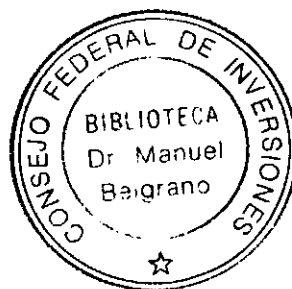
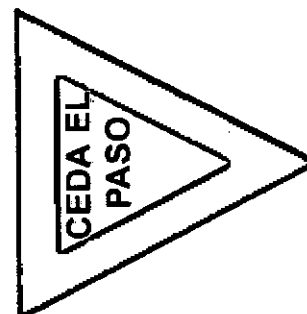
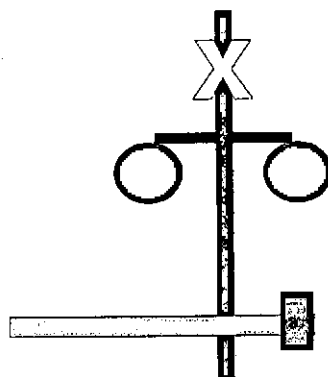
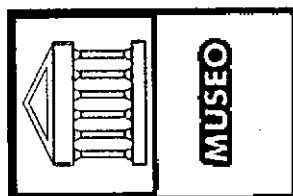
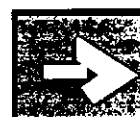
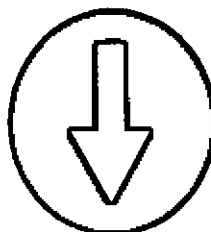
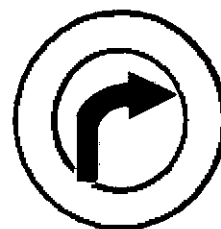
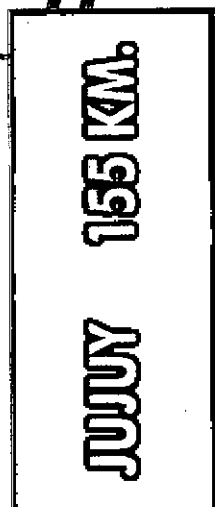


014.32

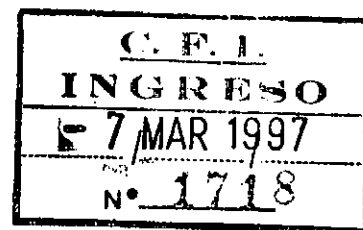
45162

511
#



COMPENDIO DE TRANSITO
Y EDUCACION VIAL
ENTRE RIOS

T. Parcial



I. EL PLANEAMIENTO TERRITORIAL - ACTIVIDAD ESPECIFICA DEL TRANSITO

1. CONCEPTOS:

La Planificación es el proceso que conduce hacia la definición y esclarecimiento de las metas de una organización para luego reducirlas a programas y métodos específicos.

O sea que es un proceso de comprensión de las necesidades para la implementación de políticas, tratando de atender a éstas con la mayor efectividad y eficiencia posibles.

Para ello, nadie mejor que la Provincia y el Municipio planifiquen el desarrollo territorial de sus actividades para el logro del bien común.

El Municipio cumple con una tarea ordenadora - reguladora de desviaciones - del desarrollo. Todo esto referido a la organización político - territorial de la convivencia en el mismo.

1.a. Planeamiento a Escala Supra - Municipal

Se entiende por planeamiento, el proceso a través del cual se permite la reducción de alternativas de acción con el fin de optar por la más conveniente de acuerdo a la necesidad y recursos disponibles.

El municipio puede ser considerado como una unidad abierta, relacionada exteriormente con otras unidades similares o de mayores características.

Cuando éste se interrelaciona con otros entes (externos) lo hace para satisfacer las necesidades económicos - sociales de sus propios habitantes. Otro tipo de relación es la de contribuir con los procesos productivos con el fin de lograr eficiencia satisfaciendo las necesidades de la población.

Todas las acciones que se ejecuten en un municipio, requerirán de un planeamiento previo para la toma de mejores decisiones. Este planeamiento será legítimo y tendrá aceptación si el mismo cuenta con la participación local, de manera que sus objetivos se encuentren compatibilizados previamente a su puesta en vigencia.

Sería conveniente que en una planificación urbana participen profesionales, ecologistas, empresarios, políticos y la ciudadanía a través de su representantes. Sin embargo, esto no ha sucedido así en países subdesarrollados.

Lamentablemente en la Argentina no existe aún una legislación que exprese una concepción ordenadora del territorio.

1.b. Planeamiento a Escala Municipal

Observando el planeamiento desde la perspectiva del propio municipio, éste también se lo puede considerar como un conjunto de interrelaciones internas complejas que tiende a autorregularse.

2. CUESTIONES RELATIVAS AL PLANEAMIENTO

2.a. Programación Vial

Las **Vías de Circulación** tanto externas como internas son un tema específico en la planificación territorial en la Provincia o el Municipio.

Vías internas: ferroviarias, autopistas urbanas, avenidas, calles principales, secundarias, senderos peatonales, espacios para estacionamientos, etc.

Vías externas: redes troncales, de acceso, caminos principales y secundarios.

2.b. Señalamiento Vial

2.b.1. Clasificación

* Según tipo de mensaje

- **Señales de peligro:** Sirven para poner al conductor en preaviso sobre un peligro cierto o potencial.
- **Señales preceptivas:** indican una prescripción a cumplir. Su incumplimiento producirá una situación de peligro cierto.

* Según su ubicación.

- **Señalamiento horizontal:** Es la señalización misma hecha en el pavimento y cordones:

línea de eje divisorio: divide corrientes de tránsito opuestas.

de carril de tránsito: divisoria de corrientes de circulación en un mismo sentido.

línea de borde: divide el fin de la calle o ruta con la banquina

senda peatonal: zona transversal a la calzada destinado para el cruce peatonal.

línea canalizadora: encauza la circulación vehicular en esquinas, giros, etc.

cocheras: área específica para el estacionamiento de vehículos en la vía pública.

sector de parada: zona de calzada reservada para la detención de medios de transporte de pasajeros.

paso nivel: advierte su proximidad.

- **Señalamiento vertical:** Es la señalización formada por carteles con símbolos y leyendas colocados sobre paredes o suspendidos en la vía pública.

