíos o canalizadores permanentes.

En todos los casos que se emplee esta baranda, los módulos deberán constituir tramos continuos y no poseer separaciones entre ellos a los efectos de formar una efectiva defensa del área o tramo a señalizar.

SISTEMA DE SEÑALIZACION VIAL UNIFORME Figuras correspondientes al Anexo al Artículo 22 NOTA DE REDACCION: FIGURAS NO MEMORIZABLES

ANEXO LL. NORMAS PARA LA CIRCULACION DE MAQUINARIA AGRICOLA

*Art. 1: 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 Nº 24.449.

ANEXO M. DEFINICIONES DEL ARTICULO 33

Art. 1: DEFINICIONES 01. CONFIGURACION DE CARROCERIA: combinación única de partes, piezas y

componentes que caracterizan a la carrocería del vehículo, por su estilo, volumen y aerodinámica.

02. CONFIGURACION DEL MOTOR: combinación única de una familia de motores, cilindrada, sistema de control de emisiones de gases, sistema de alimentación de combustible y sistema de ignición.

03. CONFIGURACION DEL VEHICULO: combinación única de una configuración de carrocería, configuración de motor, inercia del vehículo y las relaciones de transmisión desde el volante del motor hasta la rueda incluida.

04. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCION: cumplimiento de los vehículos producidos en serie con los límites máximos de emisión establecidos y otras exigencias de este Artículo.

05. EMISION EVAPORATIVA DE COMBUSTIBLE: sustancias emitidas a la atmósfera provenientes de la evaporación del combustible por las respiraciones, tapas y conecciones del tanque, carburador o sistema de inyección de combustible y sistemas de control de emisión.

06. FACTOR DE DETERIORO DE LA EMISION: factor numérico que limita el aumento de la emisión de un motor o vehículo en función de su uso, en el límite máximo de emisión.

07. FAMILIA DE MOTORES: clasificación básica para la línea de producción de un mismo fabricante, determinada de tal forma que cualquier motor de la misma familia tenga las mismas características de emisión, a lo largo de los períodos garantizados por escrito por el fabricante.

08. GAS DE CARTER: sustancias emitidas a la atmósfera, provenientes de cualquier parte de los sistemas de lubricación o ventilación del cárter del motor.

09. GAS DE ESCAPE: sustancias emitidas a la atmósfera, provenientes de cualquier abertura del sistema de escape o por la junta de escape del motor.

10. HIDROCARBUROS: total de sustancias orgánicas, incluyendo fracciones de combustible no quemado y subproductos resultantes de la combustión, presentes en el gas de escape y que son detectados por un detector de ionización de llama.

11. MARCHA LENTA: régimen de trabajo en que la velocidad angular del motor, especificada por el fabricante, deberá ser mantenida dentro de las CINCUENTA REVOLUCIONES POR MINUTO (± 50 rpm) y el motor deberá estar operando sin carga con los controles del sistema de alimentación de combustible, acelerador y cebador, en la posición de reposo.

12. MASA EN ORDEN DE MARCHA: masa del vehículo sin carga -real o estimada por el fabricante- en condiciones de operación con todo el equipamiento estándar, el combustible según la capacidad nominal del tanque, y el equipamiento opcional establecido para los ensayos de emisiones. Los vehículos incompletos deberán tener la masa en orden de marcha especificado por su fabricante.

13. MASA DE REFERENCIA: masa del vehículo en orden de marcha más CIENTO TREINTA Y SEIS (136 kg). Esta masa es utilizada para determinar la inercia equivalente.

14. MASA TOTAL: masa en orden de marcha del vehículo más su carga máxima y ocupantes.

15. MODELO DE VEHICULO: nombre que caracteriza una línea de producción de vehículos del mismo fabricante, con las mismas características constructivas, excepto ornamentos.

16. OXIDO DE NITROGENO: suma de óxido nítrico y de dióxido de nitrógeno presentes en el gas de escape,

como si el óxido nítrico estuviese presente sólo bajo la forma de dióxido de nitrógeno.

17. PARTICULAS VISIBLES: partículas, incluyendo aerosólidos provenientes de la combustión incompleta, presentes en el gas de escape de motores de ciclo Diesel y que producen obscurecimiento, reflección y/o refracción de la luz.

18. VALOR TIPICO DE EMISION: valor de emisión de contaminantes obtenidos a través de relevamientos estadísticos que deberá representar la emisión de una configuración de vehículo y/o motor bajo consideración.

19. VEHICULO LIVIANO: vehículo automotor de pasajeros, de carga o de uso mixto, con una masa total de hasta TRES MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y SEIS KILOGRAMOS (3.856 kg) o una masa en orden de marcha de hasta DOS MIL SETECIENTOS VEINTIDOS KILOGRAMOS (2.722 kg).

20. VEHICULO LIVIANO DE PASAJEROS: vehículo liviano diseñado para el transporte de personas con capacidad de hasta DOCE (12) pasajeros o derivado de este para el transporte de carga.

21. VEHICULO COMERCIAL LIVIANO: vehículo liviano diseñado para el transporte de carga o derivado de éste. Se incluye todo vehículo liviano para el transporte de más de DOCE (12) pasajeros y todo vehículo liviano diseñado con características especiales permitiendo su operación o uso fuera de rutas o caminos.

22. VEHICULO PESADO: vehículo automotor de pasajeros, de carga o de uso mixto, con una masa total superior a TRES MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y SEIS KILOGRAMOS (3.856 kg) o una masa en orden de marcha superior a DOS MIL SETECIENTOS VEINTIDOS KILOGRAMOS (2.722 kg.).

23. ABREVIATURAS UTILIZADAS:

db (A): DECIBELES en la curva de ponderación "A", obtenido con un filtro que reproduce la respuesta del oído humano.

g/kWh: GRAMOS (g) de contaminante emitido por KILOWATT HORA (kWh) desarrollado por el motor.

g/km: GRAMOS (g) de contaminante emitido por KILOMETRO (km) recorrido de acuerdo al ciclo de manejo establecido.

m-1: coeficiente de absorción de luz expresado en METROS (m) elevado a la potencia MENOS UNO (-1).

% CO: indica PORCENTAJE (%) en volumen de monóxido de carbono emitido ppm: indica PARTES POR MILLON de hidrocarburos libres en equivalente metano.

ANEXO N. MEDICION DE EMISIONES EN VEHICULOS LIVIANOS EQUIPADOS CON MOTORES CICLO OTTO.

Art. 1: 1. OBJETIVO.

Este Anexo establece el procedimiento de ensayo, el método para la toma de muestras y el análisis de los gases emitidos por el tubo de escape de los vehículos livianos a nafta, sobre condiciones simuladas de uso normal promedio en tránsito urbano.

2. INSTRUMENTAL UTILIZADO.

2.1. Dinamómetro de chasis:

Debe poseer una unidad de absorción de potencia tal que pueda simular las condiciones de carga debidas al rodamiento, a la resistencia aerodinámica y a la inercia del vehículo.

2.2. Sistema de toma de muestra: Debe ser del tipo de volumen constante y permitir medir la masa real de contaminantes emitidas por el tubo de escape. El mismo puede ser de flujo total o parcial, y a su vez puede estar diluido con aire.

- Debe eliminar la condensación de agua.

- Debe estar provisto de bolsas para la toma de muestras.

- El sistema de toma de muestra puede ser de bomba de succión constante o de venturi crítico.

2.3. Equipamiento para el análisis de gases:

El sistema análitico se compone de uno o más equipos para el análisis de hidrocarburos, monóxido y dióxido de carbono y óxido de nitrógeno.

3. FORMA DE EJECUTAR EL ENSAYO.

Este ensayo tiene por objeto determinar la emisión en masa de hidrocarburos, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno, en tanto el vehículo simula un recorrido urbano de aproximadamente DOCE KILOMETROS (12 km). El ensayo consiste en el arranque del motor y operación del vehículo en un dinamómetro de chasis a través de un ciclo de manejo especificado.

El ensayo completo se compone de DOS (2) ciclos de DOCE KILOMETROS CON UNA DECIMA DE KILOMETRO (12,1 km) siendo uno con partida en frío y otro con partida en caliente, el resultado es la medida ponderada entre los mismos, que representa un viaje promedio de DOCE KILOMETROS CON UNA DECIMA DE KILOMETRO (12,1 km).

El vehículo se mantiene posicionado en el dinamómetro de ensayo DIEZ MINUTOS (10') entre el ensayo en frío y en caliente. El ensayo de partida en frío es dividido en DOS (2) períodos:

- Un primer período que representa la fase transitoria de arranque en frío, que termina al final de la desaceleración programada a los QUINIENTOS CINCO SEGUNDOS (505 seg) del ciclo de ensayo.

- El segundo período representa la fase estabilizada, que consiste en la conclusión del ciclo de ensayo.

De la misma manera el ensayo de partida en caliente consiste de DOS (2) períodos:

- El primer período, representando la fase transitoria, también termina con el final de la desaceleración a los QUINIENTOS CINCO SEGUNDOS (505 seg), - En el segundo período del ensayo de partida en caliente, fase estabilizada, es idéntico al segundo período del ensayo de partida en frío.

Por esta causa el ensayo de partida en caliente termina al final del primer período de QUINIENTOS CINCO SEGUNDOS (505 seg).

Los gases recogidos del vehículo son diluidos con aire de modo de obtener un caudal total constante (o sea una dilución variable).

Una parte de esta mezcla es colectada también a caudal constante y almacenada para analizar. La masa de las emisiones son determinadas a través de las concentraciones finales de la muestra y del volumen total de muestra obtenida durante toda la fase de ensayo.

3.1. Rutina de ensayos y requisitos generales:

La secuencia y los tiempos en los que deben realizarse los ensayos se representan en la siguiente figura:

NOTA DE REDACCION: FIGURA NO MEMORIZABLE 3.2. Preparación del vehículo: Se debe verificar que el vehículo esté de acuerdo con el protocolo de características técnicas presentado por el fabricante.

3.3. Preacondicionamientodel vehículo: El vehículo debe ser llevado al área de ensayo, donde se ejecutarán las siguientes operaciones:

3.3.1. El tanque de combustible del vehículo debe ser vaciado totalmente y llenado con combustible para ensayo hasta un CUARENTA POR CIENTO (40 %) de su capacidad nominal. Opcionalmente puede ser utilizado un tanque con combustible para ensayo, equipado o no con medidor de caudal, el que será colocado externamente al vehículo y conectado al sistema de alimentación de combustible, siempre que no haya alteración de las condiciones de alimentación de combustible al motor.

3.3.2. Los neumáticos de las ruedas propulsoras deben ser inflados hasta TRESCIENTOS DIEZ KILOPASCALES (310 kPa).

3.3.3. Dentro del período de DOCE HORAS (12 hs) como máximo desde que el vehículo fue abastecido de combustible, éste deberá ser posicionado en el dinamómetro, siendo conducido o remolcado sin hacer funcionar el motor y deberá operar siguiendo una sola vez el ciclo de conducción completa. Durante esta operación la temperatura ambiente oscilara entre VEINTE Y TREINTA GRADOS CELSIUS (20° C y 30° C).

3.3.4. Dentro de los CINCO MINUTOS (5') después de ser completada la preparación del vehículo este será retirado del dinamómetro y estacionado. El vehículo deberá permanecer parado en un ambiente cuya temperatura será entre VEINTE Y TREINTA GRADOS CELSIUS (20° C y 30° C) por un período no inferior a DOCE HORAS (12 hs.) y no superior a TREINTA Y SEIS HORAS (36 hs.), antes de la medición de la emisión de escape con partida en frío.

3.3.5. Un vehículo de prueba no puede ser usado para ajustar la potencia del dinamómetro.

3.4. Funcionamiento del vehículo y muestra de gases.

3.4.1. Se procede según la siguiente secuencia de operaciones:

3.4.1.1. Fijar en el dinamómetro la inercia equivalente correspondiente a la masa del vehículo.

3.4.1.2. La potencia resistiva por el rolo del dinamómetro PR R80 es determinada a partir de la inercia equivalente, del área frontal de referencia, de la conformación de la carrocería, de las protuberancias del vehículo y del tipo de neumático, por las siguientes ecuaciones:

a) Para automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de automóviles operando en dinamómetro de rolos dobles:

PR R80 = a.A + P + tM b) Para automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de automóviles operando en dinamómetros de rolos simples y de gran diámetro:

PR R80 = a.A + P + (8,22 x 10-4 + 0,33t) M c) Para camionetas de carga y/o de uso mixto y utilitarios:

PR R80 = a.B Donde:

PR R80 = potencia resistiva en el rolo del dinamómetro a OCHENTA KILOMETROS POR HORA (80 km/h).

A = área frontal de referencia en METROS CUADRADOS (m2).

Es definida como el área de proyección ortogonal del vehículo en el plano perpendicular a su eje longitudinal incluyendo neumáticos y componentes de suspensión, pero excluyendo las protuberancias del mismo. La medición de dicha área debe ser considerado con un error de UN DECIMETRO CUADRADO (1 dm2).

Ap = área frontal de protuberancias en METRO CUADRADO (m2).

Es definida de manera análoga al área frontal de referencia del vehículo, incluye el área total de proyección ortogonal de retrovisores, ornamentos, vaguetas y otras protuberancias, en un plano perpendicular al eje longitudinal del vehículo.

B = área frontal de la camioneta de carga o de uso mixto y utilitario en METRO CUADRADO (m2).

P = factor de corrección de la potencia debido a las protuberancias.

M = inercia equivalente en KILOGRAMO (kg).

a = 3,45 para automóviles de configuración "fastback" a = 4,01 para los demás automóviles y camionetas de uso mixto y derivadas de automóviles.

a = 4,66 para camionetas de carga, de uso mixto y utilitarios a = 4,01 para camionetas de carga y de uso mixto que posean compartimiento de carga o de pasajeros intercomunicado con el compartimiento del conductor y con la extremidad delantera del vehículo a una distancia longitudinal máxima de SETENTA Y SEIS CENTIMETROS (76 cm) de la base del parabrisas.

t = 0,0 para vehículos livianos equipados con neumáticos radiales.

t = 4,93 . 10-4 para los demás vehículos livianos.

3.4.1.3. Conectar los tubos de captación al tubo de escape del vehículo. Abrir la tapa del motor y colocar el ventilador de refrigeración. Instalar las bolsas de toma de muestra tanto para el aire de dilución como para los gases de escape.

3.4.1.4. Accionar el mecanismo de toma de muestras, los registradores de temperatura y el ventilador de refrigeración. De existir el intercambiador de calor, éste deberá estar en régimen.

3.4.1.5. Ajustar el caudal de muestras al valor deseado.

3.4.1.6. Iniciar un ensayo de acuerdo con el ciclo de conducción que se adjunta.

3.4.1.7. El ciclo de conducción que simula las condiciones de tráfico urbano en dinamómetros tiene tolerancias

conforme lo indica la figura.

3.5. Análisis de la muestra de los gases de escape.

Calibrar y ajustar todos los analizadores para luego medir las concentraciones de HC, CO, CO2, NOx de las muestras.

4. RESULTADOS.

Los datos obtenidos del ensayo son evaluados con el fin de determinar cuál es la masa emitida de cada contaminante por kilómetro recorrido.

5. DETERMINACION DE LAS EMISIONES CONTAMINANTES EN MARCHA LENTA.

5.1. Instrumento de medición.

Para la determinación cuantitativa de CO se utilizará un analizador por absorción de rayos infrarrojos no dispersivos.

5.2. Condiciones generales.

5.2.1. El motor debe estar a su temperatura normal de funcionamiento.

5.2.2. El régimen de marcha lenta deberá ser el indicado por el fabricante del vehículo.

5.2.3. El cebador debe encontrarse en la posición desactivada.

5.2.4. El vehículo debe estar en posición horizontal sin pasajeros, no acusará movimientos durante la medición.

5.2.5. Si la caja de velocidades es manual, ésta deberá hallarse en punto muerto con el motor acoplado, en cajas automáticas estas deberán encontrarse en posición neutral o de estacionamiento.

5.2.6. La tubería de escape debe ser estanca.

5.2.7. La sonda de medición deberá ser introducida en la cola del tubo de escape a una profundidad mayor de VEINTICINCO CENTIMETROS (25 cm).

5.2.8. En el caso de los escapes de dos o más tubos finales, éstos deberán unirse a un tubo común, desde donde se efectuará la medición, en caso contrario se efectuará la medición en cada tubo por separado y se tomará el mayor valor obtenido.

5.3. Procedimiento de medición.

La medición se realizará después de haber verificado las consideraciones generales indicadas en 6.2.

La medición se efectuará una vez estabilizada la lectura en el instrumento.

COMBUSTIBLES DE REFERENCIA PARA ENSAYO DE EMISIONES NAFTA SUPER SIN PLOMO NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE Referencia: Especificación del combustible de referencia prescrito para los ensayos de homologación y para el control de la conformidad de la producción, "CODE FEDERAL REGULATIONS (CFR) - PARAGRAFO 86.113.88".

COMBUSTIBLE DE REFERENCIA PARA ENSAYO DE EMISIONES GAS-OIL NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE Referencia: Especificación del combustible de referencia prescrito para los ensayos de homologación y para el control de la conformidad de la producción Reglamento N. 24 de las Naciones Unidas Anexo 6.

TABLA 1: CICLO DE CONDUCCION PARA MEDICION DE EMISIONES EN VEHICULOS LIVIANOS EQUIPADOS CON MOTORES CICLO OTTO.

TIEMPO: segundos VELOCIDAD: Km/h.

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE

ANEXO Ñ. MEDICION DE EMISIONES DE PARTICULAS VISIBLES (HUMO) DE MOTORES DIESEL Y DE VEHICULOS EQUIPADOS CON ELLOS

Art. 1: 1. OBJETIVO.

El presente Anexo tiene por objeto establecer un método para la evaluación de las emisiones de partículas visibles (humos) emitidas por motores Diesel de uso vehicular con el objeto de homologar los motores nuevos y los vehículos equipados con ellos, y obtener una referencia de base para evaluar los mismos cuando estén en uso.