*** Según la mutabilidad o inmutabilidad del mensaje**

- **Señales inmutables :** Su mensaje no varía en el tiempo. Se refieren a situaciones permanentes.(Ej.: paso a nivel)
- **Señales mutables :** La señalización varía para adaptarse al tránsito.

2.b.2. Restricciones a la propiedad lindante impuesta por la señalización

*** Genéricas**

- Permitir la colocación de señales en el linde de sus inmuebles con la vía pública.
- No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con las señalizaciones de tránsito.
- Mantener en condiciones toldos, cornisas, rejas y otras salientes a la vía pública.
- Colocar en las salidas de la vía pública, cuando la intensidad del movimiento de vehículos lo requiera, balizas de luz amarilla intermitente.

*** Vinculadas con la Publicidad**

Las señalizaciones de obras en la vía pública, anuncios, carteles deben ser autorizadas por la autoridad competente. Como así también, no deben confundir ni distraer al conductor del vehículo, cumpliendo con los siguientes requisitos:

- Ser de lectura simple.
- Estar a una distancia de la vía y entre sí relacionada con la velocidad máxima permitida en ella.

2.c. Infraestructura Vial y Tránsito Peatonal

2.c.1. Problemas

*** La congestión peatonal y el riesgo de accidentes de tránsito**

Existen dos grupos principales:

- El de la gente ya detenida en un café, en una plaza, en la puerta de una casa, en veredas, paseando.
- El que camina como acto de transporte, tanto sea para viajar o un transbordo, etc.

El primer grupo, permite medir la densidad y el segundo el flujo o volumen (peatones/segundo).

Teniendo en conocimiento estas dos características, se puede llegar a estimar el número de personas expuestas a la contaminación ambiental, la capacidad de veredas, nuevas sendas peatonales, calcular (en promedio) la cantidad de accidentes de tránsito, etc.

*** La demora peatonal y el riesgo de accidentes de tránsito**

El tránsito perjudica notablemente la actividad peatonal produciendo en ella demoras, como así también la posibilidad de accidentes se ve incrementada.

Una hipótesis razonable, es que cuando mayor sea la demora, mayor será la probabilidad de que el peatón se aventure a cruzar la calle, confíe en la suerte, se arriesgue y reduzca su margen de seguridad.

Esta demora dependerá en primer término del volumen de tránsito y en segundo lugar del ancho de calzada.

Esto permite derivar en la conclusión que cuanto más estrecha sea la calle, el riesgo del peatón se reduce o bien se debe aumentar el ancho de la acera. De esta forma el tránsito vehicular no debe ser prohibido.

2.c.2. Soluciones

- Soluciones estratégicas, o a mediano y largo plazo

Deben incluirse en la planificación urbana a mediano y largo plazo. Entre las más importantes:

- Reducción del tránsito de automóviles particulares (restricción, limitación y supresión del tránsito). Mejora del transporte público.
- Diseño de redes viales jerárquicas, dependiendo de las distintas funciones de las vías urbanas.
- Educación vial de peatones y conductores.

- Soluciones a corto plazo o tácticas

- Cruce peatonales, barreras de protección, semáforos peatonales, control policial en puntos estratégicos.
- Ensanche de veredas, calles peatonales.
- Ordenamiento del tránsito vehicular: prohibición del tránsito en zonas peatonales, restricciones de estacionamiento

2.d. Estacionamiento de Rodados

En las ciudades medianas y grandes, el problema de estacionamiento se ha ido incrementando notablemente. Se ha llegado a pensar en que en estas ciudades la proporción es de un automóvil por cada cinco habitantes siendo necesario dedicar un espacio para el estacionamiento de coches residentes.

Es por este motivo, que algunos edificios deben cumplir con reglamentaciones municipales referentes a la construcción de cocheras. Pero esto también tiene sus desventajas: congestión en las entradas y mayores dificultades del tránsito.

2.d.1. Optimización del uso de los espacios disponibles para estacionar.

Demarcación horizontal de cocheras en la vía pública. Facilita el estacionamiento para obtener un mayor espacio, y como consecuencia permite una rápida salida.

Estacionamiento no paralelo a la vereda. Se lo recomienda cuando la arteria es ancha y en un solo sentido, aumentando en forma notable lugares para aparcar.

2.d.2. Construcción Obligatoria de Cocheras.

Esta medida soluciona un gran problema como es el del estacionamiento, pero agrava la congestión en el accesos.

2.d.3. Prohibición de Estacionamiento.

Esta prohibición puede ser de carácter total o parcial, y suele aplicarse en radios céntricos o bien en arterias de gran circulación con semáforos sincronizados.

2.d.4. Racionalización de horarios.

Se aplica también en lugares del radio céntrico para las operaciones de carga y descarga. Esta medida determina la prohibición de estacionamiento de vehículos particulares.

2.d.5. Estacionamiento temporal.

Este tipo de estacionamiento determina áreas y sub-áreas para tal caso. Se estipulan lapsos de tiempo medido para estacionar, sancionando la extralimitación horaria.

2.d.6. Estacionamiento medido y pago.

Al igual que la medida anterior, la facilidad de estacionamiento, se paga. Aquí, no se sanciona la extralimitación.

II. EL TRANSITO.

1. CONCEPTO

El tránsito significa movimiento o desplazamiento hacia algo o alguien, quiere decir ir en busca de un objetivo mediante el uso de vías o parajes públicos.

Este concepto se desprende de la idea que tránsito es hablar de movimiento. O sea que el hombre, mientras participe del movimiento (como conductor o peatón), adquiere la capacidad de movilizarse o interponerse en el movimiento de otras personas.

De la misma manera, es interesante analizar a las máquinas (vehículos de todo tipo) bajo las mismas circunstancias que las del hombre (con la capacidad de moverse o interponerse en el movimiento de otros).

Además la capacidad de desplazamiento o movimiento de "personas o máquinas" se refiere más específicamente a lograr un objetivo: "llegar a algo" o "por algo". Y en cuanto al derecho de tránsito, lo que se procura es que se trate de llegar lo más seguro y rápido que se pueda a destino.

2. NORMATIVIDAD. Antecedentes y Desarrollo Histórico.

Cúal es el antecedente normativo más antiguo del que se tiene conocimiento en cuanto al derecho de tránsito en el país?