2. ALCANCE.

Las disposiciones del presente Anexo serán aplicables a los vehículos nuevos fabricados en el país o importados, los que deberán cumplir con los límites máximos establecidos en el ensayo baja carga a velocidad estabilizada sobre curva de potencia máxima, según se establece en los párrafos siguientes.

3. INSTRUMENTAL UTILIZADO.

Opacímetro: con las características abajo mencionadas, a ser utilizado en ensayo bajo carga y en aceleración libre.

Equipo de medición por filtrado: sólo para ensayo de aceleración libre.

4. ENSAYO EN REGIMENES DE VELOCIDADES ESTABILIZADAS SOBRE LA CURVA DE PLENA CARGA.

4.1. Condiciones generales.

El presente procedimiento describe el método para determinar la emisión de contaminantes a distintos regímenes de velocidad estabilizados sobre la curva de plena carga.

El ensayo puede llevarse a cabo sobre un motor o sobre un vehículo.

4.2. Procedimiento de medición.

4.2.1. Se procede a la medición de la opacidad de los gases de escape producidos por el motor en funcionamiento a plena carga y régimen estabilizado. Se efectuarán SEIS (6) mediciones espaciadas de manera

uniforme, entre el régimen correspondiente a máxima potencia del motor y el de mayor velocidad de giro entre los siguientes:

- CUARENTA Y CINCO POR CIENTO (45%) del régimen de rotación correspondiente a la máxima potencia.

- MIL REVOLUCIONES POR MINUTO (1000 r.p.m.).

- La velocidad mínima permitida por el control de marcha lenta.

Los puntos extremos de medición deberán situarse en los extremos de los intervalos definidos arriba y uno de los puntos intermedios debe coincidir, si es posible, con el régimen de máxima potencia.

4.2.2. Para motores Diesel provistos de dispositivos de sobrealimentación de aire que pueden conectarse a voluntad y en los que la entrada en acción de éste implica automáticamente un incremento de combustible inyectado, las determinaciones se harán con y sin sobrealimentación. Para cada régimen de marcha se considerará como resultado de la medición, el mayor de los dos valores obtenidos.

4.3. Condiciones de ensayo.

4.3.1. Vehículo o motor:

4.3.1.1. El motor o el vehículo deberán encontrarse en buen estado mecánico y asentado.

El ensayo se realizará sobre el motor con el equipamiento descrito en las caraterísticas técnicas declaradas por el fabricante.

4.3.1.2. La regulación y ajuste del motor serán los previstos por el fabricante. Su potencia, medida en el banco dinamométrico, no diferirá de los valores especificados por el fabricante, según se indican a continuacion: Potencia máxima MAS TRES POR CIENTO (+ 3%) MENOS UNO POR CIENTO (- 1%).

Potencia de los otros cinco puntos MAS SEIS POR CIENTO (+ 6%) MENOS DOS POR CIENTO (- 2%).

4.3.1.3. El sistema de escape no deberá incorporar ningún orificio susceptible de implicar una dilución de los gases de escape.

Cuando existan varias salidas, éstas se conectarán a una sola en la cual se harán las mediciones.

4.3.1.4. El motor debe hallarse en las condiciones normales de marcha previstas por su fabricante. En particular el líquido refrigerante y el aceite deben encontrarse a su temperatura normal, según indicación del fabricante.

4.3.2. El combustible usado será de referencia según la especificación adjunta.

4.3.3. Laboratorio de ensayos.

4.3.3.1. En el local de ensayo se medirán la temperatura absoluta en grados KELVIN y la presión atmosférica H en KILOPASCALES y se calculará el factor μ d con la expresión:

- Para motores de aspiración natural o mecánicamente sobrealimentados:

NOTA DE REDACCION: FORMULA NO MEMORIZABLE - Para motores turboalimentados:

NOTA DE REDACCION: FORMULA NO MEMORIZABLE 4.3.3.2. Para que se reconozca la validez de un

ensayo debe cumplirse la expresión:

0,98 - µ d 1,02 4.3.3.3. Instrumentación: El coeficiente de absorción de luz de los gases de escape se medirá con un opacímetro que cumpla con las características que se adjuntan.

4.4. Valores límites.

4.4.1. Para cada uno de los SEIS (6) regímenes de rotación obtenidos en aplicación del punto 4.2.1. en los que se efectúen mediciones del coeficiente de absorción, se calculará el caudal nominal de gases G en LITROS POR SEGUNDO (l/s) definido por la siguientes expresiones:

-Para motores de DOS (2) tiempos:

NOTA DE REDACCION: FORMULA NO MEMORIZABLE -Para motores de CUATRO (4) tiempos:

NOTA DE REDACCION: FORMULA NO MEMORIZABLE 4.4.2. Para cada régimen de rotación, el coeficiente de absorción de los gases de escape debe ser igual o menor que el valor límite establecido en el párrafo 2.2.3. del Artículo 33, de esta reglamentación. Cuando el valor del caudal nominal no figure exactamente en la tabla, el valor límite correspondiente se obtendrá por interpolación entre los que figuran.

5. ENSAYO EN ACELERACION LIBRE.

Habiéndose realizado el ensayo a plena carga y estando el motor en condiciones de ser homologado, se deberá definir el nivel de partículas visibles mediante ensayo de aceleración libre y obtener una referencia de base para evaluar los mismos motores cuando estén en uso.

5.1. PROCEDIMIENTO PARA EQUIPOS DE MEDICION POR FILTRADO:

5.1.1. La medición se hará con el motor a temperatura normal de funcionamiento, prescrita por el fabricante. Si el ensayo debe efectuarse en un vehículo con el motor frío, previamente se efectuará un recorrido que le permita al motor alcanzar la temperatura normal de funcionamiento prevista por el fabricante, debiéndose efectuar la medición en forma inmediata;

5.1.2. La zonda del equipo de medición de humos se fijará de una manera segura en la cola del tubo de escape. Se verificará previamente mediante un disparo al aire, que no se ennegrezca el filtro por suciedades que el equipo o la zonda pudieran contener en su interior;

5.1.3. El vehículo deberá estar detenido con el motor funcionando en marcha lenta, con el sistema de acelerador libre de toda traba que dificulte o impida su funcionamiento correcto. También se deberá asegurar que la máxima posición del pedal del acelerador corresponda con el máximo caudal de inyección;

5.1.4. Estabilizado el motor unos instantes en su condición de marcha lenta, (es suficiente medio minuto) se accionará el control de aceleración rápidamente, pero sin brusquedad, de modo de obtener la máxima entrega de la bomba de inyección. Esta posición se mantendrá hasta que se obtenga la máxima velocidad del motor y actúe el regulador. Tan pronto como se alcance dicha velocidad, se desaccionará el comando de aceleración hasta que el motor recupere su condición de marcha lenta;

5.1.5. La operación descrita en el inciso 5.1.4. anterior, deberá ser repetida CINCO (5) veces para limpiar el sistema de escape;

5.1.6. A partir de la sexta aceleración se tomarán por lo menos CUATRO (4) lecturas sucesivas. En cada caso el

disparador del equipo de medición se accionará un segundo antes de accionar el pedal de acelerador;

5.1.7. Se retirará la tira de papel del instrumento y descartando la primera muestra, se comparará cada una de las siguientes con la escala de Bacharach, verificando que las mismas no difieran entre sí en más de media unidad Bacharach y no formen una secuencia decreciente, caso contrario, deberá repetirse la operación comenzando por el punto 5.1.5. Una vez obtenidas TRES (3) mediciones sucesivas que cumplan ambas condiciones, se tomará como resultado de la medición la media aritmética de las TRES (3) lecturas.

5.1.8. Se admitirán equipos de medición equivalentes, siempre y cuando su equiparación sea previamente probada y determinada.

5.2. PROCEDIMIENTO PARA EQUIPOS DE MEDICION POR ABSORCION DE LUZ (OPACIMETRO):

5.2.1. La medición se hará estando el motor a la temperatura normal de funcionamiento prescrita por el fabricante. Si el ensayo debe efectuarse en un vehículo con el motor frío, previamente se efectuará un recorrido que permita alcanzar al motor la temperatura normal de funcionamiento prevista por el fabricante, debiéndose efectuar la medición en forma inmediata;

5.2.2. La zonda del equipo de medición de humos se fijará de una manera segura en la cola del tubo de escape;

5.2.3. El vehículo deberá estar detenido con el motor funcionando en marcha lenta, con el sistema acelerador libre de toda traba que dificulte o impida su funcionamiento correcto. También se deberá asegurar que la máxima posición del pedal del acelerador corresponda con el máximo caudal de inyección;

5.2.4. Estabilizado el motor unos instantes en su condición de marcha lenta, (es suficiente medio minuto), se accionará el control de aceleración rápidamente, pero sin brusquedad, de modo de obtener la máxima entrega de la bomba de inyección. Esta posición se mantendrá hasta que se obtenga la máxima velocidad del motor y actúe el regulador. Tan pronto como se alcance dicha velocidad, se desaccionará el comando de aceleración hasta que el motor recupere su condición de marcha lenta;

5.2.5. La operación descrita en el inciso 5.2.4. anterior, deberá ser repetida no menos de SEIS (6) veces para limpiar el sistema de escape;

5.2.6. A partir de la sexta aceleración los valores máximos de opacidad en cada aceleración sucesiva deben ser registrados hasta que se obtengan valores estabilizados. No se tomarán en cuenta los valores entre cada aceleración mientras el motor esté en marcha lenta.

5.2.7. Los valores leídos serán registrados como estabilizados cuando CUATRO (4) de ellos en forma consecutiva, estén situados dentro de un banda de VEINTICINCO CENTESIMAS DE METRO ELEVADO A LA MENOS UNO (0,25 m-1) y no formen una secuencia decreciente. Una vez obtenidas CUATRO (4) mediciones sucesivas que cumplan ambas condiciones, se tomará como resultado de la medición la media aritmética de las CUATRO (4) lecturas.

COMBUSTIBLE DE REFERENCIA PARA ENSAYO DE EMISIONES GAS-OIL NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE Referencia: Especificación del combustible de referencia prescrito para los ensayos de homologación y para el control de la conformidad de la producción Reglamento N. 24 de las Naciones Unidas Anexo 6.

CARACTERISTICAS DE OPACIMETROS 1.OBJETIVO Este Anexo define las características que deben reunir los opacímetros utilizados en los ensayos para determinar la emisión de partículas visibles en gases de escape

de motores Diesel.

2. ESPECIFICACIONES DE BASE El gas a medir debe estar contenido en un recipiente cuya superficie interna sea no reflectante.

La longitud efectiva del trayecto de los rayos luminosos a través del gas a medir debe ser determinada teniendo en cuenta la influencia posible de los dispositivos de protección de la fuente de luz y la célula fotoeléctrica. Esta longitud efectiva debe estar indicada en el aparato. La indicación del opacímetro debe obtenerse en DOS (2) escalas de medida, una en unidades absolutas de coeficiente de absorción luminosa de CERO (0) a infinito en m-1 y la otra lineal de CERO (0) a CIEN (100). Las DOS (2) escalas entienden por CERO (0) el flujo luminoso total y por máximo, la oscuridad total.

3. ESPECIFICACIONES DE CONSTRUCCION 3.1. Generalidades.

El opacímetro debe ser tal que dadas las condiciones de funcionamiento en régimen estable, la cámara de humos debe estar llena de humos de una opacidad uniforme.

3.2. Cámara de humos y cárter del opacímetro.

La luz parásita que recibe la célula fotoeléctrica debido a reflexiones internas o a efectos de difusión, deben ser reducidas al mínimo; por ejemplo, por revestimiento de las superficies internas en negro mate y una disposición general apropiada.

Las características ópticas deben ser tales que, cuando la cámara de humos esté llena con humo, tenga un coeficiente de absorción próximo a UNO CON SIETE DECIMAS DE METRO A LA MENOS UNO (1,7 m-1), el efecto combinado de la difusión y la reflexión no exceda la unidad en la escala lineal.

3.3. Fuente luminosa.

Debe estar constituida por una lámpara incandescente cuya temperatura de color esté comprendida entre DOS MIL OCHOCIENTOS y TRES MIL DOSCIENTOS CINCUENTA GRADOS KELVIN (2800° K y 3250° K).

3.4. Recepción de luz.

Debe estar constituida por una célula fotoeléctrica cuya curva de respuesta espectral sea semejante a la del ojo humano (máxima respuesta dentro de la banda de QUINIENTOS CINCUENTA a QUINIENTOS SETENTA NANOMETROS (550 a 570 nm), menos de CUATRO POR CIENTO (4%) de la respuesta máxima debajo de CUATROCIENTOS TREINTA MILIMETROS (430 mm) y encima de SEISCIENTOS OCHENTA NANOMETROS (680 nm)).

La construcción del circuito eléctrico que comprende el indicador de la medición y la corriente de salida de la célula fotoeléctrica deberá ser función lineal de la intensidad de luz recibida en la zona de temperatura de funcionamiento de la célula fotoeléctrica.

3.5. Escala de medición.

El coeficiente de absorción luminosa k debe ser calculado por la fórmula:

NOTA DE REDACCION: FORMULA NO MEMORIZABLE donde L es la longitud efectiva de trayecto de los rayos luminosos a través del gas a medir, _o el flujo incidente y_ el flujo emergente. Cuando la longitud efectiva de un tipo de opacímetro no puede ser adecuado directamente de acuerdo a la geometría del equipo, debe ser

determinado por:

- el método de evaluación de L que se verá más adelante, - comparación con algún tipo de opacímetro donde sea conocida la longitud efectiva.

La relación entre la escala lineal de CERO (0) a CIEN (100) y el coeficiente de absorción K está dado por la fórmula:

NOTA DE REDACCION: FORMULA NO MEMORIZABLE donde N representa la lectura de la escala lineal y K el valor correspondiente del coeficiente de absorción. El indicador del opacímetro debe permitir una lectura de un coeficiente de absorción de UN METRO CON SIETE DECIMAS DE METRO A LA MENOS UNO (1,7 m-1) con una precisión de VEINTICINCO MILESIMAS DE METRO A LA MENOS UNO (0, 025 m-1).

3.6. Calibración y verificación del aparato de medición.

El circuito eléctrico de la célula fotoeléctrica y del indicador debe ser regulable para poder reducir la lectura a CERO (0) cuando el flujo de luz atraviese la cámara de humos lleno de aire limpio o atraviese una cámara de características idénticas.

Con la lámpara apagada y el circuito eléctrico abierto o en cortocircuito, la lectura sobre la escala de los coeficientes de absorción, debe ser infinito y debe mantenerse con el circuito reconectado.

Una verificación intermedia debe ser efectuada con la introducción, dentro de la cámara de humos, de un filtro representativo de un gas con coeficiente de absorción K conocido, comprendido entre UN METRO CON SEIS DECIMAS DE METRO A LA MENOS UNO (1,6 m-1) y UN METRO CON OCHO DECIMAS DE METRO A LA MENOS UNO (1,8 m-1). El valor de K debe ser conocido con una precisión de VEINTICINCO MILESIMAS DE METRO A LA MENOS UNO (0,025 m-1). La verificación consiste en controlar que este valor no difiera en más de CINCO CENTESIMAS DE METRO A LA MENOS UNO (0,05 m-1) de la lectura sobre el indicador de medición cuando el filtro es introducido entre la fuente luminosa y la célula fotoeléctrica.

3.7. Respuesta del opacímetro.

El tiempo de respuesta del circuito de medición eléctrica será el necesario para que la lectura alcance el NOVENTA POR CIENTO (90 %) de la escala completa cuando una pantalla oscurezca totalmente a la célula fotoeléctrica, el que deberá ser de NUEVE DECIMAS DE SEGUNDO (0,9 s) a UN SEGUNDO CON UNA DECIMA DE SEGUNDO (1,1 s).

El amortiguamiento del circuito eléctrico de medición debe ser tal que el desplazamiento inicial por encima de la lectura final estable, debido a toda variación instántanea del valor de entrada (por ejemplo el filtro de verificación), no sobrepase el CUATRO POR CIENTO (4 %) del valor estable en la unidad de la escala lineal.

El tiempo de respuesta del opacímetro debido a fenómenos físicos dentro de la cámara de humos es el que transcurre entre el comienzo de la entrada de gas dentro del aparato de medición hasta la carga completa de la cámara de humo, y no podrá ser mayor a CUATRO DECIMAS DE SEGUNDO (0,4 s).

Estas disposiciones no son aplicables para los opacímetros que son utilizados para mediciones en aceleración libre.

3.8. Presión del gas a medir y presión del aire de barrido. La presión del gas de escape dentro de la cámara de humos no debe diferir en más de SETENTA Y CINCO MILIMETROS (75 mm) de columna de agua que la

presión atmosférica.

Las variaciones de presión del gas a medir y del aire de barrido no deben provocar una variación en el coeficiente de absorción mayor a CINCO CENTESIMAS DE METRO A LA MENOS UNO (0,05 m-1) para un gas a medir correspondiente a un coeficiente de absorción de UNO CON SIETE DECIMAS DE METRO A LA MENOS UNO (1,7 m-1). El opacímetro debe estar provisto de dispositivos adecuados para medir la presión en la cámara de humo. Los límites de variación de la presión del gas y del aire de barrido dentro de la cámara de humos deben ser indicados por el fabricante del aparato.

3.9. Temperatura del gas a medir.

En todo punto de la cámara de humo, la temperatura del gas en el momento de la medición debe estar situada entre los SETENTA GRADOS CELSIUS (70 °C) y la temperatura máxima especificada por el fabricante del opacímetro, de tal manera que las lecturas dentro de esta gama de temperatura no discrepen en más de UNA DECIMA DE METRO A LA MENOS UNO (0,1 m-1) cuando la cámara esté llena de un gas de un coeficiente de absorción de UN METRO CON SIETE DECIMAS DE METRO A LA MENOS UNO (1,7 m-1).

El opacímetro debe estar provisto de dispositivos adecuados para la medición de la temperatura dentro de la cámara de humos.

4. Longitud efectiva L del opacímetro.

4.1. Generalidades.

En algunos tipos de opacímetro, el gas entre la fuente luminosa y la célula fotoeléctrica, o entre las partes transparentes que protegen la fuente y la célula fotoeléctrica, no poseen una opacidad constante. En tales casos la longitud efectiva L es la de una columna de gas de opacidad uniforme que conduce a la misma absorción de luz que la obtenida cuando el gas atraviesa normalmente el opacímetro.