Desde la época de la independencia encontramos que nuestro derecho se sobreentiende como uno de los contenidos inevitables del *derecho de libertad* (uno de los seis derechos fundamentales del hombre que se reconocen en el Proyecto Constitucional de la Sociedad Patriótica presentado en la asamblea del año XIII). Este criterio se lo encuentra también en el Estatuto Provisional del 5 de mayo de 1815, en el Reglamento Provisorio del 3 de diciembre de 1817, en la Constitución de 1819 y en la del año 1826.

Alberdi, en su proyecto constitucional adjunto a la segunda edición de las Bases, dice en su art. 16: "La Constitución garantiza los siguientes derechos a todos los habitantes de la Confederación sean naturales o extranjeros: *De libertad*. Todos tienen la libertad [...] de entrar, permanecer, andar y salir del territorio sin pasaporte". Este *andar* es el antecedente directo del *transitar* del artículo 14 de la Constitución Nacional de los años 1853/60.

A todo esto Alberdi lo considera como necesario e indispensable para el ejercicio pleno de la libertad, es un punto que el legislador no puede coartar.

Hoy en día el derecho de tránsito es una intuición que busca darle forma a su materia prima, a sus contenidos, que le permita encontrar su personalidad diferenciada.

El dictado de normas intermedias, que se insertan entre el reconocimiento constitucional y la reglamentación local marca el inicio en la adultez de toda disciplina jurídica. Ya que si falta el Derecho sustantivo y unificador, el paso a la reglamentación nos pone indefectiblemente en el umbral de la arbitrariedad.

La Ley N° 13.893 (Reglamento General de Tránsito para los Caminos y Calles de la República Argentina) sirvieron muy poco al objetivo aludido anteriormente, porque no unificó criterios normativos, ni se creó una conciencia vial en los conductores y peatones.

La Ley N° 22.934 y el decreto nacional 692/92 aportaron avances con relación a los contenidos de la Ley N° 13.893, pero en la práctica sufrieron sus vicios de origen. La Ley N° 22.934 fue sancionada en las postrimerías de un gobierno de facto y el decreto nacional 692/92 creado como un decreto de necesidad y urgencia planteó serios interrogantes.

Con la sanción de la Ley N° 24.449 y la posible adhesión masiva de las provincias, se llegaría a la etapa evolutiva del derecho de tránsito, partiendo del derecho constitucional de transitar hasta llegar a la instancia del Derecho sustantivo unificado.

3. UNIFICACION NORMATIVA

Con la sanción de la Ley Nacional N° 24.449 se puede decir que ésta llega a conformar un gran avance en relación a la vieja ley 13.893 cuya vigencia data desde el año 1949.

Además, que a favor de privilegiar el tratamiento de las múltiples cuestiones que involucran al tránsito, tiene heterogeneidad jurídica.

También en el reparto de competencias Estado Nacional-Provincias, el tema "tránsito" está reservado a la regulación y control local (provincial y municipal) .

La uniformidad normativa se impone como exigencia del sentido común, a fin de evitar que todo conductor se vea sorprendido en su pacífica invasión territorial a una jurisdicción con exigencias desconocidas e imprevisibles en su lugar de origen.

Este es uno de los motivos que hacen que las normas del tránsito y sus pautas de aplicación y juzgamiento sean razonablemente uniformes en todo el país.

Uniformar no debe significar adherir a una legislación extraña sinó concertar un texto común que contemple las necesidades propias de las escalas territoriales. Desde el punto de vista del Contralor, crea un organismo de coordinación federal llamado Consejo Federal de Seguridad Vial integrado por todas las provincias, el Gobierno Federal y la Capital Federal que permitirá intercambiar experiencias en la materia. Con la creación del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito se incrementará la eficiencia de los controles locales.

Por último la Ley Nacional N° 24.449 deja a salvo, no obstante el reconocimiento de exigencias locales adicionales a las estipuladas en la nueva Ley derivadas de circunstancias de tiempo y lugar. Lo que si se requiere es que tales exigencias especiales se encuentren debidamente enunciadas (divulgadas y/o señalizadas) en el lugar de su vigencia.

III. EL PEATON.

1. CONSIDERACIONES GENERALES.

Dentro de las consideraciones a tener en cuenta en lo que respecta al tránsito es el peatón. Este reviste una importancia preponderante, como así también es el componente que padece en mayor grado de indefensa ante los accidentes de tránsito.

Infracciones como el uso indebido de la acera, el cruce de la calle en lugares no permitidos o el no respetar los semáforos; son posibles causantes de accidentes de tránsito.

2. PROBLEMAS DE CONTROL.

Es muy difícil poder llegar a identificar al peatón-infractor, debido a que no existe una "Licencia de Peatón". En consecuencia su culpabilidad antes un accidente de tránsito es muy difícil de comprobar.

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 al hablar sobre la presunción de culpabilidad en caso de accidentes, estipula que el peatón **"goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas de tránsito"**.

3. CONSIDERACION JURISPRUDENCIAL

3.a. Descripción Jurisprudencial

3.a.1. Sobre la Zona de Cruce Peatonal

En zonas urbanas, el peatón tiene prioridad sobre vehículos, ciclistas, etc., para atravesar la calzada por la zona de seguridad demarcada a tal fin.

En donde no existan las marcaciones señaladas anteriormente se considerará zona reservada para el peatón la parte de calzada que prolonga la acera en sentido longitudinal.

3.a.2. Sobre la Conducta del Peatón

En cuanto a la conducta del peatón, podemos decir que por razones de sentido común debe éste mirar a sus dos lados toda vez que se disponga a cruzar la calle, a fin que el mismo sortee todo obstáculo que se le interponga en su camino.

Las normas legales como la Ley N° 13.893 y la Ley N° 24.449 contienen párrafos específicos con respecto a lo detallado anteriormente, y aunque las mismas sean ignoradas por la mayoría, esto no les quita vigencia.

Por cuanto el peatón que se encuentra en algunos momentos distraído e incurre en la imprudencia, constituye un riesgo latente para el automovilista. Por este motivo, el conductor debe manejar con precaución.