La longitud efectiva del trayecto de los rayos es obtenida comparando la lectura N del opacímetro funcionando normalmente, con la lectura no obtenida con el opacímetro modificado de forma tal que el gas de ensayo llene una longitud bien definida Lo.

Será necesario tomar lecturas comparativas sucesivas para determinar la corrección a realizarse del desplazamiento del CERO (0).

4.2. Método de evaluación de L.

Los gases de ensayo deben ser gases de escape de opacidad constante o bien, gases absorbentes de una densidad del mismo orden que los de escape.

Se determina con precisión una columna de longitud Lo que pueda ser llenada uniformemente con el gas de ensayo y cuyas bases son sensiblemente perpendiculares a los rayos luminosos. Esta longitud Lo debe ser próxima al largo efectivo supuesto del opacímetro.

Se procede a la medición de la temperatura del gas de ensayo dentro de la cámara de humos.

De ser necesario, se puede incorporar un tanque de expansión, de una capacidad suficiente para amortiguar las pulsaciones, de forma compacta dentro de la canalización de toma de muestra y lo más cerca posible de la zonda. También puede instalarse un refrigerador. La adición del tanque de expansión y del refrigerador no debe

alterar la composición del gas de escape.

El ensayo de determinación de la longitud efectiva consiste en hacer pasar una muestra de gas de ensayo alternativamente a través del opacímetro operando normalmente y a través del mismo aparato modificado como se indica más arriba. Las lecturas del opacímetro deben ser registradas continuamente durante el ensayo con un registrador cuyo tiempo de respuesta sea igual o menor al del opacímetro.

Con el opacímetro funcionando normalmente, la lectura en la escala lineal de opacidad es N y la temperatura media expresada en grados KELVIN es T.

Con la longitud Lo llenada con el mismo gas de ensayo, la lectura en la escala lineal de opacidad es No y la temperatura media expresada en grados KELVIN es To. La longitud efectiva será:

NOTA DE REDACCION: FORMULA NO MEMORIZABLE El ensayo será repetido por lo menos con CUATRO (4) gases que den lecturas espaciadas entre VEINTE (20) y OCHENTA (80) en la escala lineal. La longitud efectiva L del opacímetro será la media aritmética de las longitudes efectivas obtenidas con la fórmula anterior para cada gas.

ANEXO O. PROTOCOLO DE CARACTERISTICAS DEL VEHICULO MOTOR

Art. 1: A los fines del cumplimiento del presente Artículo, los pedidos de homologación de motores y/o vehículos automotores livianos y pesados comercializados en el país, deberán ser acompañados por los formularios de características técnicas según los siguientes modelos:

A.- FORMULARIO DE CARACTERISTICAS DEL MOTOR.

B.- FORMULARIO DE CARACTERISTICAS DE CONFIGURACION DE VEHICULO.

C.- FORMULARIO DE CONDICIONES Y RESULTADOS DE ENSAYOS DE EMISIONES.

D.- DATOS COMPLEMENTARIOS.

- nombre, dirección y teléfonos comerciales del o los fabricantes, responsables y fecha;

- firma del representante legal del fabricante;

- resumen de las piezas, conjuntos y accesorios que ejerzan influencia considerable sobre las emisiones que deberán ser objeto de certificación para la comercialización como piezas de reposición y servicio;

- recomendaciones y procedimientos para el mantenimiento del motor o vehículo;

- estimación del número de motores y/o vehículos a ser comercializados por año;

- opción o no para la utilización del Factor de Deterioro de la emisión;

- declaración del fabricante asegurando que a partir de la fecha de elaboración de los formularios de características técnicas, los vehículos producidos se ajustan a las descripciones y especificaciones referidas.

FORMULARIO DE CARACTERISTICAS DE MOTOR MOTOR CICLO OTTO 1."Descripción del Motor" 1.1 Fabricante (Razón Social).....

1.2 Modelo.....

1.3 Tiempo del Motor (2 ó 4).....

1.4 Número y disposición de los cilindros 1.5 Diámetro de los cilindros.....mm 1.6 Carrera de pistón.....mm 1.7 Cilindrada total.....cm3 1.8 Relación de comprensión.....

1.9 Fluido de enfriamiento (aire, agua, etc).....

1.10 Tipo de aspiración (natural o sobrealimentada).....

1.11 Tipo de combustible.....

2. "Dispositivos Anticontaminación"(que no estuvieren descriptos en otros items) Describir en hojas anexas, cada uno de los dispositivos o sistemas anticontaminación empleados en el motor presentado:

a) Dibujo del sistema que permita visualizar su funcionamiento para los diversos regímenes del motor.

b) Lista de componentes principales y sus respectivos códigos para cada sistema descripto.

3. "Sistema de Admisión" 3.1 Describir y presentar dibujo, en hojas anexas, del sistema de admisión y sus accesorios (conductos, dispositivos de enfriamiento, calentamiento etc).

3.2 Filtro de aire Tipo (Sistema de filtro y tipo de servicio).....fabricante.....

Código(s) de los componentes principales.....

3.3 Sobrealimentador.....

Tipo(principio de funcionamiento).....Fabricante(s).....

Código (s) del conjunto.....

Características de caudal y presión utilizadas.....

4. "Sistema de Alimentación" 4.1 "Por Carburador".....

4.1.1.Cantidad de carburadores.....

4.1.2 Tipo (etapas y cantidad de cuerpos).....

4.1.3 Fabricante(s) y código(s) de modelo(s).....

4.1.4 Especificaciones del carburador Diámetro(s) de la(s) mariposa(s) del acelerador..... mm Pasos calibrados .....mm Venturis.....mm Nivel de la cuba(*)..... mm Volumen de inyección.(*)..... cm3 Masa del flotante (*)..... gr Presentar curva de flujometría del carburador y conjunto de regulaciones necesarias para su mantenimiento (*) 4.1.5 Lacres: Describir el los tipo (s), corte (s) y localización (de los) del

lacre(s).....

4.1.6 Tipo de cebador (manual o automático).....

Procedimiento de operación.....

4.1.7 Bomba de combustible(Mecánica o eléctrica).....

Fabricante (s) .....

Código (s) del conjunto.....

4.1.8 Dispositivos auxiliares de arranque Describir el sistema y su principio de funcionamiento en hoja anexa.

4.2 "Por inyección del combustible" 4.2.1 Presentar esquema (en hoja anexa), identificando y listando los subconjuntos del sistema de inyección con los respectivos códigos y fabricantes 4.2.2 Unidad de control Listar los sensores y variables de entrada y salida 4.2.3 Regulador de presión (marca y tipo).....

Presión de trabajo (*)..... bar 4.2.4 Tipo de detector de flujo de aire.

Describir el subconjunto de la(s) mariposa(s), especificando la(s) cantidad(es), diámetro(s) y accesorios.....

5. "Sistema de escape" 5.1 Presentar esquema (en hoja anexa), identificando los componentes y su ubicación.

5.2 Diámetro externo del tubo de escape..... mm 6. "Sistema de ignición" 6.1 Unidad de control Listar los sensores y variables de entrada.....

6.1.1.(*) Tipo (Transistorizada, computarizada, etc.).....

6.1.2.Fabricante.....Código.....

6.2. Distribuidor 6.2.1.Fabricante.....Código.....

6.3.Avance de ignición 6.3.1. Tipo de toma de vacío (parcial o total) 6.3.2. Avance inicial con vacío desconectado (*).....a.....rpm 6.3.3. Avance inicial con vacío conectado.....a.....rpm 6.3.4. Código(s) de la(s) curva(s) de avance (centrífugo y vacío o mapeo el relevamiento) anexa(s) 6.3.5. Luz de platinos (*).....

6.3.6. Angulo de permanencia (*).....

6.4. Bujías de encendido 6.4.1.Fabricante.....Código.....

6.4.2.Luz de electrodos.....mm 6.5. Bobina (s) de encendido 6.5.1.Fabricante.....Código.....

7. "Diagrama de apertura de válvulas" 7.1. Máxima apertura de válvulas ..... Admisión.....mm; Escape.....mm 7.2. Angulos de apertura, cierre y diagramas anexos (indicando la luz de válvulas utilizada).....

8. "Desempeño" 8.1. Marcha lenta (*).....rpm 8.2. Describir en hoja anexa, el procedimiento utilizado para la estabilización de la temperatura del motor 8.3. Concentración de monóxido de

carbono en marcha lenta medido con el sistema de recirculación de gases de cárter operando..... %(*) 8.4. Par motor efectivo neto máximo.....Nm a..... rpm 8.5. Potencia efectiva neta máxima.....kW a..... rpm NOTAS: a) En los ítems marcados con (*) deben ser especificadas las tolerancias.

b) En el caso de motores o sistemas no convencionales, indicar los datos equivalentes para los ítems solicitados.

c) Cuando un ítem no es aplicable, indicar hecho con "NA".

MOTOR CICLO DIESEL 1.

"Descripción del Motor" 1.1 Fabricante (Razón Social).....

1.2 Modelo.....

1.3 Tiempos del Motor.....

1.4 Número y Disposición de los cilindros.....

1.5 Diámetro de los cilindros..... mm 1.6 Carrera de pistón .....mm 1.6.1. Plano de la cámara de combustión y cabeza del pistón 1.7 Cilindrada..... cm3 1.8 Relación de comprensión.....

1.9 Fluido de enfriamiento (aire, agua, etc).....

1.10 Tipo de aspiración (natural o sobrealimentada).....

1.11 Tipo de combustible.....

2. "Dispositivos anticontaminación" (que no estuvieren descriptos en otros ítems).

Describir en hojas anexas cada uno de los dispositivos o sistemas anticontaminación empleados en el motor presentado:

a) Dibujo del sistema que permita visualizar su funcionamiento en los diversos regímenes del motor.

b) Lista de componentes principales y sus respectivos códigos, para cada sistema descripto.

3. "Sistema de Admisión" 3.1. Describir y presentar dibujo, en hojas anexas, del sistema de admisión y sus accesorios (conductos, dispositivos de enfriamiento, etc.) 3.2. Filtro de aire Tipo (sistema de filtro y tipo de servicio).....

Fabricante(s).....

Códigos de los componentes principales.....

3.3. Sobrealimentador Tipo (principio de funcionamiento).....

Fabricante(s).....

Código(s) del conjunto.....

Curvas características de caudal y presión.....

3.4. Pos-enfriador de aire de admisión Tipo (aire/aire, aire/agua, otro).....

Cantidad de etapas.....

Fabricante.....

Código del conjunto.....

4. "Sistema de alimentación" 4.1.Tipo de inyección (directa, indirecta,etc.).....

4.2. Bomba inyectora de combustible.....

4.2.1. Tipo (rotativa, en línea, etc.).....

4.2.2.Fabricante(s).....Código.....

4.2.3. Caudal.....mm3 por ciclo a velocidad de bomba de..... rpm (*) o el código de la curva característica anexa.

4.2.4. Procedimiento de calibración (banco de ensayo y motor) 4.2.5. Punto de inyección estático..... APMS 4.3. Inyector 4.3.1.Fabricante.....Código.....

4.3.2.Presión de ajuste..... kPa 4.4. Regulador.....

4.4.1. Tipo.....

4.4.2.Fabricante(s).....Código.....

4.4.3. Punto de interrupción en carga..... rpm 4.4.4. Máxima velocidad angular sin carga..... rpm 4.4.5. Marcha lenta .....rpm 4.5. Dispositivo auxiliar de arranque en frío 4.5.1. Tipo.....

4.5.2.Fabricante(s).....Código(s).....

4.5.3. Descripción en hoja anexa del modo de operación.

5. "Diagramas de apertura de válvulas" 5.1. Máxima apertura de válvulas Admisión.....mm; Escape..... mm 5.2. Angulos de apertura, cierre y diagramas anexos (indicando la luz de válvulas utilizada) 6. "Desempeño" 6.1. Marcha lenta (*)..... rpm 6.2. Descripción en hoja anexa del procedimiento para la estabilización de la temperatura del motor.

6.3. Par motor efectivo neto máximo.....Nm a..... rpm 6.4. Potencia efectiva neta máxima.....kW a..... rpm a) En los ítems marcados con (*) deben ser especificadas las tolerancias.

b) En el caso de motores o sistemas no convencionales, indicar los datos equivalentes para los ítems solicitados.

c) Cuando un ítem no es aplicable a cualquier caso específico, indicarlo con "NA".

FORMULARIO DE CARACTERISTICAS DE CONFIGURACION DE VEHICULO LIVIANO 1. Fabricante (razón social).....

2. Marca y modelo.....

3. Tipo de combustible.....

4. Tipo de vehículo.....

5. Masa en orden de marcha..... kg.

6. Masa del vehículo para ensayo..... kg.

7. Transmisión 7.1. Tipo (manual, automática, etc.).....

7.2. Número de marchas.....

7.3. Relaciones de caja de velocidades .....1º marcha.....

..... 4º marcha.....

.....2º.....

..... 5º marcha.....

.....3º marcha.....

.....6º marcha.....

7.4. Características de la transmisión automática (relación de conversión, lock - up, etc.....

7.5. Relación de transmisión final.

7.6. Tipo de tracción (delantera trasera 4x2, 4x4, etc.) 8. Neumáticos 8.1. Tipo y dimensiones.....

8.2. Radio dinámico..... mm 9. Area frontal del vehículo..... m2 .....Area de las protuberancias.....m2 10. Potencia resistiva en dinamómetro de chasis a 80 km/h....

10.1. Método utilizado (área frontal/desaceleración natural) 11. Tanque de combustible 11.1 Capacidad.....lts 11.2. Ubicación en el vehículo.....

11.3. Material constructivo.....

11.4.Tapa de la boca de llenado (tipo y código).....

11.5. Tipo de dispositivo para la retención de vapores en el llenado del tanque.....

11.6. Presión de apertura de la válvula de venteo a la atmósfera .....kPa 11.7. Separador líquido - vapor 11.7.1. Posición en el vehículo.....

11.7.2. Volumen..... lts.

11.7.3. Material constructivo .....

11.8. Colector almacenador de vapor del combustible 11.8.1. Fabricante.....

11.8.2. Código.....

11.8.3.Material constructivo del cuerpo.....

11.8.4. Capacidad volumétrica..... lts.

11.8.5.Material absorbente.....

11.8.5.1.Tipo.....Código.....

11.8.5.2. Cantidad.....grs Fabricante.....

11.8.6. Código de la válvula de control de carga y purgado 11.9. Tuberías de conexión Describir en hoja adjunta el esquema de circulación del tanque de combustible, separador líquido -vapor, motor y colector almacenador de vapor del combustible con las válvulas de control, informando:

a) Largo y material constructivo de las tuberías.

b) Posición y material constructivo de las conexiones utilizadas.

c) Descripción de componentes principales y sus respectivos códigos.

d) Principio de funcionamiento del sistema de control de emisiones evaporativas.

NOTAS:

a) En caso de sistemas no convencionales indicar los datos equivalentes para los ítems solicitados.

b) Cuando un ítem no fuera aplicable, indicar con las letras "NA".

FORMULARIO DE CARACTERISTICAS DE CONFIGURACION DE VEHICULOS PESADOS 1. Fabricante (razón social).....

2. Marca y modelo .....

3. Tipo de combustible .....

4. Tipo de vehículo.....

5. Transmisión 5.1. Tipo (manual, automática, con o sin lock-up, semiatomática, etc.).....

5.2.Tipo de tracción (4x2, 4x4, 6x2, 6x4,etc.).....

6. Sistema de escape 6.1. describir el sistema de escape.....

7. Filtro de aire 7.1. Fabricante (s).....

7.2. Tipo (sistema de filtro y tipo de servicio) .....

7.3. Código de componentes principales.....

8.

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE FORMULARIO DE CONDICIONES Y RESULTADOS DE ENSAYOS DE EMISIONES - VEHICULOS LIVIANOS 1. Empresa.....

Fecha .....

2. Características de los equipos.....

Dinamómetro .....

Tomador de muestras.....

Analizadores.....

Medidor de consumo.....

3. Características del vehículo.....

Marca.....

Modelo.....

Año modelo.....Chasis N.....

Odómetro..... km Dominio N.....

Motor N .....Tipo.....

Masa del vehículo..... kg Tipo de transmisión.....

Neúmaticos tipo.....Código.....

Ignición tipo.....Código.....

Sistema de alimentación tipo.....

Fabricante.....

Código.....

4. Combustible Tipo.....

Masa específica.....kg./lt a.....C 5. Condiciones de ensayo de consumo, emisión de gases de escapes y evaporativos Inercia equivalente.....Potencia PRR80..... kW Velocidades de cambio de marchas (km/h).....

Volumen de la cámara cerrada..... m3 Volumen del vehículo..... m3 Volumen de combustible para ensayo..... lts.

Factor de respuesta (SHED).....

Curva de calentamiento del combustible, de la Fase Y de emisiones evaporativas (ANEXAR).

5.1. NOMBRES Conductor.....

Analista (s).....

Responsable del ensayo.....

Visto.....

5.2. Resultado del ensayo de emisiones de gases de escape.

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE OBSERVACIONES.....

5.3. Resultado del ensayo de emisión evaporativa.

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE OBSERVACIONES.....

INFORME DEL ENSAYO DE EMISIONES GASEOSAS DE VEHICULOS PESADOS 1. Ensayo N .....Fecha.....

2. Características del equipamiento:

Dinamómetro.....

Analizadores de gases.....

Medidor de consumo.....

3. Características del motor Marca.....

Modelo.....

N de serie.....fecha de fabricación.....

Ablandamiento.....

Tipo de inyección .....

Tipo de aspiración.....

Contrapresión en el escape (máx) .....kpa Depresión en la admisión (máx)..... kpa Velocidad angular marcha lenta..... rpm Velocidad angular intermedia .....rpm Velocidad angular normal..... rpm Potencia efectiva.....kW a..... rpm Par motor máximo.....Nm a.....rpm 4. Combustible tipo .....Masa específica..... kg/l 5. NOMBRES Operador del banco dinamométrico.....

Analista (s).....

Responsable del ensayo .....