El conductor del automóvil debe poseer un total dominio de su máquina, pero no tiene que llegar a responsabilizarse de las imprudencias del peatón. Una cosa es que el automovilista sea precavido y otra es que el peatón cruce incorrectamente delante del vehículo.

3.a.3. Sobre la Conducta del Conductor al Acercarse a la Zona de Cruce Peatonal

El automovilista, en todo momento que se acerque a una zona de cruce peatonal, debe reducir su velocidad de marcha y hasta incluso por momentos llegar a detener el coche para ceder el paso al peatón. Todo accidente que se suscite en dicha zona, se presume la culpabilidad del conductor.

En caso que el agente de tránsito haya cedido el paso a los automovilistas y se produzca un accidente, la culpabilidad recae sobre estos ya que deben conducir con suma precaución.

Si la víctima es atropellada por el vehículo, y ésta cruzara con semáforo en rojo, es el conductor el que tiene prioridad de paso y marcha. De esta manera, queda demostrado que sólo la imprudencia del peatón causó el accidente.

3.a.4. Sobre la Responsabilidad de los Accidentes Ocurridos Fuera de la Zona de Cruce Peatonal

Toda vez que el peatón atraviese la calle por la esquina, lo está haciendo correctamente. En cambio, cuando lo haga por la mitad de la cuadra pierde la presunción que le otorga la Ley.

De todas maneras esta imprudencia del peatón, no excusa al conductor de determinadas responsabilidades. El tipo de accidente se caratula como homicidio culposo si el procesado no aminoró la marcha o tuvo la precaución de detenerse.

Por último, la actitud del peatón de cruzar por el medio de la calzada, en ocasiones sirve para medir culpas o dirigirlas a la víctima pero no es un motivo que acredite la inculpabilidad.

3.b. Interpretación Jurisprudencial

3.b.1. Infracciones Peatonales. El Beneficio de la Duda y las Presunciones en su Favor.

Mayoritariamente la doctrina y jurisprudencia, entienden que los vehículos se tornan "máquinas peligrosas" con posibilidades de llegar a ocasionar algún daño dado su riesgo potencial.

Cuando el accidente se produce, se origina la imputación a título objetivo sobre la base de este riesgo sin abrir juicio sobre la culpabilidad.

El derecho reconoce a través del “beneficio de la duda” la no culpabilidad del peatón, sinó cuando éste incurre en faltas muy graves o bien sean plenamente demostradas.

Por otra parte las “presunciones” son las deducciones a las que el juez, a partir de las pruebas e indicios, puede llegar a concluir sobre la forma en que el accidente ocurrió. De esta manera, obtiene una o más conclusiones diferentes. Siempre la norma hace que el juez se incline por las conclusiones favorables al peatón y descartar las restantes.

3.b.2. Distracción del Peatón y el Accidente. La Culpa del Conductor y las Culpas Concurrentes.

Una de la fallas en las que se incurren generalmente es el de la “confianza”. Las personas, tanto conductores como peatones, creen que los accidentes de tránsito no les llegarán a ocurrir a pesar de saber que los mismos se encuentran latentes. Se cree que el resto actúa en forma correcta y debida. Este principio falla cuando en situaciones idénticas no lo cumple alejándose de la legalidad.

Ejemplos claros de lo que se detalló anteriormente son:

- el peatón que cruza la calle por cualquier parte
- las distracciones del peatón
- indeseos, titubeos, detención, etc.

3.b.3. Doctrina y Jurisprudencia “Favorable y Severa con el Peatón”

El automovilista debe tener en claro en todo momento la velocidad con la que conduce. Debe hacerlo con precaución, y detener inmediatamente la marcha ante cualquier situación de peligro que se presente. De no realizar esto, se lo considera culpable del mismo.

Como situaciones de excepción a contemplar son:

- irrupción súbita del peatón
- aparición sorpresiva por detrás de un vehículo
- el peatón que se lanza a la calle abruptamente

Estas son características extremas de lo imprevisible.

Por último, según la Suprema Corte de la Provincia de Buenos Aires tiene declarado que: “ **quien maneja un vehículo, asume la posibilidad cierta de la ocurrencia de accidentes que pueden manifestarse imprevistamente**”.

3.b.4. Vehículos Especiales

Las normas legales, tienen en cuenta específicamente las situaciones de las personas que conducen los denominados “vehículos especiales”: “changuitos para compras”, “coche cuna”, “silla de lisiados”, etc. que por

razones elementales deben circular por los mismos lugares reservados para los peatones.

3.b.5. Cruces a distinto nivel

Si hubieran cruces a distinto nivel de las calles, sobreelevados o subterráneos destinados exclusivamente para los peatones, ese es el único lugar de circulación bajo pena de cometer una infracción y presumirse la culpa, total o parcial, del mismo.

IV. EL CONDUCTOR

1. CARACTER DEL DOCUMENTO

La licencia de conductor es un documento público, personal e intransferible; no acredita sino idoneidad de conducción para determinadas clases de vehículos.

Es un documento público porque lo expiden funcionarios públicos según las leyes que lo determinan.

Es personal porque su titular posee un verdadero derecho de propiedad y puede ser privado de él sólo por una actuación judicial.

No acredita identidad porque la legislación nacional otorga dicho atributo a otro documento público expedido por el Registro Nacional de las Personas llamado Documento Nacional de Identidad.

Y acredita idoneidad, porque supone para su obtención el cumplimiento de una serie de requisitos tales como: exámenes médicos, teóricos y prácticos que habilitan al titular para conducir determinadas clases de vehículos. Esto da la idea de licencia intransferible.

2. NIVEL MINIMO DE INSTRUCCION REQUERIDO

La Ley N° 24.449 entre los requisitos para acceder a la Licencia de Conductor, que el solicitante sepa leer, y para el caso de la personas que conducen vehículos de carga, máquinas agrícolas y transporte de pasajeros, de emergencias, etc.; que también sepan escribir.

Esto, en realidad, no es abusivo ya que el tema del tránsito es un problema colectivo y no individual y debe tratar de garantizarse la seguridad de la actividad.

El tránsito de hoy exige al conductor de un vehículo, concentración para la captación e interpretación para obedecer las señalizaciones en la vía pública. La persona que no sepa leer, no podrá por lo tanto cumplir con las indicaciones.

En realidad, lo que se tiende a diseñarse señales sencillas y legibles, por medio de figuras simples y claras para quién incluso no sabe leer o a escribir, aunque a veces la palabra resulta insustituible.

3. EDADES MINIMA Y MAXIMA PARA CONDUCIR

3.a. Edad Mínima

La Ley Nacional N° 24.449 establece las siguientes edades mínimas:

Edad	Tipo de Vehículo	Observaciones
21 Años	Camiones con o sin acoplado, articulados, maquinaria especial no agrícola y vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros, emergencia y seguridad.	

Edad	Tipo de Vehículo	Observaciones
17 Años	Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 Kgs. de peso o casa rodante, ciclomotores (cuando lleva pasajero), motos de menos de 150cc. de cilindrada, triciclos motorizados, autos adaptados para discapacitados, tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.	
16 Años	Para ciclomotores	cuando no se lleva pasajero.

La ley estipula en 12 años de edad mínima para circular por la calle con rodados propulsados por su conductor. Pero además faculta jurisdiccionalmente, para establecer en razones fundadas según las características locales, excepciones a las edades mínimas para conducir.

3.b. Edad Máxima

El problema se suscita en el servicio público cuando la edad máxima para manejar dichos rodados es menor a la exigida para acogerse al beneficio jubilatorio.

Según la nueva Ley Nacional N° 24.449, permanece la imposibilidad de otorgar licencia de conducción por vez primera a mayores de 65 años. Para los mayores a 65 años se reduce la vigencia de la habilitación (Decreto 179/95, Art. 2°)

4. CLASES

Dependiendo de los vehículos que circulan en la calle, son las distintas clases o categorías de licencias que se otorgan. Lo que se trata es que a nivel nacional, estas licencias se unifiquen.

La nueva Ley Nacional establece las siguientes clases o categorías:

CLASE	VEHICULOS
A	Ciclomotores, Motocicletas y Triciclos Motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 cc. de cilindrada, debe haber tenido previamente 2 años de habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años.
B	Automóviles y Camionetas con acoplado de hasta 750kg. de peso o casa rodante.
C	Camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B.
D	Los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso.
E	Camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en las clase B y C.
F	Para automotores especialmente adaptados para discapacitados.
G	Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

Las clases C, D y E son para conductores especiales, exigiéndose además poseer licencia de conducción clase B al menos un año antes.

5. SENTIDO DE LA RESPONSABILIDAD

Esta es una de las cualidades más importantes que todo conductor debe reunir, ya que como un usuario más de la vía pública, debe no sólo cuidar su propia vida sino también la del resto de las personas que hacen uso de la misma.

Mucho tiene que ver en todo esto la velocidad con la que se conduce, dado que a medida que esta aumenta los riesgos de accidentes crecen considerablemente.

6. ATENCION Y CONCENTRACION

El automovilista debe concentrarse especialmente en la conducción. Una mínima distracción puede ocasionar un grave accidente.

Un conductor que se encuentre atento y concentrado en su tarea, puede anticiparse o adelantarse a un vehículo previendo las situaciones desfavorables que se puedan presentar, pudiendo llegar a modificar su trayectoria.

Son motivo de distracción la presencia de aparatos de radio y pasacassetes, como así también el cansancio, la fatiga, la incomodidad o indisposición. Otros motivos de posibles accidentes son la impaciencia o pérdida de serenidad y fundamentalmente la ingestión de alcohol o comidas que producen adormecimiento en el conductor.

7. CONDUCCION A LA DEFENSIVA

Significa tratar de prever los riesgos en la conducción teniendo en cuenta los errores o maniobras de los demás.

Para ello hay que tratar de mantenerse alerta ante situaciones imprevistas, intuir las conductas de los demás conductores, peatones y pasajeros; como así también tratar de no involucrarse en accidentes.

Esto se logra observando el tránsito en su globalidad, mirando hacia los costados, a las personas que ascienden y descienden de otros vehículos y haciendo uso del espejo retrovisor.

Y desde el propio vehículo, hacer uso de las luces de giro, en caso de tener que frenar apretar el pedal del freno varias veces en forma suave para que las luces de frenado se enciendan, usar la bocina con el fin de advertir a otros automovilistas y además hacer uso de las luces bajas durante la noche.

Por último, si un automovilista desea imponer su prioridad, dársela. Es decir, que al manejar con mayor precaución, se pueden evitar las imprudencias de otros conductores.

8. EXAMEN TEORICO Y PRACTICO

Requisitos

Las exigencias que imponen las autoridades jurisdiccionales a los futuros conductores son:

- Saber leer y escribir
- Exámen médico sobre sus condiciones físicas y psíquicas, que será más de mayor exigencia en personas de edades avanzadas.
- Exámen teórico sobre la legislación vigente, forma de prevenir accidentes y conocimiento del instrumental del vehículo
- Exámen práctico sobre sus capacidades para conducir

A continuación se describe un formulario tipo para exámenes teóricos de conducción:

1. Por qué lugar de la calle se debe adelantar a otro vehículo?

- ☐ a) Por la derecha
- ☐ b) Por la izquierda
- ☐ c) Indistintamente por cualquiera de los dos lados

2. Qué debe hacer un conductor, antes de llegar a una intersección, si debe girar a la izquierda o a la derecha?

- ☐ a) Acercarse a la izquierda o derecha antes de iniciar la maniobra y hacer las señales respectivas
- ☐ b) Acercarse a la izquierda o derecha 30 m. antes de iniciarse la maniobra y hacer las señales respectivas
- ☐ c) Acercarse a la izquierda o derecha 30 m. antes de iniciarse la maniobra y hacer las señales respectivas

3. En qué lugares no se debe adelantar a otros vehículos por razones de seguridad?

- ☐ a) En puentes, curvas, vías férreas, bocacalles, pendientes y túneles
- ☐ b) En puentes, curvas, vías férreas, pendientes y túneles
- ☐ c) En puentes, vías férreas, pendientes, bocacalles y túneles

4. Qué vehículos tienen prioridad de paso?

- ☐ a) Ambulancias, policías, bomberos, transportes escolares
- ☐ b) Ambulancia, policías, bomberos

5. Qué se debe hacer cuando de noche otro vehículo lo encandila con las luces altas?

- ☐ a) Encender sus propias luces altas
- ☐ b) Mantener sus luces bajas
- ☐ c) Mantener sus luces bajas y apartar ligeramente la vista hacia el lado derecho del camino

6. Cuándo puede un conductor hacer uso correcto de la bocina ?

- ☐ a) Al cruzar una esquina
- ☐ b) Para advertir su presencia en caso indispensable
- ☐ c) Cuando el tránsito esta detenido y desea avanzar

7. Qué debe hacer el conductor que transita por una calle de doble sentido y, encuentra ante sí, su mano obstruida, en el momento que se aproxima otro vehículo por la mano contraria ?