Visto .....

6. Resultados del ensayo.....

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE -Emisión específica de HC:..... g/kw.h -Emisión específica de CO:..... g/kw.h -Emisión específica de NOx:..... g/kw.h OBSERVACIONES.....

FORMULARIO DE CONDICIONES Y RESULTADOS DE ENSAYOS DE EMISION DE PARTICULAS VISIBLES (HUMO) EN REGIMEN CONSTANTE Fabricantes.....

Motor.....

Vehículos equipados.....

Cilindrada.....

Aspiración (natural o sobrealimentado).....

Potencia.....kW a..... rpm Par motor.....Nm a..... rpm Lugar de ensayo.....

Laboratorio.....

Motor serie N°.....

Responsable.....

MOTOR SERIE N° .....

Densidad Comb.....kg/l a .....°C Fecha .....

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE Densidad Comb.....Kg/l a .....°C Fecha.....

NOTA DE REDACCION: CUADRO NO MEMORIZABLE

ANEXO P. PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR LA LICENCIA DE CONFIGURACIÓN DE MODELO (LCM) Y LA LICENCIA DE CONFIGURACION AMBIENTAL (LCA)

Art. 1: La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la SECRETARÍA 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 SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS, dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, otorgará la LCM y la SECRETARÍA 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 modificatorias.

- Cada fabricante, importador o último interviniente en el proceso de fabricación (para vehículos armados en etapas), deberá designar a un representante ante la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS, dependiente del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN y ante la SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, a los fines de la homologación en seguridad y ambiental.

SECCIÓN I REQUISITOS PARA LA HOMOLOGACION DE VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS.

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

1. De carácter Descriptivo.

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

Estatuto de constitución de la empresa.

Marca.

Tipo de vehículo.

Designación comercial (Modelo).

Capacidad (Número de pasajeros).

Número de plazas.

Lugar de fabricación.

Catálogos, fotografías y dibujos de los vehículos mostrando sus características visibles, de modo de evidenciar

las diferencias de una versión a otra.

2. De Naturaleza Técnica.

Memoria Descriptiva.

Descripción del chasis, materiales del mismo.

Número de ejes y ruedas.

Ejes motrices (N° y ubicación).

Distancia entre ejes.

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

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

Peso del vehículo en orden de marcha.

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

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

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

Capacidad de carga declarada por el fabricante.

Capacidad de pasajeros (Número de personas).

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

Voladizo trasero.

Tipo de Propulsión.

Fabricante.

Ubicación.

Descripción técnica completa del tipo de propulsión.

Potencia máxima neta o continua nominal.

Revoluciones máximas del motor.

Energía que utiliza.

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

Transmisión.

Tipo.

Caja de cambios.

Relación de transmisión.

Suspensión.

Descripción del sistema de suspensión (delantera y trasera).

Dirección.

Descripción del sistema.

Carrocería.

Tipo.

Número de asientos.

Tipo de construcción y materiales utilizados.

Configuración y número de puertas.

Puertas, cerraduras y bisagras.

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

3. Sistema de Frenos.

Descripción detallada del sistema de frenos.

4. Neumáticos y Ruedas.

Tipo.

Dimensiones.

Características de las ruedas.

5. Espejos Retrovisores.

Descripción, campo de visión.

6. Cinturones de Seguridad.

Tipo.

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

7. Dispositivos de iluminación y Señalización.

Descripción del Sistema.

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

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

Definiciones: a los efectos de este procedimiento se considera:

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

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

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

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

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

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

FABRICANTE: persona humana o jurídica, responsable ante las áreas competentes del Estado Nacional por la homologación del vehículo y encargado de garantizar la conformidad de la producción y la satisfacción del consumidor. IMPORTADOR: Persona humana o jurídica que adquiere, para utilización propia o para comercializar, vehículos de origen extranjero, siendo también responsable por el procedimiento de homologación del vehículo y encargado de garantizar la conformidad del mismo y la satisfacción del consumidor.

9. Condiciones para la Homologación.

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

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

Vehículos importados que no cumplan la legislación de identificación vehicular - (Código VIN fuera de los patrones): para los vehículos importados que no cumplan con la legislación en cuanto a los criterios de identificación vehicular, la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD

DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, determinará su regularización.

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

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

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

La Declaración de Conformidad no exime al emisor de presentar los comprobantes de cumplimiento de los requisitos de identificación, seguridad vehicular, y homologación ambiental, que podrán ser solicitados en cualquier momento por la Autoridad Competente.

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

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

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

Marca:

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 PARA LCM (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 SECRETARÍA 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 LICENCIA 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:

SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL LICENCIA PARA CONFIGURACIÓN AMBIENTAL.

La SECRETARÍA 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 LICENCIA 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:

ANEXO R. PESOS Y DIMENSIONES

Anexo al Artículo 53 incisos c) y d).

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.

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.

3. Se considera conjunto (tándem) doble de ejes, al agrupamiento de DOS (2) ejes consecutivos pertenecientes a un mismo vehículo y unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permite repartir el peso entre ambos ejes cuando la distancia entre los centros de los mismos es mayor a UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m) y menor de DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m):

3.1. Si la distancia es inferior al mínimo, el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1 t) por cada OCHO CENTIMETROS (8 cm) menos de distancia entre ejes.

3.2. Si la distancia es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m), se consideran ejes independientes.

4. Se considera conjunto (tándem) triple de ejes, al agrupamiento de TRES (3) ejes consecutivos de un mismo vehículo unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permita la distribución de peso entre ellos, cuya distancia entre los centros de DOS (2) ejes consecutivos debe ser superior a UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m) e inferior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m):

4.1. Si cualquiera de las distancias es inferior al mínimo de UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m), el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1 t) por cada OCHO CENTIMETROS (8 cm) de distancia entre ejes.

4.2. Si la distancia entre los centros de los ejes consecutivos es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m) y no cuentan con un dispositivo que reparta el peso entre ambos, se considerarán independientes o tándem y UN (1) eje independiente, según corresponda.

5. Tolerancias.

5.1. Para armonizar las diferencias debidas a errores involuntarios en el estibaje, pequeños corrimientos de la carga durante su transporte, dificultad de los sistemas de los vehículos para la perfecta distribución de peso, dificultad particular de algunas cargas para su distribución y diferencias propias del sistema de pesaje (por tándem o por eje), incluyendo el error que se comete por considerar el peso total como suma de los pesos por eje, se admiten las siguientes tolerancias:

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.

5.1.5. Para el peso máximo de un vehículo o combinación, se admitirá una tolerancia de QUINIENTOS KILOGRAMOS (500 kg).

5.2. Las tolerancias en los pesos por eje o conjunto (tándem), se admiten siempre y cuando no se supere el peso máximo total permitido, por lo que el exceso en un eje debe compensarse con el defecto en otro. El peso total será el que resulte de la suma de los pesos por eje, de la aplicación de la relación potencia peso y del peso máximo para el tipo de vehículo para los casos en que estuviera establecido.

5.3. Si se supera la tolerancia en cualquiera de los ejes individuales, en el tándem doble o triple, de tratarse de un conjunto, o en el peso total, el exceso deberá acomodarse o descargarse, según corresponda, para poder continuar circulando, sin perjuicio de las sanciones pertinentes.

5.4. Una vez superados los valores establecidos como tolerancias, corresponderá la aplicación total del canon por deterioro de la vida útil del pavimento, es decir, se pierde el derecho de la tolerancia.

5.5. Las tolerancias de circulación para las formaciones y maquinaria agrícola del ANEXO LL, se regirán por sus disposiciones específicas.

6. Requisitos. Procedimiento para el pesaje:

Se establecen los siguientes requisitos y el procedimiento a observar en el control de carga tanto en rutas no concesionadas como en rutas concesionadas.

6.1. Los instrumentos a ser utilizados para efectuar los controles de peso de los vehículos, deben cumplir la legislación vigente en la materia:

6.1.1. Los instrumentos deben cumplir las condiciones establecidas por la Organización Internacional de Metrología Legal para instrumentos de Clase IIII.

6.1.2. Los instrumentos deben contrastarse con una periodicidad no mayor a los DOCE (12) meses.

El contraste y calibración de los instrumentos debe ser realizado por un ente u organismo reconocido en la legislación vigente.

6.1.3. La autoridad responsable de la estructura vial deberá verificar el funcionamiento y el contraste de las balanzas toda vez que crea conveniente, estableciendo una metodología de comprobación por medio de un vehículo testigo, independientemente de la calibración y contraste del instrumento, que efectuará el fabricante, o el organismo o ente reconocido.

6.2. Procedimiento.

6.2.1. Eje simple ruedas simples y eje simple ruedas duales: el peso será el que resulte de pesar el eje completo, para lo cual el mismo debe estar contenido sobre la plataforma de carga del instrumento de medición,

o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.2. Eje tándem doble: el peso será el que resulte de pesar los DOS (2) ejes en conjunto para lo cual ambos deben estar contenidos sobre la plataforma de carga del instrumento de medición, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.3. Eje tándem triple: el peso será el que resulte de pesar los TRES (3) ejes en conjunto para lo cual todos deben estar contenidos sobre la plataforma de carga del instrumento de medición, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.4. Peso total del vehículo o combinación de vehículos: el peso será el que resulte de pesar el vehículo o combinación de vehículos completo, para lo cual la plataforma de carga del instrumento de medición deberá contener a los mismos en su totalidad, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.5. Para todo control de peso que se efectúe, deberá extenderse el comprobante de pesaje correspondiente, el cual deberá contener, entre otros, los siguientes datos: valores obtenidos de la medición, patente del vehículo, fecha y hora en que se efectuó el control, características del instrumento con que se realizó la medición, responsable de la medición y toda otra información que la autoridad considere necesaria.

7. PERMISOS.

7.1. En los casos en que se trate de cargas indivisibles, podrán otorgarse permisos para exceder las dimensiones establecidas, para circular en las condiciones determinadas por la autoridad competente, conforme a lo establecido en el Artículo 57 de la Ley. Los permisos se otorgarán para un itinerario prefijado para uno o varios viajes. Cuando se trate de cargas semejantes en peso y volumen tendrán una validez de UN (1) año.

Está permitido transportar más de una carga siempre que la misma se encuentre comprendida dentro de las siguientes condiciones y de los criterios de indivisibilidad que se indican a continuación:

7.1.1. Las cargas deben acomodarse de manera tal que sus dimensiones produzcan el menor exceso posible, es decir que si la proyección vertical de la carga es rectangular, el menor de sus lados deberá acomodarse en el sentido del ancho y el mayor en el sentido del largo.

7.1.2. Podrá transportarse más de una carga en el sentido del ancho siempre que el ancho resultante de la suma de los anchos de las cargas no exceda el ancho del vehículo.

7.1.3. Podrán transportarse varias cargas en sentido de la altura siempre que la altura resultante de la suma de las alturas no exceda los CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m), medidos desde el piso.

7.1.4. Podrán transportarse varias cargas en el sentido del largo siempre que este largo total no produzca una saliente ni exceda el largo permitido para ese tipo de vehículo: TRECE METROS CON VEINTE CENTIMETROS (13,20 m) el camión o DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTIMETROS (18,60 m) el semirremolque.

7.2. Permisos para Vehículos convencionales.

7.2.1. Los vehículos convencionales (camión y semirremolque) podrán transportar las siguientes cargas:

7.2.1.1. Cargas indivisibles con respecto al ancho en vehículos convencionales, la carga no podrá exceder el TREINTA POR CIENTO (30%).

7.2.1.2. Cargas indivisibles con respecto a la altura que estando colocadas sobre la plataforma del vehículo no excedan los CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de altura, medidos desde el piso.

7.2.1.3. Cargas con simultaneidad de exceso (siempre y cuando se trate de cargas, indivisibles en ambos sentidos) y que no superen los valores de altura y ancho definido en los apartados anteriores y hasta DOS METROS (2 m) de saliente en la parte trasera.

7.2.1.4. Se permitirá, sin autorización especial, saliente delantera, siempre y cuando no supere el plano vertical que contiene el paragolpe delantero.

7.2.2. Acoplados: en el único caso en que se podrá autorizar exceso de largo, es para la circulación de obradores - vivienda, casas rodantes, o laboratorios móviles siempre y cuando en su interior no se transporten cargas ni personas.

7.2.3. Los equipos convencionales cuyo conjunto de vehículo más carga no superen los CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de altura y el TREINTA POR CIENTO (30%) del ancho, requerirán de un permiso de la autoridad competente.

7.3. Cargas indivisibles con exceso de largo.

7.3.1. Clasificación de las cargas, dimensiones y excesos permitidos para cada tipo de vehículo:

7.3.1.1. Camión simple: podrá transportar cargas con hasta UN METRO (1 m) de saliente, sin permiso pero con el señalamiento que establece la presente reglamentación.

7.3.1.2. Semirremolque: podrá transportar cargas con hasta UN METRO (1 m) de saliente, en las condiciones que establece la presente reglamentación, sin permiso y hasta DOS METROS (2 m) de saliente con permiso.

7.3.1.3. Semirremolque extensible: extendido podrá medir hasta VEINTICINCO METROS (25 m) y se permitirá una saliente en voladizo de hasta CINCO METROS (5 m) con paragolpe telescópico que cubra la saliente, totalizando TREINTA METROS (30 m) entre paragolpes extremos.

7.3.1.4. Semirremolque extensible más boggie (como paragolpe) podrá transportar una carga con saliente hasta SIETE METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (7,50 m) consecuentemente, una longitud total entre paragolpes extremos iguales a TREINTA Y DOS METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (32,50 m). En este caso el boggie cumple solamente la función de paragolpe.

7.3.1.5. Tractor (camión) vinculado a un boggie fijo exclusivamente para cargas autoportantes, hasta TREINTA Y UN METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (31,50 m) entre extremos de paragolpes. En este caso la carga se apoya sobre el tractor y sobre el boggie.

7.3.1.6. Tractor y boggie semidireccional, exclusivamente para cargas autoportantes, hasta TREINTA Y SIETE METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (37,50 m) entre paragolpes extremos.

7.3.2. Simultaneidad de excesos (siempre y cuando se trate de cargas indivisibles en ambos sentidos).

7.3.2.1. Saliente delantera: no se permitirá ninguna saliente delantera que atraviese el plano vertical que contiene al paragolpe delantero.

7.3.2.2. Se autorizará el transporte de cargas indivisibles de hasta TRES METROS (3 m) de ancho cuando el largo no supere los VEINTISEIS METROS CON DIEZ CENTIMETROS (26,10 m) entre paragolpes extremos.

7.3.2.3. Para el caso de los equipos con boggie semidireccional se autorizará hasta TRES METROS (3 m) de ancho para cargas cuyo largo total (vehículo cargado) no supere los VEINTIOCHO METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (28,50 m) entre paragolpes extremos.

7.3.2.4. Exceso de altura y largo simultáneamente. Sobre los vehículos con exceso de largo se permitirá hasta CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de altura siempre y cuando no existan en el itinerario a recorrer, puentes o estructuras de cualquier tipo cuyo gálibo sea inferior.

7.3.3. Circulación.

7.3.3.1. Los vehículos con exceso de largo deben circular por el carril derecho. En los casos en que deban superar la existencia de obstáculos o vehículos estacionados deben efectuar la maniobra haciendo las señales correspondientes con tiempo suficiente y respetando la prioridad de los otros vehículos.

7.3.3.2. Cuando la longitud total del vehículo cargado sea superior a los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (20,50 m), podrán circular exclusivamente durante las horas de luz solar desde la hora "sol sale" hasta la hora "sol se pone".

7.3.4. Velocidad de circulación:

7.3.4.1. Los vehículos de hasta TREINTA METROS (30 m) de largo podrán circular por tramos rectos y por autopistas hasta una velocidad máxima de OCHENTA KILOMETROS POR HORA (80 km./h).

7.3.4.2. Los vehículos de más de TREINTA METROS (30 m) de largo o con simultaneidad de excesos deben circular a una velocidad precautoria máxima de SESENTA KILOMETROS POR HORA (60 km./h).

7.3.5. Señalamiento.

7.3.5.1. Las unidades que tengan saliente trasera, deben llevar en la parte posterior de la saliente, una bandera como mínimo de CINCUENTA CENTIMETROS (50 cm) por SETENTA CENTIMETROS (70 cm), de colores rojo y blanco a rayas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) y de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho, confeccionadas en tela aprobada por norma IRAM para banderas.

7.3.5.2. Cuando la saliente tenga más de DOS METROS (2 m) de ancho deberá llevar DOS (2) banderas, una en cada extremo posterior de la carga, de características idénticas a las mencionadas en el apartado 7.3.5.1.

7.3.5.3. Cuando la longitud total del equipo cargado sea superior a los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (20,50 m) deberá colocarse en la parte posterior del vehículo un cartel rígido retrorreflectivo de DOS METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (2,50 m) de ancho por UN METRO (1 m) de altura correctamente sujeto, de modo de mantener en todo momento la posición vertical (perpendicular a la Ruta), con la siguiente leyenda:

PRECAUCION DE SOBREPASO LARGO ...m La inscripción será sobre fondo blanco en letras negras de QUINCE CENTIMETROS (15 cm) de altura como mínimo, indicando en cada caso el largo del vehículo de que se trata.

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

7.3.5.4. Los vehículos a partir de TREINTA METROS (30 m) de largo tengan o no saliente, deben llevar

CUATRO (4) banderas de CINCUENTA CENTIMETROS (50 cm) por SETENTA CENTIMETROS (70 cm), de las mismas características que en los casos anteriores, que se colocarán en las partes más salientes delanteras y traseras.

7.3.5.5. Todos los elementos de señalamiento deben estar en perfecto estado de conservación.

7.3.6. Definiciones.

7.3.6.1. Semirremolque extensible.

Es un equipo formado por un tractor y un semirremolque cuyo chasis tiene un corte en su playa en un punto intermedio que permite desplazar ambas partes separándolas para aumentar su longitud.

Está construido con DOS (2) vigas telescópicas en "U" o cajón doble "T". Este vehículo se utiliza para el transporte de cargas apoyadas.

Cuando circula vacío debe hacerlo sin extenderse y sin superar los DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTIMETROS (18,60 m) de largo total. En este caso, puede circular de noche y sin permiso.

7.3.6.2. Paragolpe Telescópico.

Es un paragolpe solidario con DOS (2) vigas que tiene la posibilidad de extenderse telescópicamente y reúne las mismas condiciones requeridas para los paragolpes de los vehículos convencionales.

Este paragolpe deberá estar colocado en la posición "sin extender" para circular vacío o con carga convencional.

7.3.6.3. Boggie Fijo.

Se utiliza exclusivamente para cargas autoportantes. Está constituido por una plataforma de carga soportada por un conjunto de DOS (2) ejes con ruedas duales que se vincula a la plataforma de carga del equipo tractor por medio de TRES (3) cables de acero de DOCE MILIMETROS (12 mm) de diámetro como mínimo, DOS (2) de los cuales se colocan en los extremos laterales y uno en el centro tomado desde la lanza.

El Boggie debe poseer además sistema de frenos e instalación eléctrica, luces de posición, de giro y de freno.

La carga que se apoya sobre la plataforma del camión y sobre el Boggie, debe estar vinculada a ambas plataformas (Camión y Boggie) mediante cables de acero o elementos equivalentes que permitan la sujeción efectiva para evitar su vuelco o su desplazamiento.

7.3.6.4. Cureña.

Se le da el mismo tratamiento que al Boggie Fijo. Se emplea exclusivamente para cargas autoportantes.

En este tipo de unidades el cable de acero se reemplaza por DOS (2) tubos de acero telescópicos, de diámetro exterior mínimo de CIENTO TRECE MILIMETROS (113 mm) y pared de NUEVE MILIMETROS (9 mm).

7.3.6.5. Boggie Semidireccional.

El equipo está constituido por la plataforma soportada por DOS (2) ejes simples de ruedas duales que se vincula al tractor por medio de cables de acero igual que el Boggie Fijo. La diferencia entre ambos tipos de Boggies

radica en que este puede girar su eje delantero que es móvil y está vinculado a la plataforma de un plato giratorio similar al del eje delantero de un acoplado convencional.

La plataforma se ubica en la parte superior y en esta apoya la carga sobre un segundo plato giratorio, el cual comanda el eje delantero móvil, independizando el movimiento de la carga del giro del Boggie.

Debe poseer un dispositivo que permita el accionamiento manual (cilindro hidráulico).

El Boggie debe vincularse al tractor por cables de las mismas características que los del Boggie Fijo y también debe vincularse la carga al tractor y al Boggie.

En el apartado 7.3.9. se incluye la metodología para la comprobación de las características de un Boggie semidireccional.

7.3.7. Los vehículos comprendidos en el apartado 7.3.1. requerirán de la autoridad competente, un permiso para circular.

Cuando el vehículo transporte cargas idénticas, el permiso será otorgado por un plazo de DOCE (12) meses.

7.3.8. Los vehículos permisionados de acuerdo al apartado anterior podrán ser utilizados en todas las posibilidades de longitud y carga para las que están dotados técnicamente según el apartado 7.3. y la reglamentación correspondiente.

7.3.9. Método de Verificación del Boggie Semidireccional.

7.3.9.1. Partiendo de la posición "0" del Boggie (ver esquemas), se tomarán las siguientes medidas:

1) Distancia entre ejes delantero y trasero (DG) por ambos costados del Boggie. Ambas deben coincidir. (DG) debe ser igual a 250 cm +/- 2 cm.

2) Medir la altura entre la línea que une los centros de ejes y centro del extremo de la plataforma (d). Ambos lados deben coincidir. (d) debe ser igual a 100 cm +/- 1 cm.

3) Medir la distancia entre el centro de eje trasero y centro de la plataforma (X2). Ambos. lados deben coincidir, X2 debe ser igual a 160 cm +/- 2,50 cm.

7.3.9.2. En la posición "1" del Boggie (ver esquemas):

1) Girar la plataforma hasta obtener una nueva distancia entre ejes igual a (DG - 6 cm = 244 cm +/- 2 cm) de un costado del Boggie. (X1) 2) En este costado medir nuevamente X2.

X2 debe ser igual a 135 cm +/- 2,5 cm.

RESUMEN OPERATIVO: Para los casos en que el Boggie posea dimensiones diferentes de las del Boggie "tipo" se analizará cada caso en particular en base a la aplicación del Abaco que figura a continuación.

PROCEDIMIENTO:

a) Medir distancia entre ejes.

b) Medir altura.

c) Girar la plataforma hasta obtener X1 = 0,987 que corresponda a RG = 100 m.

d) Medir X2.

e) Girar la plataforma hasta obtener X1 = 0,975 que corresponda a RG = 50 m.

f) Medir X2.

g) Entrando en el gráfico (Abaco) con la distancia DG (cm) y altura d (cm) determinar los valores admisibles para X2.

h) Comparar los valores X2 medidos con los X2 admisibles que surgen del Abaco.

ESQUEMA 7.4. Vehículos que transportan cargas excepcionales (carretones).

7.4.1. Vehículos especiales de dimensiones convencionales, configurados con ejes convencionales y plataforma baja; podrán circular con un peso máximo total de CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45 t) y/o con un ancho del conjunto vehículo más carga de hasta el CINCUENTA POR CIENTO (50%) del ancho del vehículo. Requerirán permiso para circular cargados por cada viaje a realizar.

7.4.2. Vehículos especiales con ejes de ruedas múltiples (distribuidas en forma distintas a las duales) de CUATRO (4) a OCHO (8) ruedas por eje: podrán circular con cargas excedidas en sus dimensiones y podrán transmitir a la calzada un peso de UNA TONELADA CON OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (1.8 t), por rueda. Requerirán permiso para circular, vacíos o cargados.

7.4.3. Vehículos especiales con otras configuraciones de ejes y/o más de OCHO (8) ruedas.

Podrán transportar cargas indivisibles con exceso de peso o de dimensiones, según el caso, en las condiciones que la autoridad competente determine al respecto. Cuando por causas especiales se autorice la circulación con exceso de peso por eje, deben abonar el canon correspondiente al ente vial o a los concesionarios viales según corresponda.

8. Casos Especiales.

8.1. Pesos admitidos para los vehículos que transitan en época invernal o con nevadas en zona cordillerana o aledaña a la misma delimitada y señalizada por la autoridad competente.

8.2. Se admitirá, únicamente para el caso del apartado anterior, un peso máximo en el eje motriz exclusivamente, de DOCE TONELADAS (12 t). La franquicia precedente se otorgará desde el lugar de origen, a cuyo efecto el transportista deberá acreditar fehacientemente el destino y efectuar el pago de la sobretasa correspondiente.

ANEXO S. REGLAMENTO GENERAL PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1: Este Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, establece las reglas y procedimientos para el transporte por carretera de mercancías que siendo imprescindibles para la vida moderna, son consideradas peligrosas por presentar riesgos para la salud de las personas, para la seguridad pública o para el medio ambiente. Esta catalogación de peligrosas se realiza de acuerdo a la Clasificación y Numeración enunciadas en las Recomendaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas y en el Listado de Mercancías Peligrosas aprobado en el ámbito del MERCOSUR - "Acuerdo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas y sus Anexos", que incluye los Códigos de Riesgo y las Cantidades Exentas por sustancia.

ARTICULO 2: Apruébanse las disposiciones funcionales que se especifican en los artículos siguientes.

ARTICULO 3: Las normas referidas en el "Acuerdo sobre Transporte de de Mercancías Peligrosas y sus Anexos", aprobado en el ámbito del MERCOSUR, forman parte de la presente Reglamentación.

ARTICULO 4: La SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACION a través de la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, es el organismo de aplicación del presente Reglamento quedando facultada para:

a) Incorporar nuevas disposiciones y modificar las Normas de este Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera;

b) Proyectar el Régimen de Sanciones pertinente y disponer las Normas de Especificación Técnica inherentes al Transporte de Mercancías Peligrosas;

c) Intervenir en las cuestiones relacionadas con la aplicación de leyes, reglamentos, disposiciones u otras normas en general, relativas al transporte de mercancías peligrosas de carácter nacional o internacional.

d) Disponer las normas complementarias que requiere la aplicación del presente Reglamento, tales como:

- Nota de Redacción: apartado derogado por art. 8 del Decreto 26/2019.

Currícula, programa y certificado para el curso de capacitación básico obligatorio para los conductores de vehículos del transporte de mercancías peligrosas;

- Clasificación y definición de las clases de las mercancías peligrosas;

- Disposiciones generales para el transporte de mercancías peligrosas;

- Disposiciones particulares para cada una de las clases de mercancías peligrosas;

- Listado de mercancías peligrosas;

- Denominación apropiada para el transporte;

- Disposiciones particulares para el transporte de mercancías peligrosas en cantidades limitadas.

- Elementos identificatorios de los riesgos;

- Embalajes;

- Disposiciones relativas a los recipientes intermedios para granel (RIGs);

- Disposiciones relativas a los contenedores, cisternas, contenedores cisterna e iso-contenedores.

ARTICULO 5: El transporte de las mercancías peligrosas se regirá por las disposiciones del presente Reglamento General y por la reglamentación específica vigente dispuesta por los organismos designados Autoridad de Aplicación de leyes o normas relativas a determinadas mercancías peligrosas, tales como la DIRECCION GENERAL DE FABRICACIONES MILITARES, la SUBSECRETARIA DE COMBUSTIBLES, la COMISION NACIONAL DE ENERGIA ATOMICA, la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO, etcétera.

ARTICULO 6: Será aceptado el ingreso o egreso de mercancías peligrosas efectuadas conforme a las exigencias establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTICULO 7: A los fines del transporte, las mercancías peligrosas estarán colocadas en embalajes o equipamientos marcadas e identificadas que cumplan con los requisitos establecidos en las Recomendaciones de Naciones Unidas para el Transporte de Mercancías Peligrosas, conforme a los procedimientos nacionales que respondan a tales requisitos.

La documentación, rótulos, etiquetas y otras inscripciones exigidas para el Transporte de Mercancías Peligrosas, serán válidas y aceptadas en el idioma oficial de los países de origen y de destino.

Las instrucciones escritas (Fichas de Intervención) a que hace referencia el literal b) del Artículo 35, deben ser redactadas en los idiomas oficiales de los países de procedencia, tránsito y destino.

ARTICULO 8: Serán aceptadas las certificaciones habilitaciones, licencias, aprobaciones o informes de ensayo expedidos en otros países, siempre que éstos tengan, al menos, idénticas exigencias que las normas nacionales.

CAPITULO II DE LAS CONDICIONES DEL TRANSPORTE.

SECCION I DE LOS VEHICULOS Y LOS EQUIPAMIENTOS.

ARTICULO 9: El transporte de mercancías peligrosas sólo puede ser realizado por vehículos y equipamientos (como por ejemplo cisternas y contenedores) cuyas características técnicas y estado de conservación garanticen seguridad compatible con los riesgos correspondientes a las mercancías transportadas.

1.- Los vehículos y equipamientos especializados para el transporte de mercancías peligrosas a granel deben ser fabricados de acuerdo con las normas y reglamentos técnicos vigentes. En la inexistencia de éstos, con una norma técnica reconocida internacionalmente y aceptada por la autoridad competente.

2.- Cada Autoridad de Aplicación indicará el organismo responsable para certificar directamente o a través de una entidad por él designada, la adecuación de los vehículos y equipamientos al transporte de mercancías peligrosas a granel, así como para expedir el correspondiente certificado de habilitación.

3.- Los vehículos y equipamientos que trata este artículo, serán inspeccionados con la periodicidad establecida por la norma técnica respectiva, por el organismo competente o la entidad por él designada.

4.- En caso de accidente, avería o modificación estructural, los vehículos y equipamientos referidos, deben ser inspeccionados y ensayados por el organismo competente o por la entidad por él designada, antes de su retorno a la actividad.

5.- Luego de cada inspección será expedido un nuevo certificado de habilitación.

ARTICULO 10: Los vehículos y equipamientos que hayan sido usados en el transporte de mercancías peligrosas sólo podrán ser utilizados para otro fin, luego de habérseles efectuado una completa limpieza y descontaminación.

1.- Toda operación de limpieza y descontaminación será realizada en lugares apropiados, y la disposición de los residuos de los contenidos y productos utilizados en la limpieza deben cumplir las legislaciones y normas vigentes de la jurisdicción.

2.- Las condiciones para la limpieza y descontaminación de los vehículos y equipamientos después de la descarga, serán establecidas en conjunto por el transportista y por el fabricante del producto o el expedidor.

3.- El lugar y las condiciones de las instalaciones donde se desarrollarán tales operaciones, serán establecidas en conjunto por el transportador y por el fabricante del producto o expedidor.

4.- La responsabilidad por la ejecución de la limpieza y descontaminación será estipulada en el contrato de transporte.

ARTICULO 11: Durante las operaciones de carga, transporte, descarga, transbordo, limpieza y descontaminación, los vehículos y equipamientos utilizados en el transporte de mercancías peligrosas deben portar los rótulos de riesgo y paneles de seguridad identificadores de la carga, de acuerdo con lo dispuesto en las Normas de Especificación Técnicas, así como las instrucciones escritas (Ficha de Intervención) a que hace referencia el literal b) del Artículo 35.

Después de las operaciones de limpieza y completa descontaminación de los vehículos y equipamientos, los rótulos de riesgo, paneles de seguridad e instrucciones referidas, serán retirados del vehículo o equipamiento.

ARTICULO 12: Los vehículos utilizados en el transporte de mercancías peligrosas deben portar un conjunto de equipamientos para situaciones de emergencia conforme a las normas vigentes. En la inexistencia de éstas, en una norma reconocida internacionalmente o siguiendo recomendaciones del fabricante del producto.

ARTICULO 13: En el transporte de mercancías peligrosas los vehículos deben estar equipados con un elemento registrador de las operaciones, el que cumplirá con las Normas de Especificación Técnica que se dicten al respecto.

ARTICULO 14: Está prohibido el transporte de mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros.

En los vehículos de transporte de pasajeros, los equipajes acompañados sólo podrán contener productos peligrosos de uso personal (medicinal o de tocador) en una cantidad no mayor a UN KILOGRAMO (1 kg) o UN LITRO (1 l), por pasajero. Asimismo, le está totalmente prohibido el transporte de sustancias de las Clases 1 (Explosivos) y 7 (Radiactivos).

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.

SECCION II DEL ACONDICIONAMIENTO, CARGA, DESCARGA, ALMACENAJE Y OPERACIONES DE TRANSPORTE

ARTICULO 16: Las mercancías peligrosas deben ser acondicionados de forma tal que soporten los riesgos de la carga, transporte, descarga y transbordo, siendo el expedidor responsable por el adecuado acondicionamiento de las mercancías, siguiendo las especificaciones del fabricante de éstos, observando las condiciones generales y particulares aplicables a los embalajes y recipientes intermedios para graneles (RIG), que constan en las Normas de Especificación Técnica.

1- En el caso de un producto importado, el importador es responsable por la observancia de lo dispuesto, correspondiéndole adoptar las providencias necesarias junto con el expedidor.

2.- El transportista sólo aceptará para el transporte aquellas mercancías adecuadamente rotuladas, etiquetadas y marcadas de acuerdo con la correspondiente clasificación y los tipos de riesgo.

ARTICULO 17: Está prohibido el transporte en el mismo vehículo o contenedor de mercancías peligrosas con otro tipo de mercadería, o con otro producto peligroso, salvo que hubiese compatibilidad entre las diferentes mercancías transportadas.

1.- Son incompatibles a los fines del transporte en conjunto, las mercancías que, puestas en contacto entre sí, puedan sufrir alteraciones de las características físicas o químicas originales de cualquiera de ellas con riesgo de provocar explosión, desprendimiento de llamas o calor, formación de compuestos, mezclas, vapores o gases peligrosos.

2.- Está prohibido el transporte de mercancías peligrosas con riesgo de contaminación, junto con alimentos, medicamentos u objetos destinados al uso humano o animal o con embalajes de mercaderías destinadas al mismo fin.

3.- Está prohibido el transporte de animales vivos con cualquier producto peligroso.

4.- Para la aplicación de las prohibiciones de carga en común, previstas en este artículo, no serán consideradas las mercancías colocadas en pequeños contenedores individuales, siempre que éstos aseguren la imposibilidad de daños a personas, mercaderías o al medio ambiente.

ARTICULO 18: Está prohibido transportar productos para uso humano o animal en cisternas de carga destinadas al transporte de mercancías peligrosas.

Excepto que éste sea efectuado con el conocimiento y aprobación del expedidor, conforme a la declaración firmada por el transportista manifestando cuales fueron los últimos productos transportados por el vehículo y las

normas de descontaminación utilizadas, sin perjuicio de la responsabilidad del transportista.

ARTICULO 19: El manipuleo, carga, descarga y estiba de bultos que contengan mercancías peligrosas serán ejecutados en condiciones de seguridad adecuadas a las características de las mercancías y a la naturaleza de sus riesgos.

ARTICULO 20: Las mercancías peligrosas que sean almacenadas en depósitos de transferencia de carga, deben continuar observando las normas y medidas de seguridad específicas, adecuadas a la naturaleza de los riesgos.

ARTICULO 21: Los diferentes componentes de un cargamento que incluya mercancías peligrosas deben ser convenientemente estibados y sujetos por medios apropiados, de modo de evitar cualquier desplazamiento de tales componentes, unos con respecto a los otros, y en relación con las paredes del vehículo o contenedor.

ARTICULO 22: Cuando un cargamento incluya mercancías peligrosas y no peligrosas, éstas deben ser estibadas separadamente.

ARTICULO 23: Está prohibido al personal involucrado en la operación de transporte abrir bultos que contengan mercancías peligrosas.

SECCION III DEL ITINERARIO Y DEL ESTACIONAMIENTO.

ARTICULO 24: El transportista deberá programar el itinerario del vehículo que transporte mercancías peligrosas de forma tal de evitar, si existe alternativa, el uso de vías en áreas densamente pobladas o de protección de embalses, reservas de agua o reservas forestales y ecológicas, o sus proximidades, así como el uso de aquellas de gran afluencia de personas y vehículos en los horarios de mayor intensidad de tránsito.