- ☐ a) Debe ceder el paso al otro vehículo
- ☐ b) Tiene derecho a pasar primero
- ☐ c) No existe preferencia

8. Quién tiene prioridad de paso, al efectuar un giro en una bocacalle, estando encendida la luz verde del semáforo?

- ☐ a) El conductor que gira
- ☐ b) El peatón que cruza

9. A qué distancia de la línea de edificación transversal, antes de una bocacalle, se debe estacionar?

- ☐ a) 5 m.
- ☐ b) 10 m.
- ☐ c) 15 m.

10. Qué debe Ud. hacer, si llegando a un cruce en el que el semáforo indica luz roja, un policía le hace señas para que siga ?

- ☐ a) Espera a que el semáforo indique luz verde y entonces continúa
- ☐ b) Indicar al policía que la luz está roja
- ☐ c) Obedece la señal del policía

11. Qué es lo que estadísticamente ocasiona la mayoría de los accidentes de tránsito?

- ☐ a) El camino
- ☐ b) El conductor
- ☐ c) El vehículo

12. **Qué reglas deben ser observadas por los ciclistas ?**

- ☐ a) Las reglas para los peatones
- ☐ b) Las reglas para los conductores
- ☐ c) Ninguna

13. **Circulando en bicicleta, cuando está permitido agarrarse a un automotor?**

- ☐ a) Cuando el chofer lo ha autorizado
- ☐ b) En ningún caso
- ☐ c) Cuando vaya a poca velocidad

14. **Comete infracción si cambia de dirección girando en U sobre la misma arteria ?**

- ☐ a) Si
- ☐ b) No

15. **Qué espacio debe dejarse, adelante y atrás, de otros automotores estacionados?**

- ☐ a) 20 cm.
- ☐ b) 50 cm.
- ☐ c) 70 cm.

16. **En qué sentido deberá caminar el peatón, en los lugares donde no hay aceras?**

- ☐ a) En el mismo sentido que transitan los vehículos
- ☐ b) En sentido contrario, de frente a los vehículos
- ☐ c) Por medio de la calzada

17. **En qué momento se deben encender las luces exteriores del vehículo?**

- ☐ a) Se debe efectuar su encendido desde el crepúsculo hasta el alba
- ☐ b) En todo momento en que la falta de luz del día lo hiciera necesario
- ☐ c) se debe efectuar su encendido desde el crepúsculo hasta el alba y en todo momento en que la falta de luz del día lo hiciera necesario

18. **Como se debe estacionar reglamentariamente en una calle con pendiente?**

- ☐ a) Colocando el freno de mano
- ☐ b) Colocando las ruedas delanteras en ángulo con el cordón de la acera
- ☐ c) Colocando el freno de mano y las ruedas delanteras en ángulo con el cordón de la acera

19. **Cuándo puede un peatón cruzar en diagonal las calles ?**

- ☐ a) Si no viene ningún vehículo
- ☐ b) Si no hay pasos señalizados
- ☐ c) En ningún caso

20. **Por qué parte de la calzada deben circular las bicicletas?**

- ☐ a) Por el centro de la calzada
- ☐ b) Por la parte derecha tanto como sea posible
- ☐ c) Por el borde izquierdo

21. **El uso de la luz de largo alcance, dónde es permitida ?**

- ☐ a) En zona rural
- ☐ b) En zona urbana
- ☐ c) Es indiferente

22. **Quién tiene prioridad de paso en las carreteras, fuera de las zonas urbanas?**

- ☐ a) Los vehículos
- ☐ b) Los peatones
- ☐ c) Es indistinto

23. **La distancia a la que Ud. debe mantenerse detrás del vehículo que lo antecede, depende de:**

- ☐ a) La velocidad, el estado del tiempo y el estado del camino
- ☐ b) El límite de velocidad máxima permitido

☐ c) El estado de los vehículos

24. Qué tipo de infracción se comete cuando el conductor de un vehículo acelera la velocidad cuando otro se dispone a adelantarlo?

☐ a) Infracción menor

☐ b) Infracción grave contra la seguridad de las personas

☐ c) No constituye infracción

25. Constituye infracción no desplazarse hacia la derecha cuando otro conductor solicita el paso ?

☐ a) Si

☐ b) No

☐ c) Es indiferente

26. Constituye infracción la falta de espejo retrovisor, limpiaparabrisas o freno de mano?

☐ a) Si

☐ b) No

☐ c) Es indiferente

27. Si Ud. tiene intención de girar, con cuántos metros antes debe iniciar la maniobra ?

☐ a) 20 m.

☐ b) 30 m.

☐ c) 40 m.

28. Qué se entiende por detener un vehículo?

☐ a) Es inmovilizarlo reglamentariamente por un tiempo no mayor que el necesario, para el ascenso y descenso de pasajeros o carga y descarga de cosas

☐ b) Es inmovilizarlo reglamentariamente por un tiempo mayor que el necesario, para el ascenso y descenso de pasajeros o carga y descarga de cosas

29. Es obligatorio tomar el volante con las dos manos?

- ☐ a) Si
- ☐ b) No
- ☐ c) Es indiferente

30. Es obligatoria la utilización de la luz de giro cada vez que se deba doblar hacia la derecha o izquierda?

- ☐ a) Si
- ☐ b) No
- ☐ c) es indiferente

31. En bocacalles o intersecciones se debe avanzar con luz verde ?

- ☐ a) Si
- ☐ b) No
- ☐ c) Es indiferente

32. Qué se entiende por estacionar un vehículo ?

- ☐ a) Detener un vehículo por un tiempo no mayor que el necesario para carga y descarga de cosas o para el ascenso y descenso de pasajeros
- ☐ b) Detener un vehículo por un tiempo mayor que el necesario para el ascenso y descenso de pasajero o para carga y desga de cosas

33. Cómo se debe circular a la entrada o salida de playas de estacionamiento, talleres, estaciones de servicio, garages o de cualquier otro lugar en que se deba atravesar la acera ?