ARTICULO 25: Las autoridades con jurisdicción sobre las vías pueden determinar restricciones al tránsito de vehículos que transporten mercancías peligrosas, a lo largo de toda su extensión o parte de ella, señalizando los tramos con restricción y asegurando un itinerario alternativo que no presente mayor riesgo, así como establecer lugares y períodos con restricciones para estacionamiento, parada, carga y descarga.

En caso en que el itinerario previsto exija ineludiblemente el uso de una vía con restricción de circulación, el transportador justificará dicha situación ante la autoridad con jurisdicción sobre la misma, quien podrá establecer requisitos aplicables a la realización del viaje.

ARTICULO 26: El vehículo que transporta mercancías peligrosas solamente podrá estacionar, para descanso o pernocte de la tripulación, en áreas previamente determinadas por las autoridades competentes y, en caso de inexistencia de las mismas, deberá evitar el estacionamiento en zonas residenciales, lugares públicos o lugares de fácil acceso al público, áreas densamente pobladas o de gran concentración de personas o vehículos.

1.- Cuando, por motivos de emergencia, parada técnica, falla mecánica o accidente, el vehículo se detenga en un lugar no autorizado, debe permanecer señalizado y bajo vigilancia de su conductor o de las autoridades locales, salvo que su ausencia fuese imprescindible para la comunicación del hecho, pedido de socorro o atención médica.

2.- Solamente en caso de emergencia el vehículo puede estacionar o detenerse en las banquinas o bermas de

las carreteras.

SECCION IV DEL PERSONAL INVOLUCRADO EN LA OPERACION DE TRANSPORTE.

ARTICULO 27: Los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas, deben poseer además de las habilitaciones exigidas por las normas de tránsito, un certificado de formación profesional expedido por la autoridad competente o la institución sobre la que ella delegue estas funciones.

Para la obtención de dicho certificado deberá aprobar un curso de capacitación básico obligatorio, y para prorrogarlo un curso de actualización periódico.

Cuando la tripulación de un vehículo estuviera constituida por más de una persona los eventuales acompañantes deben haber recibido la formación básica obligatoria para actuar en casos de emergencia.

ARTICULO 28: El transportista, antes de movilizar el vehículo debe inspeccionarlo, asegurándose de sus perfectas condiciones para el transporte a que se destina, con especial atención a la cisterna, carrocería y demás dispositivos que puedan afectar la seguridad de la carga transportada.

ARTICULO 29: El conductor, durante el viaje, es el responsable por la guarda, conservación y buen uso de los equipamientos y accesorios del vehículo, inclusive los exigidos en función de la naturaleza específica de las mercancías transportadas.

El conductor debe examinar, regularmente y en un lugar adecuado, las condiciones generales del vehículo. En particular, verificará grado de temperatura y demás condiciones de los neumáticos del vehículo, así como la posible existencia de fugas y de cualquier tipo de irregularidad en la carga.

ARTICULO 30: El conductor interrumpirá el viaje, en lugar seguro, y entrará en contacto con la empresa transportista, autoridades o entidad cuyo número telefónico conste en la documentación de transporte, por el medio más rápido posible, cuando ocurriesen alteraciones en las condiciones de partida, capaces de poner en riesgo la seguridad de vidas, bienes o del medio ambiente.

ARTICULO 31: El conductor no participará de las operaciones de carga, descarga y transbordo de mercancías, salvo que esté debidamente orientado por el expedidor o por el destinatario, y cuente con la anuencia del transportador.

ARTICULO 32: Sólo cuando el personal esté involucrado en las operaciones de carga, descarga, transbordo o en el caso que tuviera que atender una emergencia de mercancías peligrosas, deberá usar el traje y el equipamiento de protección individual, conforme a las normas e instrucciones provistas por el fabricante.

ARTICULO 33: En las operaciones de transbordo de mercancías peligrosas a granel, cuando fueran realizadas en la vía pública, sólo podrá intervenir personal que haya recibido capacitación sobre la operación y los riesgos inherentes a las mercancías transportadas.

ARTICULO 34: Está prohibido transportar viajeros en las unidades que transporten mercancías peligrosas, sólo debe estar constituido por el personal del vehículo.

CAPITULO III DE LA DOCUMENTACION DEL TRANSPORTE.

ARTICULO 35: Sin perjuicio de las normas relativas al transporte y al tránsito, a las mercancías transportadas y a las disposiciones fiscales, los vehículos automotores transportando mercancías peligrosas sólo podrán circular portando los siguientes documentos:

a) declaración de carga legible emitida por el expedidor, conteniendo las siguientes informaciones sobre el producto peligroso transportado:

i) la denominación apropiada para el transporte, la clase o división acompañada si fuera el caso, por el grupo de compatibilidad, y el número de ONU en ese orden;

ii) el grupo de embalaje si correspondiera;

iii) declaración emitida por el expedidor de acuerdo con la legislación vigente, que el producto está adecuadamente acondicionado para soportar los riesgos normales de la carga, descarga, estiba, transbordo y transporte, y que cumple con la reglamentación en vigor;

b) instrucciones escritas (Fichas de Intervención en caso de Emergencia), en previsión de cualquier accidente que precisen en forma concisa:

i) la naturaleza del peligro presentado por las mercancías peligrosas transportadas, así como las medidas de emergencia;

ii) las disposiciones aplicables en el caso que una persona entrara en contacto con los materiales transportados o con las mercancías que pudieran desprenderse de ellos;

iii) las medidas que se deben tomar en caso de incendio y en particular los medios de extinción que no se deben emplear;

iv) las medidas que se deben tomar en el caso de rotura o deterioro de los embalajes o cisternas, o en caso de fuga o derrame de las mercancías peligrosas transportadas;

v) en la imposibilidad del vehículo de continuar la marcha, las medidas necesarias para la realización del transbordo de la carga, o cuando fuera el caso, las restricciones de manipuleo de la misma;

vi) teléfonos de emergencia de los cuerpos de bomberos, órganos policiales, de defensa civil, de medio ambiente y, cuando fuera el caso, de los organismos competentes para las Clases 1 y 7, a lo largo del itinerario.

Estas instrucciones serán proporcionadas por el expedidor de la carga conforme a informaciones proporcionadas por el fabricante o importador del producto transportado.

c) en el transporte de sustancias a granel, el original del certificado de habilitación para el transporte de mercancías peligrosas del vehículo y de los equipamientos, expedido por la autoridad competente;

d) el elemento o documento probatorio que el vehículo cumple con la Revisión Técnica Obligatoria;

e) documento original que acredite el curso de capacitación básico obligatorio actualizado del conductor de vehículos, empleados en el transporte de mercancías peligrosas por carretera;

En la documentación descripta precedentemente se considerará que:

1.- La información referida en el inciso a) de este artículo puede hacerse constar en el documento fiscal referente al producto transportado o en cualquier otro documento que acompañe la expedición.

Si se enumeran en un mismo documento mercancías peligrosas y no peligrosas, aquellas deben figurar primero o ser puestas de relieve de otra manera.

2.- El certificado de habilitación referido en el literal c) de este artículo perderá validez cuando el vehículo o el equipamiento:

a) tuviera sus características alteradas;

b) no obtuviera aprobación al ser inspeccionado;

c) no fuera sometido a inspección en las fechas estipuladas;

d) accidentado, no fuera sometido a nueva inspección, después de su recuperación.

3.- Cuando hubiera evidencias de que hayan ocurrido cualquiera de las alternativas previstas en el numeral anterior, el certificado debe ser recogido por la autoridad de fiscalización y remitido al organismo que lo haya expedido.

4.- Los documentos estipulados en este artículo no eximen al transportista de la responsabilidad directa por eventuales daños que el vehículo o equipamiento puedan causar a terceros, ni exime al expedidor de responsabilidad por los daños provocados por las mercancías, por negligencia de su parte.

CAPITULO IV DE LOS PROCEDIMIENTOS EN CASO DE EMERGENCIA.

ARTICULO 36: En casos de accidente, avería u otro hecho que obligue a la inmovilización del vehículo que transporte mercancías peligrosas, el conductor adoptará las medidas indicadas en las instrucciones escritas a que se refiere el literal b) del Artículo 35, dando cuenta a la autoridad de tránsito o de seguridad más próxima, por el medio disponible más rápido, detallando lo ocurrido, el lugar, las clases y cantidades de los materiales transportados.

ARTICULO 37: En razón de la naturaleza, extensión y características de la emergencia, la autoridad que intervenga en el caso requerirá al expedidor, al fabricante o al destinatario del producto la presencia de técnicos o personal especializado.

ARTICULO 38: En caso de emergencia, accidente o avería, el fabricante, el transportista, el expedidor y el destinatario de la mercancía peligrosa darán apoyo y prestarán las aclaraciones que les fueran solicitadas por las autoridades públicas.

ARTICULO 39: Las operaciones de transbordo en condiciones de emergencia deben ser ejecutadas de conformidad con las instrucciones del expedidor, fabricante o del destinatario del producto y si es posible, con la presencia de la autoridad pública.

1.- Cuando el transbordo fuera ejecutado en la vía pública, deben ser adoptadas las medidas de seguridad en el tránsito y protección de personas y del medio ambiente.

2.- Quienes actúen en estas operaciones deben utilizar los equipos de manipuleo y de protección individual recomendados por el expedidor o el fabricante del producto, o los que se indican en las normas específicas relativas al producto.

3.- En caso de transbordo de productos a granel el responsable por la operación debe haber recibido capacitación específica sobre el tipo de mercancía.

CAPITULO V DE LOS DEBERES, OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES.

SECCION I DE LOS FABRICANTES DE VEHICULOS, EQUIPAMIENTOS Y PRODUCTOS.

ARTICULO 40: El fabricante de vehículos y equipos especializados para el transporte de mercancías peligrosas responderá por su calidad y adecuación a los fines a que se destinen.

ARTICULO 41: El fabricante de la mercadería peligrosa a) proporcionar al expedidor las especificaciones relativas al adecuado acondicionamiento del producto y, cuando fuese el caso, el listado de equipos para situaciones de emergencia que se indican en el Artículo 12;

b) proporcionar al expedidor las informaciones relativas a los cuidados a ser tomados en el transporte y manipuleo del producto, así como las necesarias para la preparación de las instrucciones a que se refiere el inciso b) del Artículo 35;

c) proporcionar al transportista o expedidor las especificaciones para la limpieza y descontaminación de vehículos y equipamientos; y d) brindar el apoyo y las informaciones complementarias que le fueran solicitadas por el transportista o por las autoridades públicas en caso de emergencia.

ARTICULO 42: Cuando se realice la importación de un producto o equipamiento, el operador debe exigir del expedidor o fabricante todos los documentos necesarios para el transporte de mercancías peligrosas que conformen lo establecido en el Artículo 35.

Asimismo, dará cumplimiento a las obligaciones fijadas a la figura del expedidor o fabricante, de acuerdo a lo establecido en los Artículos 44 y 45 del presente Anexo.

SECCION II DEL CONTRATANTE DEL TRANSPORTE, DEL EXPEDIDOR Y DEL DESTINATARIO.

ARTICULO 43: El contratante del transporte debe exigir del transportista el uso de vehículos y equipamientos en buenas condiciones operacionales y adecuados al uso a que se destinen.

ARTICULO 44: El contrato de transporte estipulará quién será el responsable, si el contratante o el transportista, por el suministro de los equipos necesarios para las situaciones de emergencia.

ARTICULO 45: El expedidor debe:

a) proporcionar al transportista los documentos exigibles para el transporte de mercancías peligrosas, asumiendo la responsabilidad por lo que declara;

b) brindar al transportista, de conformidad con el fabricante, todas las informaciones sobre el producto peligroso y los riesgos a él asociados, las medidas de seguridad en el transporte y las precauciones esenciales a ser adoptadas en caso de emergencia;

c) entregar al transportista las mercancías debidamente rotuladas, etiquetadas, marcadas y acondicionadas siguiendo las especificaciones del fabricante del producto, respetando las disposiciones relativas a embalajes y recipientes intermedios para graneles (RIG), que consten en las Normas de Especificación Técnica;

d) exigir del transportista la utilización de rótulos de riesgo y paneles de seguridad identificadores de la carga, conforme a lo establecido en las Normas de Especificación Técnica;

e) acordar con el transportista, en el caso que este no lo posea, el suministro de rótulos de riesgo y paneles de seguridad, o equipos específicos para atender las situaciones de emergencia, con las debidas instrucciones para su correcta utilización;

f) no aceptar el uso de vehículos o equipos cuando existieran evidencias claras de su inadecuación o mal estado de conservación y exigir, el porte en condiciones de validez, de los certificados referidos en los literales c), d) y e) del Artículo 35;

g) exigir al transportista, previo a la carga de producto a granel, una declaración firmada bajo responsabilidad de éste, que indique cual fue, como mínimo, el último producto transportado por el vehículo y las normas utilizadas en la descontaminación.

ARTICULO 46: El expedidor y el destinatario prestarán todo el apoyo posible, y darán las aclaraciones necesarias que fueran solicitadas por el transportista o autoridades públicas, en casos de emergencia en el transporte de productos peligrosos.

ARTICULO 47: Las operaciones de carga y de descarga son de responsabilidad, salvo pacto en contrario, del expedidor y del destinatario respectivamente. A ellos corresponderá dar capacitación y orientación adecuada al personal interviniente, en cuanto a los procedimientos a ser adoptados en esas operaciones.

1.- El transportista será corresponsable por las operaciones de carga o descarga, cuando en ellas participe por acuerdo con el expedidor o con el destinatario.

2.- Las operaciones de carga o descarga en dependencias del transportista, pueden por común acuerdo entre las partes involucradas, ser de responsabilidad de éste.

ARTICULO 48: En la carga, estiba y descarga de mercancías peligrosas, el expedidor y el destinatario respectivamente, tomarán las precauciones necesarias para la preservación de los bienes de propiedad del transportista o de terceros.

SECCION III DEL TRANSPORTISTA DE CARGA.

ARTICULO 49: Constituyen deberes y obligaciones del transportista de carga por carretera:

a) dar adecuado mantenimiento y utilización a los vehículos y equipamientos;

b) hacer inspeccionar las condiciones de funcionamiento y seguridad del vehículo y equipamientos, de acuerdo con la naturaleza de la carga a ser transportada, en la periodicidad reglamentaria;

c) supervisar para resguardo de las responsabilidades del transporte, las operaciones ejecutadas por el expedidor o el destinatario de la carga, descarga y transbordo, adoptando las precauciones necesarias para prevenir riesgos a la salud e integridad física de su personal y al medio ambiente;

d) obtener el certificado de habilitación para el transporte de mercancías peligrosas a granel;

e) transportar productos a granel de acuerdo con lo especificado en el certificado de habilitación (literal c) del Artículo 35, y exigir del expedidor los documentos referidos en los literales a) y b) del mismo artículo;

f) transportar mercancías peligrosas en vehículos que posean en vigencia la Revisión Técnica Obligatoria.

g) comprobar que el vehículo porte la documentación exigida, así como el conjunto de equipamientos necesarios para las situaciones de emergencia, accidente o avería (Artículo 12), asegurándose de su buen funcionamiento;

h) instruir al personal involucrado en la operación de transporte sobre la correcta utilización de los equipamientos necesarios para las situaciones de emergencia, accidente o avería, conforme a las instrucciones del expedidor;

i) observar por la adecuada calificación profesional del personal involucrado en la operación de transporte, proporcionándole el curso de capacitación básico obligatorio y la licencia habilitante para el transporte de mercancías peligrosas;

j) proporcionar a su personal los trajes y equipamientos de seguridad en el trabajo, recomendando que sean utilizados en las operaciones de transporte, carga, descarga y transbordo;

k) proporcionar al expedidor, la declaración a que se refiere el literal g) del Artículo 45;

l) comprobar la correcta utilización en los vehículos y equipos, de los rótulos de riesgo y paneles de seguridad adecuados para las mercancías transportadas;

m) realizar las operaciones de transbordo cumpliendo los procedimientos y utilizando los equipamientos recomendados por el expedidor o el fabricante del producto; y n) dar orientación en lo referente a la correcta estiba de la carga en el vehículo siempre que, por acuerdo con el expedidor, sea corresponsable por las operaciones de carga y descarga.

Si el transportista recibiera la carga precintada y estuviera impedido, por el expedidor o el destinatario, de acompañar las operaciones de carga o descarga, está eximido de la responsabilidad por accidente o avería ocurridos por el mal acondicionamiento de la misma.

ARTICULO 50: Cuando el transporte fuera realizado por un transportista subcontratado, los deberes y

obligaciones a que se refieren los literales g) a m) del artículo anterior, constituyen responsabilidad de quien lo haya contratado.

ARTICULO 51: El transportista rehusará realizar el transporte cuando las condiciones de acondicionamiento de las mercancías no estuvieren conforme a lo estipulado en este Reglamento General o demás normas e instrucciones, o presentaren signos de violación, deterioro, o mal estado de conservación, bajo pena de responsabilidad solidaria con el expedidor.

SECCION IV DE LA FISCALIZACION

ARTICULO 52: La fiscalización del cumplimiento de este Reglamento General, como así también, de las demás normas e instrucciones aplicables al transporte, serán ejercidas por las autoridades competentes.

1.- La fiscalización del transporte comprende:

a) examinar los documentos de porte obligatorio (Artículo 35);

b) comprobar la adecuada instalación de los rótulos de riesgo y paneles de seguridad en los vehículos y equipos (Artículo 11) y los rótulos y etiquetas de acondicionamiento (Artículo 16);

c) verificar la existencia de fugas en el equipo de transporte de carga a granel;

d) observar la colocación y estado de conservación de los embalajes;

e) observar el estado de conservación de los vehículos y equipamientos; y f) verificar la existencia del conjunto de equipamientos de seguridad.

2.- Está prohibida la apertura de los bultos que contengan mercancías peligrosas por parte de los servicios de inspección del transporte.

ARTICULO 53: Observada cualquier irregularidad que pudiera provocar riesgos a personas, bienes y/o al medio ambiente, la autoridad competente deberá tomar las providencias adecuadas para subsanar la irregularidad, pudiendo, si fuera necesario, determinar:

a) la retención del vehículo y equipos, o su remoción a lugar seguro, o a un lugar donde pueda ser corregida la irregularidad;

b) la descarga y transferencia de los productos a otro vehículo o a lugar seguro; y c) la eliminación de la peligrosidad de la carga o su destrucción, con orientación del fabricante o del importador del producto y, cuando fuera posible, con la presencia del representante de la entidad aseguradora.

Estas disposiciones podrán ser adoptadas en función del grado y naturaleza del riesgo, mediante evaluación técnica y siempre que sea posible, con el acompañamiento del fabricante o importador del producto, contratante del transporte, expedidor, transportista y representantes de los órganos de defensa civil y del medio ambiente.

Durante la retención, el vehículo permanecerá bajo custodia de la autoridad competente, sin perjuicio de la responsabilidad del transportista o de otro agente por los hechos que dieran origen.

CAPITULO VI DE LAS INFRACCIONES Y PENALIDADES.

ARTICULO 54: La inobservancia de las disposiciones reglamentarias referentes al transporte de mercancías peligrosas, somete al infractor a sanciones aplicables conforme al régimen establecido al efecto.

ARTICULO 55: La aplicación de las penalidades previstas en el artículo anterior no excluye otras previstas en legislaciones específicas, ni exime al infractor de las responsabilidades civiles y penales que correspondieran.

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.

ANEXO T. SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

***Art. 1:**

1.- El SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL se integra con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Tales organismos deben coordinar sus cometidos con el objeto de implementar las políticas estratégicas de seguridad vial de manera organizada, consensuada y armonizada.

2.- Este sistema asegura el efectivo cumplimiento de los principios y objetivos establecidos en la Ley Nº 24.449 y sus modificatorias, teniendo en cuenta los criterios de:

- Uniformidad.

- Centralización normativa.

- Descentralización ejecutiva.

- Participación intersectorial y multidisciplinaria.

- Transformación e innovación tecnológica.

3.- El Sistema se organiza sobre la base de la descentralización regional como un proceso de conducción, planeamiento y administración de las políticas de seguridad vial, proyectando sus objetivos estratégicos y prioridades.

4.- Los integrantes del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL poseerán voz y voto a los fines decisorios y deberán concurrir a las reuniones con los técnicos especialistas en las materias a ser abordadas, quienes poseerán sólo voz. En el caso del Gobierno Nacional, sus representantes poseerán voz y voto, que será emitido por el representante de la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL para decidir cuestiones que involucren alguna politice de transporte y por el representante de la AGENCIA DE SEGURIDAD

VIAL en todos los demás casos.

5.- El Consejo se dará su propio reglamento de funcionamiento, podrá crear comisiones o comités para estudio y elaboración de programas, acciones o normativas, en las cuales deberán intervenir los técnicos especialistas mencionados en el inciso precedente. Las decisiones se tomarán en plenario, que se reunirá cada DOS (2) meses, como mínimo.

6.- El Consejo recibirá el apoyo para el funcionamiento administrativo y técnico de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, donde posee su sede. Durante el período de tiempo que exista entre cada reunión de plenario, tendrá la representación del mismo y tendrá a su cargo la ejecución de las medidas resueltas por los actos administrativos emitidos en las reuniones plenarias.

7.- La AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL deberá suscribir convenios con las autoridades de aplicación de cada jurisdicción: nacional, provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o municipal, a los fines de establecer los mecanismos necesarios para informar y/o receptar los datos relacionados con las licencias, infracciones, delitos y/o denuncias y resoluciones y/o sanciones atinentes al comportamiento vial, aun aquellos casos graves en los que exista pago voluntario, conforme al artículo 85 inciso a) in fine de la Ley N° 24.449.

8.- La AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL deberá suscribir convenios con la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS dependiente de la SUBSECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, a los fines de establecer los mecanismos necesarios para obtener la información que coadyuve a identificar e individualizar a los conductores de vehículos que hayan cometido presuntas faltas o delitos.

9.- COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL: es el organismo de coordinación en jurisdicción nacional en lo relativo al tránsito de los vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, quedando facultada para ejercer las siguientes funciones:

9.1.- Ejercer la representación del Gobierno Nacional ante el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL 9.2.- Asesorar al Poder Ejecutivo Nacional en materia de tránsito y seguridad vial vinculada a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional. En tal sentido, es el organismo técnico de consulta en las cuestiones relacionadas con la aplicación de leyes, reglamentos, disposiciones y otras normas en general, relativas al derecho de circulación terrestre de carácter nacional e internacional.

9.3.- Proyectar la actualización permanente de la legislación en la materia y la normativa reglamentaria y complementaria de la Ley de Tránsito en lo relativo a tos servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional.

9.4.- Efectuar la investigación técnico administrativa de siniestros de transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional y de jurisdicciones locales que asilo convengan con ella, a los efectos de determinar sus causas y proponer las medidas de prevención, promoviendo el cumplimiento de las mismas.

9.5.- Disponer las normas de especificación técnica y de calidad a que deben ajustarse los componentes de seguridad activa y pasiva de los vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional Aprobar la documentación técnica que certifique el cumplimiento de esta normativa.

9.6.- (Nota de Redacción: Apartado 9.6. derogado por artículo 8 del Decreto 26/2019)Proponer o aprobar los criterios de aptitud para el otorgamiento de licencias de conducir para tos servicios de transporte de pasajeros y

cargas de carácter interjurisdiccional.

9.7.- (Nota de Redacción: Apartado 9.7. derogado por artículo 9 del Decreto 26/2019) Aprobar los programas y otorgar la matrícula habilitante para el dictado de Los cursos de capacitación destinados a instructores profesionales de Escuetas de Capacitación de Conductores, para lo cual se podrá disponer su arancelamiento. Los recursos obtenidos se destinarán a la investigación y prevención de siniestros del transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional previstos en el punto 9.4 del presente.

9.8.- (Nota de Redacción: Apartado 9.8. derogado por artículo 8 del Decreto 26/2019) Dictar cursos en materia de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, los que pueden ser arancelados, destinando tales recursos para la investigación y prevención de siniestros del transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional previstos en el punto 9.4 del presente.

9.9.- (Nota de Redacción: Apartado 9.9. derogado por artículo 8 del Decreto 26/2019)Aprobar los contenidos y otorgar la matrícula habilitante para el dictado de tos cursos regulares para conductores profesionales, destinados al servicio interjurisdiccional de transporte de pasajeros y carga, adecuándolos a los adelantos científicos y técnicos.

9.10.- Otorgar la habilitación especial que requiere el diseño de las casas rodantes motorizadas o remolcadas y los vehículos destinados al transporte de escolares o niñós, observando especialmente los requisitos de seguridad activa y pasiva.

9.11.- Establecer la nómina de conjuntos o subconjuntos de autopartes de seguridad y piezas comprendidas dentro de cada especialidad, y los manuales de procedimiento de reparación y servicios para vehículos destinados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional.

9.12.- Otorgar las franquicias a que se refieren los incisos b) y c.4) del articulo 63 del ANEXO I del Decreto N° 779/95.

(NOTA DE REDACCION: APARTADO 9.12 DEROGADO POR DECRETO 32/2018) 9.13.- (Nota de Redacción: Apartado 9.13. derogado por artículo 8 del Decreto 26/2019)Proponer los criterios médicos de aptitud para el otorgamiento de licencias de conductor para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjunsdiccional.

9.14.- Otorgar conjuntamente con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL el certificado de habilitación en la especialidad como director técnico, a que se alude en el artículo 35 de la Ley N° 24.449.

9.15.- Establecer los sistemas de información relacionados del transporte público de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional y los referentes a la habilitación de talleres de reparación y los del tránsito en general, coordinando su actividad con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

9.16.- Proponer el régimen legal, los requisitos, características técnicas u otras normas que hagan al funcionamiento de los talleres de reparación de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.

9.17.- Aprobar el régimen de funcionamiento, disponer la habilitación y llevar el registro de talleres de servicios, reparación y carrocerías de los vehículos de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.

9.18.- - Auditar y fiscalizar el funcionamiento de los talleres de reparación y modificación de vehículos afectados

a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional..

9.19.- Establecer el procedimiento complementario del otorgamiento de la Licencia de Configuración de Modelo (L.C.M.) para los vehículos de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.

9.20.- Establecer los requerimientos de calidad de los requisitos de seguridad de los vehículos y los de utilización en la vía pública, señalamiento y otros previstos en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449.

9.21.- (NOTA DE REDACCION: APARTADO 9.21 DEROGADO POR DECRETO 32/2018) Autorizar la realización de competencias automovilísticas de velocidad y regularidad, pedestres, cíclicas, 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.

9.22.- Mantener actualizado el listado de cargas peligrosas según lo resuelto por el Comité de Expertos de Sustancias Peligrosas de las Naciones Unidas.

10.- La COMISIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL funcionará en el ámbito de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, quien la presidirá.

11.- La COMISIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL actuará a través de una Secretaría Ejecutiva y una Secretaría Interorgánica. La primera de ellas tendrá a cargo las atribuciones técnicas previstas en los apartados 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 del punto 9 y la segunda las funciones jurídico institucionales y las relativas a la investigación accidentológica conforme lo establecido en los apartados 1, 2, 3 y 4 del punto 9 del presente. A tal fin, se las proveerá de los recursos pertinentes.

ANEXO U. UNIFICACION ACTA DE CHOQUE, DENUNCIA DE SINIESTRO, FICHA ACCIDENTOLOGICA

Art. 1: NOTA DE REDACCION: FORMULARIOS NO MEMORIZABLES

ANEXO 2. REGIMEN DE CONTRAVENCIONES Y SANCIONES POR FALTAS COMETIDAS A LA LEY DE TRANSITO N. 24.449

ARTICULO 1º.- Reglamentación del artículo 9º inciso e) de la Ley Nº 24.449.- "Por realizar publicidad laudatoria de conductas contrarias a los fines de la Ley de Tránsito, serán sancionados con multa 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.".

ARTICULO 2º.- Reglamentación del artículo 11 de la Ley Nº 24.449.- "Por conducir sin tener cumplida la edad reglamentaria, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F. y serán restados de la licencia nacional de conducir la cantidad de CUATRO (4) puntos".

ARTICULO 3º.- Reglamentación del artículo 12 de la Ley Nº 24.449.- "Por enseñar la conducción de vehículos

sin cumplir los requisitos exigidos, serán sancionados con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.".

ARTICULO 4º.- Reglamentación del artículo 13 inciso c) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular con licencia de conducir vencida, 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".

ARTICULO 5º.- Reglamentación del artículo 13 inciso d) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular sin el distintivo que indica la condición de principiante durante los primeros SEIS (6) meses, 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".

ARTICULO 6º.- Reglamentación del artículo 14 inciso a) apartado 4 de la Ley Nº 24.449.- "Por conducir un vehículo sin anteojos o lentes de contacto o audífonos o similar cuando la licencia indique su obligación de uso, 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".

ARTICULO 7º.- Reglamentación del artículo 18 de la Ley Nº 24.449.- "Por circular con licencia caduca debido a no haber denunciado la modificación de datos dentro de los NOVENTA (90) días de producida dicha modificación, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 8º.- Reglamentación del artículo 19 de la Ley Nº 24.449.- "Por conducir con licencia suspendida por ineptitud, 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".

ARTICULO 9º.- Reglamentación del artículo 21 de la Ley Nº 24.449.- "Por ejecutar o instalar obras o dispositivos en la vía pública que no se ajusten a las normas básicas de seguridad vial, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F. Por el incumplimiento de las normas y condiciones en la instalación y funcionamiento de los sistemas de comunicación para auxilio y otros usos de emergencia, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.".

ARTICULO 10.- Reglamentación del artículo 22 de la Ley Nº 24.449.- "Por no señalizar y demarcar la vía pública conforme al Sistema Uniforme de Señalamiento Vial, serán sancionados con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.".

ARTICULO 11.- Reglamentación del artículo 23 de la Ley Nº 24.449.- "Por realizar obras en la vía pública sin contar con la autorización previa de la autoridad competente, cuando ésta sea exigible, serán sancionados con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F. Por no efectuar los señalamientos, desvíos o reparaciones en los plazos convenidos, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.".

ARTICULO 12.- Reglamentación del artículo 25 de la Ley Nº 24.449.- "Los propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública, serán sancionados con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F. por no cumplir con las obligaciones vinculadas a las restricciones al dominio, en los siguientes casos: a) Permitir la colocación de placas, señales o indicadores necesarios al tránsito; b) No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo; c) Mantener en condiciones de seguridad, toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía; d) No evacuar a la vía aguas servidas, ni dejar las cosas o desperdicios en lugares no autorizados; e) Colocar en las salidas a la vía, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente, para anunciar sus egresos; f) Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor; g) Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

ARTICULO 13.- Reglamentación del artículo 26 de la Ley Nº 24.449.- "Por realizar publicidad en la vía pública sin observar la ubicación reglamentaria o sin tener el correspondiente permiso de la autoridad competente, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.".

ARTICULO 14.- Reglamentación del artículo 27 de la Ley Nº 24.449.- "Por realizar construcciones permanentes o transitorias en la zona de camino, sin permiso de la autoridad competente, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.".

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.

ARTICULO 16.- Reglamentación del artículo 29 inciso k) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular en bicicleta sin contar con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 17.- Reglamentación de los artículos 31 y 32 de la Ley Nº 24.449.- "Por ser librado al tránsito sin contar el vehículo de que se trata, con el sistema de iluminación correspondiente y las luces adicionales exigidas, será sancionado con multa de 5.000 U.F. hasta 20.000 U.F".

ARTICULO 18.- Reglamentación del artículo 34 de la Ley Nº 24.449.- "Por circular los vehículos automotores, acoplados y semirremolques, sin tener aprobada la revisión técnica periódica obligatoria cuando corresponda, 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. Por haber modificado las características de seguridad del vehículo automotor y/o circular sin contar el vehículo con las condiciones y dispositivos mínimos de seguridad exigidos en los sistemas de frenos, dirección, suspensión, cubiertas, peso y dimensión e iluminación, espejos retrovisores, bocina, vidrios de seguridad con la trasmitancia lumínica del SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%) en el caso de parabrisas y del SETENTA POR CIENTO (70%) cuando no sea parabrisa, paragolpes, correajes de seguridad y apoyacabezas correspondientes, 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".

ARTICULO 19.- Reglamentación del artículo 35 de la Ley Nº 24.449.- "El responsable de un taller de revisión técnica obligatoria o de reparación que no cuente con habilitación por la autoridad competente o incumpla los requisitos exigidos, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F".

ARTICULO 20.- Reglamentación del artículo 36 de la Ley Nº 24.449.- "Por no respetar el orden de prioridad normativa exigido. Por no respetar las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad, 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".

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.

ARTICULO 22.- Reglamentación del artículo 38 inciso a) apartado 1 de la Ley Nº 24.449 "Por no transitar los peatones, en zona urbana por la acera u otros espacios habilitados a ese fin y en las intersecciones, por la senda peatonal, serán sancionados con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 23.- Reglamentación del artículo 38 inciso b) de la Ley Nº 24.449 "En zona rural, por no transitar los peatones por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente, cuando no existan sendas o lugares alejados de la calzada, serán sancionados con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.. En zona rural, a los peatones por cruzar la calzada, sin respetar la prioridad de los vehículos, serán sancionados con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 24.- Reglamentación del artículo 39 de la Ley Nº 24.449 "Los conductores que no circulen con cuidado y prevención, o que realicen maniobras sin precaución o que no circulen únicamente por la calzada sobre la derecha y en el sentido de la señalización, no respeten las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos, serán sancionados con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CUATRO (4) puntos".

ARTICULO 25.- Reglamentación del artículo 40 inciso a) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular sin estar habilitado para conducir ese tipo de vehículo, 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.

Por circular sin portar licencia, estando habilitado, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 26.- Reglamentación del artículo 40 inciso b) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular sin portar la cédula de identificación del vehículo será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 27.- Reglamentación del artículo 40 inciso c) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular sin portar el comprobante del seguro en vigencia será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 28.- Reglamentación del artículo 40 inciso d) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular sin las placas de identificación de dominio, o sin las correspondientes a las establecidas por la ley, o no tenerlas en el lugar reglamentario, o ilegibles, o con aditamentos no reglamentarios, 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".

ARTICULO 29.- Reglamentación del artículo 40 inciso f) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular sin portar, excepto las motocicletas, un matafuegos y balizas portátiles de acuerdo a la reglamentación, 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".

ARTICULO 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.

ARTICULO 31.- Reglamentación del artículo 40 inciso h) de la Ley Nº 24.449.- "Por no ajustarse el vehículo y lo que transporta a las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino, serán sancionados con multa de 150 U.F.

hasta 500 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CINCO (5) puntos".

ARTICULO 32.- Reglamentación del artículo 40 inciso i) de la Ley Nº 24.449.- "Por no poseer los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F., sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto por el artículo 72, inciso c) punto 1 de la Ley que se reglamenta y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CINCO (5) puntos".

ARTICULO 33.- Reglamentación del artículo 40 inciso j) de la Ley Nº 24.449. "1.- En motocicleta o ciclomotor sin llevar correctamente el casco normalizado el conductor y el acompañante, 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. 2.- En motocicleta o ciclomotor sin parabrisas, el conductor que no use anteojos de seguridad normalizados, 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".

ARTICULO 34.- Reglamentación del artículo 40 inciso k) de la Ley Nº 24.449.- "Por no usar los ocupantes los correajes de seguridad reglamentarios, 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".

ARTICULO 35.- Reglamentación del artículo 40 bis, incisos d), e) y g) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular en bicicletas sin contar el conductor con casco protector; que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyo peso no ponga en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo; sin contar con luces y señalización reflectiva, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 36.- Reglamentación del artículo 41 inciso a) de la Ley Nº 24.449.- "Por no respetar la prioridad de paso a quien cruza desde su derecha, salvo señalización en contrario, 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".

ARTICULO 37.- Reglamentación del artículo 41 inciso b) de la Ley Nº 24.449.- "Por no respetar la prioridad de los vehículos ferroviarios, 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".