- ☐ a) Se debe circular a paso de hombre
- ☐ b) Se debe circular evitando alarmar o molestar al peatón
- ☐ c) Se debe circular a paso de hombre y evitar alarmar o molestar al peatón

34. Cuando un vehículo choca de frente a 100 km.p/hora, sus efectos equivalen a una caída de:

- ☐ a) 5 pisos
- ☐ b) 13 pisos
- ☐ c) 10 pisos

35. **Qué elementos condicionan la velocidad de un vehículo?**

- ☐ a) Condiciones del conductor y del vehículo
- ☐ b) Condiciones del conductor, del vehículo, de la calle y atmosféricas
- ☐ c) Condiciones del conductor, del vehículo, de la calle, atmosféricas y del tránsito

36. **El humo del cigarrillo concentrado en el habitáculo de un vehículo que produce ?**

- ☐ a) Embotamiento
- ☐ b) Somnolencia
- ☐ c) Embotamiento y Somnolencia

37. **Una luz amarilla intermitente, qué significa?**

- ☐ a) Prohibido avanzar
- ☐ b) Disminuir la marcha y cruzar la esquina con cuidado
- ☐ c) Prioridad de paso

38. **Cuántos metros necesita aproximadamente un vehículo que va a 80 km/h para detenerse totalmente en pavimento seco ?**

- ☐ a) 50 m.
- ☐ b) 60 m.
- ☐ c) 70 m.

39. **Cuántos metros necesita aproximadamente un vehículo que va a 80 km/h. para detenerse totalmente en pavimento húmedo?**

- ☐ a) 80 m.
- ☐ b) 90 m.
- ☐ c) 100 m.

40. **Cuándo se dispone a adelantar a un camión ,qué debe hacer ?**

- ☐ a) Toca bocina
- ☐ b) Toca bocina y hace señales con las luces
- ☐ c) Se adelanta directamente sin dar ningún tipo de aviso

41. Si a un conductor que maneja de noche se le cruza un peatón con ropa oscura, a qué distancia es detectado?

☐ a) 10 m.

☐ b) 25 m.

☐ c) 40 m.

42. Qué debe hacer cuando el automóvil que está inmediatamente delante del suyo está esperando para doblar a la izquierda?

☐ a) Pasar por la derecha

☐ b) Pasar con cuidado por la izquierda

☐ c) Tocar la bocina para indicarle que siga

43. Una luz roja intermitente que significa?

☐ a) Una señal de alto

☐ b) Una señal de ceder el paso

☐ c) Una señal de ir más despacio

44. Si usted está conduciendo detrás de un camión que lentamente va llegando a la cima de una cuesta, cuándo debe pasarlo?

☐ a) Inmediatamente, si no hay más tránsito en el camino

☐ b) Cuando llegue a lo alto de la cima y pueda ver el resto del camino

☐ c) Luego de tocar bocina como advertencia

45. cada cuánto tiempo tiene previsto detenerse a estirar las piernas y/o tomar un café o una gaseosa, si está por iniciar un viaje largo a razonable velocidad?

☐ a) Cada 100 km.

☐ b) Cada 200 km.

☐ c) Cada 300 km.

46. Cuándo debe efectuar un viaje largo, cómo se debe alimentar?

- ☐ a) Para a almorzar o cenar en la ruta
- ☐ b) Come algo liviano
- ☐ c) Come como todo los días
- ☐ d) No come nada

47. Qué cantidad aproximada de información el conductor percibe a través de la vista?

- ☐ a) 70%
- ☐ b) 50%
- ☐ c) 80%

48. Qué color predomina en las señales preventivas?

- ☐ a) Amarillo y negro
- ☐ b) Rojo y blanco
- ☐ c) Azul y blanco

49. Qué figura geométrica predomina en las señales reglamentarias?

- ☐ a) Cuadrado
- ☐ b) Rectángular
- ☐ c) Círculo

50. El pasaje de la luz a la oscuridad y viceversa, produce desajustes visuales en la conducción nocturna?

- ☐ a) Sí
- ☐ b) No

51. Ante la visibilidad reducida, qué hay que hacer?

- ☐ a) Aumentar la velocidad. para pasar la zona sin visibilidad lo antes posible
- ☐ b) Disminuir la velocidad
- ☐ c) Seguir igual, es mejor no variar las condiciones de circulación

52. **En una curva, cuál es la velocidad adecuada?**

- ☐ a) Lentamente toda ella, es lo más seguro
- ☐ b) Despacio y sin frenar al entrar, acelerar al salir
- ☐ c) ligero desde el principio, es lo mejor

53. **Cuáles son las fases en las que se divide una maniobra, por orden de ejecución?**

- ☐ a) Señalizar, observar, realizar
- ☐ b) Observar, señalar, realizar
- ☐ c) Realizar, señalar, observar

54. **En circunstancias normales, cuánto puede durar un adelantamiento?**

- ☐ a) No más de 15 segundos ó 200 metros
- ☐ b) El menor tiempo posible, pero dentro de la seguridad
- ☐ c) Todo lo que yo quiera y necesite

55. **Cuánto tiempo puede durar una detención ?**

- ☐ a) Menos de 2 minutos
- ☐ b) Más de 2 minutos pero menos de 5
- ☐ c) No tiene tiempo marcado

56. **En los túneles y puentes, qué está prohibido?**

- ☐ a) Detenerse
- ☐ b) Estacionar
- ☐ c) Detenerse y estacionar

57. **Cuándo empieza a producirse la fatiga, el conductor:**

- ☐ a) No lo nota y sus facultades siguen idénticas
- ☐ b) Sus reflejos se ven disminuídos
- ☐ c) A la media hora, ya es muy perjudicial y debe descansar

58. Cuál de estas causas produce más fatiga?

- ☐ a) Llevar las ventanillas abiertas un poco
- ☐ b) Oír música
- ☐ c) Conducir con el vehículo al máximo de velocidad

59. Cuándo el alcohol empieza a hacer efecto?

- ☐ a) Inmediatamente después de tomarlo
- ☐ b) Hasta aproximadamente 1 hora no se siente sus efectos
- ☐ c) Depende muchos factores, pero 4 horas es el término medio

60. De qué depende la duración del tiempo de reacción?

- ☐ a) Del conductor y del vehículo
- ☐ b) Del conductor y de la vía
- ☐ c) Del conductor solamente

61. la distancia recorrida por el vehículo desde que el conductor ve el obstáculo, hasta que logra detenerlo, se llama ?