ARTICULO 38.- Reglamentación del artículo 41 inciso c) de la Ley Nº 24.449.- "Por no ceder el paso a los vehículos de servicio público de urgencia en cumplimiento de su misión, 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".

ARTICULO 39.- Reglamentación del artículo 41 inciso d) de la Ley Nº 24.449.- "Por no respetar la prioridad de paso o no detener la marcha cuando se ingresa o cruza a una semiautopista, 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".

ARTICULO 40.- Reglamentación del artículo 41 inciso e) de la Ley Nº 24.449.- "Por no respetar la prioridad de los peatones en las sendas peatonales o zonas peligrosas, 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".

ARTICULO 41.- Reglamentación del artículo 41 inciso f) de la Ley Nº 24.449.- "Por no respetar las reglas especiales para rotondas, 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".

ARTICULO 42.- Reglamentación del artículo 41 inciso g) apartado 1 de la Ley Nº 24.449.- "Por no respetar la prioridad cuando se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada, 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".

ARTICULO 43.- Reglamentación del artículo 41 inciso g) apartado 2 de la Ley Nº 24.449.- "Por no ceder el paso al vehículo que sale del paso a nivel, 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".

ARTICULO 44.- Reglamentación del artículo 41, último párrafo, de la Ley Nº 24.449.- "Por no retroceder el conductor del vehículo que desciende en las cuestas estrechas, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no, 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".

ARTICULO 45.- Reglamentación del artículo 42 inciso a) de la Ley Nº 24.449.- "Por sobrepasar sin constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando, 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".

ARTICULO 46.- Reglamentación del artículo 42 inciso b) de la Ley Nº 24.449.- "Por sobrepasar sin tener la visibilidad suficiente y/o iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso, será sancionado con multa de 200 U.F. hasta 1.000 U.F., y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de DIEZ (10) puntos".

ARTICULO 47.- Reglamentación del artículo 42 inciso c) de la Ley Nº 24.449. "Por sobrepasar sin advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural y sin utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral, 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".

ARTICULO 48.- Reglamentación del artículo 42 inciso d) de la Ley Nº 24.449.- "Por sobrepasar sin efectuar el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado y sin realizarla con el indicador de giro derecho en funcionamiento, 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".

ARTICULO 49.- Reglamentación del artículo 42 inciso e) de la Ley Nº 24.449.- "El vehículo que es sobrepasado por no tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F., y serán restados de la licencia de conducir CINCO (5) puntos".

ARTICULO 50.- Reglamentación del artículo 42 inciso f) de la Ley Nº 24.449.- "Por adelantar, al vehículo precedente, cuando el mismo esté indicando con la luz de dirección izquierda la inconveniencia del adelantamiento, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F., y serán restados de la licencia de conducir CUATRO (4) puntos".

ARTICULO 51.- Reglamentación del artículo 42 inciso g) de la Ley Nº 24.449.- "Por no facilitar, los camiones y maquinarias especiales, el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente, serán sancionados de 50 U.F. hasta 100 U.F. y serán restados de la licencia de conducir DOS (2) puntos".

ARTICULO 52.- Reglamentación del artículo 42 inciso h) de la Ley Nº 24.449.- "Por adelantarse por la derecha, salvo cuando, en un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta, o cuando el anterior ha indicado su intención de giro o de detenerse a su izquierda, 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" .

ARTICULO 53.- Reglamentación del artículo 43 de la Ley Nº 24.449.- "Por no respetar la señalización y las reglas pertinentes a la circulación en giros rotondas, prohibido retomar o giro en U, 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".

ARTICULO 54.- Reglamentación del artículo 43 inciso a) de la Ley Nº 24.449.- "Por no advertir la maniobra al realizar un giro con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F." .

ARTICULO 55.- Reglamentación del artículo 43 inciso e) de la Ley Nº 24.449.- "Por no respetar la prioridad de paso del que circula por rotonda, salvo señalización en contrario, 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".

ARTICULO 56.- Reglamentación del artículo 44 inciso a) apartados 1, 3, 4 y 5 de la Ley Nº 24.449.- "Por no respetar las indicaciones de las luces de los semáforos, 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".

ARTICULO 57.- Reglamentación del artículo 44 inciso a) apartado 2 de la Ley Nº 24.449.- "Por no detenerse con luz roja, deberá ser antes de la senda peatonal o de la línea marcada a tal efecto, 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".

ARTICULO 58.- Reglamentación del artículo 44 inciso b) de la Ley Nº 24.449.- "Por cruzar, el peatón, la calzada cuando el semáforo peatonal, de existir, no indique luz verde o blanca habilitante, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 59.- Reglamentación del artículo 44 inciso e) de la Ley Nº 24.449.- "Por haber iniciado el cruce, aún con luz verde, sin tener espacio suficiente del otro lado de la encrucijada, 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".

ARTICULO 60.- Reglamentación del artículo 44 inciso f) de la Ley Nº 24.449.- "Por girar a la izquierda en vías de doble mano reguladas por semáforo sin señal que lo permita, 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".

ARTICULO 61.- Reglamentación del artículo 45 de la Ley Nº 24.449.- "Por no ajustarse a las reglas de circulación establecidas para las vías multicarriles, 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".

ARTICULO 62.- Reglamentación del artículo 46 inciso a) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular por autopistas en el carril extremo izquierdo sin ser utilizado para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y para maniobras de adelantamiento, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F.".

ARTICULO 63.- Reglamentación del artículo 46 inciso b) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular en autopistas y semiautopistas peatones, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F.".

ARTICULO 64.- Reglamentación del artículo 46 inciso c) de la Ley Nº 24.449.- "Por estacionar o detenerse, en autopistas y semiautopistas, para ascenso y descenso de pasajeros, o para efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en las dársenas construidas al efecto si las hubiere, 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".

ARTICULO 65.- Reglamentación del artículo 46 inciso d) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular en autopistas y

semiautopistas remolcando vehículos accidentados, con desperfectos mecánicos, etc., más allá de la primera salida de la autopista, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F.".

ARTICULO 66.- Reglamentación del artículo 47 de la Ley Nº 24.449.- "Por no cumplir las reglas previstas para el uso de las luces, 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".

ARTICULO 67.- Reglamentación del artículo 48 inciso a) de la Ley Nº 24.449.- "1- Por conducir con variaciones psicofísicas permanentes a las tenidas en cuenta al momento de la habilitación, 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.

2- Por conducir cualquier tipo de vehículo con más de MEDIO (1/2g) gramo por litro de alcohol en sangre, será sancionado con multa de 200 U.F. hasta 1.000 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de DIEZ (10) puntos. 3- Por conducir motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia con más de UN QUINTO (0,2g) gramo por litro de sangre, será sancionado con multa de 200 U.F. hasta 1.000 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de DIEZ (10) puntos. 4- Por conducir vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga con más de CERO (0g) gramos por litro de alcohol en sangre, será sancionado con multa de 200 U.F. hasta 1.000 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de DIEZ (10) puntos. 5- Por conducir bajo los efectos de estupefacientes o medicamentos que alteren los parámetros normales para la conducción segura, será sancionado con multa de 200 U.F. hasta 1.000 U.F., y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de DIEZ (10) puntos.

ARTICULO 68.- Reglamentación del artículo 48 inciso b) de la Ley Nº 24.449.- "Al propietario o tenedor de un vehículo, por ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello, 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".

ARTICULO 69.- Reglamentación del artículo 48 inciso c) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia, será sancionado con multa de 200 U.F. hasta 1.000 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de DIEZ (10) puntos".

ARTICULO 70.- Reglamentación del artículo 48 inciso d) de la Ley Nº 24.449.- "Por disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas, 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".

ARTICULO 71.- Reglamentación del artículo 48 inciso e) de la Ley Nº 24.449.- "Los menores de DIECIOCHO (18) años por conducir ciclomotores en zonas céntricas, de gran concentración de vehículos o vías rápidas, serán sancionados con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de DOS (2) puntos".

ARTICULO 72.- Reglamentación del artículo 48 inciso f) de la Ley Nº 24.449.- "Por obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle, avanzando sobre ella, aún con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje, 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".

ARTICULO 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.

ARTICULO 74.- Reglamentación del artículo 48 inciso h) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garage o de una calle sin salida, 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".

ARTICULO 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.

ARTICULO 76.- Reglamentación del artículo 48 inciso j) de la Ley Nº 24.449.- "En curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas, por cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse, 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".

ARTICULO 77.- Reglamentación del artículo 48 inciso k) de la Ley Nº 24.449.- "Por cruce o detención indebida en paso a nivel, 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".

ARTICULO 78.- Reglamentación del artículo 48 inciso l) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento, en vehículos UNO CON SEIS DECIMAS DE MILIMETRO (1,6 mm), en ciclomotores CINCO DECIMAS DE MILIMETRO (0,5 mm) y en motocicletas la profundidad mínima será de UN MILIMETRO (1 mm), 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".

ARTICULO 79.- Reglamentación del artículo 48 inciso m) de la Ley Nº 24.449.- "Los conductores de velocípedos, ciclomotores y motocicletas, por conducir asidos de otros vehículos, o enfilados inmediatamente tras otros automotores, serán sancionados con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CUATRO (4) puntos".

ARTICULO 80.- Reglamentación del artículo 48 inciso n) de la Ley Nº 24.449.- "Por transitar ómnibus y camiones, a una distancia menor a CIEN (100) metros entre sí, salvo cuando tengan mas de DOS (2) carriles por mano o para realizar una maniobra de adelantamiento, serán sancionados con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F.".

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.

ARTICULO 82.- Reglamentación del artículo 48 inciso o) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para maquinaria especial o agrícola, 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".

ARTICULO 83.- Reglamentación del artículo 48 inciso p) de la Ley Nº 24.449.- "Por transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difunda olor desagradable,

emanaciones nocivas o sea insalubre en vehículos o continentes no destinados a ese fin, 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".

ARTICULO 84.- Reglamentación del artículo 48 inciso q) de la Ley Nº 24.449.- "Por transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos, 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".

ARTICULO 85.- Reglamentación del artículo 48 inciso r) de la Ley Nº 24.449.- "Por efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 86.- Reglamentación del artículo 48 inciso s) de la Ley Nº 24.449.- "Por dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada; será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U. F.".

ARTICULO 87.- Reglamentación del artículo 48 inciso t) de la Ley Nº 24.449.- "Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F.".

ARTICULO 88.- Reglamentación del artículo 48 inciso u) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F.".

ARTICULO 89.- Reglamentación del artículo 48 inciso v) de la Ley Nº 24.449.- "Usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 90.- Reglamentación del artículo 48 inciso w) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CUATRO (4) puntos".

ARTICULO 91.- Reglamentación del artículo 48 inciso x) de la Ley Nº 24.449.- "Por conducir utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor, 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".

ARTICULO 92.- Reglamentación del artículo 48 inciso y) de la Ley Nº 24.449.- "Por circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública, 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".

ARTICULO 93.- Reglamentación del artículo 49 inciso a) de la Ley Nº 24.449.- "Por no estacionar, en zona urbana, paralelamente al cordón, salvo que la autoridad local establezca por reglamentación otras formas, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 94.- Reglamentación del artículo 49 inciso b) apartado 1 de la Ley Nº 24.449.- "Por estacionar, en

zona urbana, donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización, 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".

ARTICULO 95.- Reglamentación del artículo 49 inciso b) apartado 2 de la Ley Nº 24.449.- "Por estacionar, en zona urbana, en las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso, 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".

ARTICULO 96.- Reglamentación del artículo 49 inciso b) apartado 3 de la Ley Nº 24.449.- "Por estacionar, en zona urbana, sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los DIEZ (10) metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros, no admitiéndose la detención voluntaria.

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".

ARTICULO 97.- Reglamentación del artículo 49 inciso b) apartado 4 de la Ley Nº 24.449.- "Por estacionar, en zona urbana, frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta DIEZ (10) metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento, 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".

ARTICULO 98.- Reglamentación del artículo 49 inciso b) apartado 5 de la Ley Nº 24.449.- "Por estacionar, en zona urbana, frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 99.- Reglamentación del artículo 49 inciso b) apartado 6 de la Ley Nº 24.449.- "Por estacionar, en zona urbana, en los accesos de garages en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición o restricción, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 100.- Reglamentación del artículo 49 inciso b) apartado 7 de la Ley Nº 24.449.- "Por estacionar, en zona urbana, por un período mayor de CINCO (5) días o del lapso que fije la autoridad local, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 101.- Reglamentación del artículo 49 inciso b) apartado 8 de la Ley Nº 24.449.- "Por no observar las reglas de estacionamiento establecidas en la normativa vigente, los ómnibus, microbús, casa rodante, camión, acoplado, semiacoplado o maquinaria especial, excepto en los lugares que habiliten a tal fin mediante la señalización pertinente, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 102.- Reglamentación del artículo 49 inciso c) de la Ley Nº 24.449.- "Por estacionar, en zona urbana, en espacios reservados para vehículos determinados donde conste la pertinente delimitación y señalamiento, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.".

ARTICULO 103.- Reglamentación del artículo 50 de la Ley Nº 24.449.- "Por circular a una velocidad que no corresponda a las condiciones del estado del vehículo, carga, visibilidad, condiciones de la vía, del tiempo y densidad del tránsito y no permita contar con el pleno domino del vehículo o entorpezca la circulación, 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".

ARTICULO 104.- Reglamentación de los artículos 51 y 52 de la Ley Nº 24.449.- "Por no respetar los límites

reglamentarios de velocidad previstos, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 1.000 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CINCO (5) puntos".

ARTICULO 105.- Reglamentación de los artículos 53, 54, 56, 57 y 58 de la Ley Nº 24.449.- "Las infracciones a las reglas para el transporte y a las indicaciones efectuadas por los revisores de cargas, serán sancionadas conforme al Régimen de Penalidades por infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en materia de transporte por automotor de Jurisdicción Nacional. Por circular con carga que exceda las dimensiones o peso máximo reglamentarios sin contar con el correspondiente permiso de carga excepcional, será sancionado con una multa de 5.000 U.F. hasta 20.000 U.F.".

"Por violar y/o adulterar los elementos de control del registro de operaciones del vehículo, será sancionado con una multa de 5.000 U.F. hasta 20.000 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CINCO (5) puntos".

ARTICULO 106.- Reglamentación del artículo 54 inciso e) de la Ley Nº 24.449.- "Por llevar las puertas abiertas en vehículos en circulación afectados al servicio de transporte urbano, o permitir que los pasajeros saquen los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos, serán sancionados con multa de 150 U.F. hasta 500"

ARTICULO 107.- Reglamentación del artículo 55 de la Ley Nº 24.449.- "Por transportar escolares o menores de CATORCE (14) años en infracción a las normas reglamentarias serán sancionados con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de DIEZ (10) puntos. Sin perjuicio de lo que antecede, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial queda facultada para aprobar el régimen de sanciones correspondientes al Reglamento para Transporte de Escolares. El Subsecretario de Transporte Automotor, en su carácter de presidente de la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, será la autoridad competente para dictar todos los actos por los que se materialicen las competencias del órgano aludido".

ARTICULO 108.- Reglamentación del artículo 59 de la Ley Nº 24.449.- "Por no advertir debidamente la detención de un vehículo con la señalización correspondiente, serán sancionados con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CUATRO (4) puntos".

ARTICULO 109.- Reglamentación del artículo 60 de la Ley Nº 24.449.- "Por utilizar la vía pública para fines extraños al tránsito sin la autorización reglamentaria, serán sancionados con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F.".

ARTICULO 110.- Reglamentación del artículo 61 de la Ley Nº 24.449.- "Por circular con vehículo de emergencia en infracción a las normas reglamentarias, 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".

ARTICULO 111.- Reglamentación del artículo 62 de la Ley Nº 24.449.- "Por circular con maquinaria especial en infracción a las normas reglamentarias, 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".

ARTICULO 112.- Reglamentación del artículo 63 de la Ley Nº 24.449.- "Por utilizar franquicia de tránsito no reglamentaria, o usarla indebidamente, serán sancionados con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de CUATRO (4) puntos".

ARTICULO 113.- Reglamentación del artículo 65 de la Ley Nº 24.449.- "Por no cumplir con las obligaciones legales para partícipes de un accidente de tránsito, serán sancionados con multa de 200 U.F. hasta 1.000 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de DIEZ (10) puntos".

ARTICULO 114.- Reglamentación del artículo 68 de la Ley Nº 24.449.- "Por circular sin tener cobertura de seguro obligatorio, 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".

ARTICULO 115.- Reglamentación del artículo 73 de la Ley Nº 24.449.- "Negarse a realizar las pruebas expresamente autorizadas para determinar su grado de intoxicación alcohólica o por drogas, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de DIEZ (10) puntos".

ARTICULO 116.- Reglamentación del artículo 76 de la Ley Nº 24.449.- Por no responder al pedido de informe sobre individualización de sus dependientes presuntos infractores dentro del término reglamentario o por no individualizar fehacientemente a los mismos, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F..

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 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.

Reglamentación del artículo 77 inciso z) de la Ley Nº 24.449.-

ARTÍCULO 116 quater: "Por falta de pago del peaje o contraprestación por tránsito, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F. y será restado de la licencia de conducir la cantidad de UN (1) punto. Cuando no se identifique al conductor infractor, será sancionado el propietario del vehículo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 75 inciso c) de la Ley N° 24.449".

ARTICULO 117.- Reglamentación del artículo 86 inciso c) de la Ley Nº 24.449.- "Por conducir estando inhabilitado o con la habilitación suspendida, serán sancionados con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de VEINTE (20) puntos".

ARTICULO 118.- Reglamentación del artículo 86 inciso d) de la Ley Nº 24.449.- "Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores, serán sancionados con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F. y serán restados de la licencia de conducir la cantidad de VEINTE (20) puntos".

Reglamentación del artículo 85 inciso a) de la Ley Nº 24.449.-

"ARTÍCULO 119.- "En ningún caso, para cada configuración, se podrá efectuar una quita en el monto de la multa que sea superior a lo establecido en el artículo 85 inciso a) de la Ley N° 24.449; excepto que resulte

configurada alguna de las circunstancias previstas en el artículo 78 de la mencionada normativa.""