- ☐ a) Distancia de detención
- ☐ b) Distancia de reacción
- ☐ c) Distancia de frenada

62. De la tres distancias citadas en la pregunta anterior, cuál es la mayor de ellas ?

- ☐ a) La de frenada
- ☐ b) La de reacción
- ☐ c) La de detención

63. La distancia de frenada depende de:

- ☐ a) Lo rápido que el conductor pise el freno
- ☐ b) No tiene nada que ver con el conductor
- ☐ c) Del vehículo, la vía y el entorno

64. De noche, qué medidas de precaución debemos adoptar?

- ☐ a) Ninguna en especial, sólo cumplir las normas vigentes
- ☐ b) Circular más despacio, más atento y en especial más separado del vehículo que va adelante
- ☐ c) Poner las luces que más me alumbran

65. El conductor, de noche, se fatiga más que de día?

- ☐ a) Sí, pues precisa mayor atención
- ☐ b) No, pues es más relajante la conducción
- ☐ c) Da igual pues no varía nada en la conducción

66. El sentir fatiga, es una emergencia?

- ☐ a) Sí, y debe detenerse inmediatamente
- ☐ b) No, pues es una circunstancia prevista y deben programarse las paradas
- ☐ c) Sí, y es peligrosa a la hora de conducción

67. Un conductor en perfectas condiciones físicas, tiene:

- ☐ a) Menos posibilidades de tener un accidente
- ☐ b) Las mismas posibilidades, por se otras causas por las que se produce un accidente
- ☐ c) Si está bien físicamente, no tendrá ningún accidente

68. Al ingresar en una rotonda ¿quién tiene prioridad de paso?

- ☐ a) El que está circulando por la misma
- ☐ b) El que intenta ingresar a la misma

69. Para egresar en una rotonda ¿quien tiene prioridad de paso?

- ☐ a) El que circula por la misma
- ☐ b) El que intenta egresar de la misma

70. Cuál es la marcación de pavimento que habilita para adelantarse a otro vehículo?

- ☐ a) La línea continua
- ☐ b) La línea discontinua
- ☐ c) La línea doble continua

9. OTORGAMIENTO DE LICENCIA

Por último para el otorgamiento de licencias, la autoridad jurisdiccional es el único organismo habilitado a tal fin. Este entrega una licencia única para la conducción del vehículo que el que el conductor utiliza.

La vigencia máxima de dicha licencia es por el término de 5 años, que disminuirá a medida que el conductor sea de mayor edad. La renovación consistirá en la aprobación de un examen psicofísico.

Esta licencia obliga al titular a acatar los controles y exigencias en beneficio de la seguridad vial.

V. EL VEHICULO

1. CONDICIONES Y REQUISITOS

Por lo general, las muertes derivadas de accidentes de tránsito superan en cantidad a las ocasionadas por enfermedades terminales.

Además, frente a nuevos accidentes de tránsito se observa que por parte del gobierno se lanzan otro tipo de medidas oficiales de prevención contra los mismos.

El tema se circunscribe específicamente a los "hombres", a las "circunstancias del exterior", de educación, del estado de las calles y caminos como así también del mantenimiento del parque automotor: es decir luces, frenos, dirección y de prudencia de conducir.

Todo pasa por una cuestión de conciencia, de educación y responsabilidad. Muchas veces, las personas que conducen o peatones son de escasa edad o bien son ancianos de visión disminuida. También circulan personas drogadas, alcoholizadas que consumen tranquilizantes o somníferos. Estas enumeraciones son posibles causales de accidentes de tránsito.

De esto se desprende que la **salud** es un factor preponderante o mejor dicho es una condición de seguridad en la circulación en la vía pública para llegar a evitar posibles accidentes.

En el caso del transporte de pasajeros, la responsabilidad de la verificación del vehículo recae sobre el titular del mismo o bien de la empresa sin perjuicio del empleado que conduce la unidad.

2. RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE DE MODELOS NUEVOS

Todo vehículo nuevo que haya sido fabricado en el país o bien se haya importado debe cumplir con las condiciones de seguridad, de emisión de contaminantes y demás especificaciones contempladas en las normas legales y reglamentaciones vigentes.

Cada vehículo debe ser certificado por su fabricante o importador acerca de que se ajusta a las normas de seguridad vigentes. En caso de que el automotor sea fabricado en varias etapas, la última persona que participe debe acreditar su total responsabilidad en cuanto a dicha seguridad.

Con respecto a las autopartes, su sistema de comercialización debe responder a la inviolabilidad de su envase. Las autopartes de seguridad no se deben reutilizar ni reparar salvo que su proceso de reacondicionamiento garantice las mismas prestaciones que el modelo original.

3. DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

- a) Cinturones de seguridad y cabezales.
- b) Paragolpes delantero y trasero.
- c) Guardabarros.
- d) Sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas.
- e) Espejo retrovisor.
- f) Bocina reglamentaria.
- g) Vidrios transparentes .
- h) Protección contra el encandilamiento solar.
- i) Dispositivo para corte de energía.
- j) Sistema motriz de retroceso.
- k) Sistema de renovación de aire sin posibilidad de ingreso de emanaciones del vehículo .
- l) Que sus puertas, baúl y capot no puedan abrirse inesperadamente.
- ll) Trabas de seguridad para niños en puertas traseras.
- m) Mandos o instrumental del lado izquierdo para que el conductor no se distraiga.

Contendrán:

- 1- Tablero de fácil visualización.
- 2- Cuentakilómetros.
- 3- Velocímetro.
- 4- Indicadores de luz de giro.
- 5- Testigo de luces alta y de posición.

- n) Fusibles interruptores automáticos accesibles y en cantidad suficiente.
- ñ) Para motocicletas y ciclomotores deberán contar con casco y anteojos de seguridad.
- o) Extintor de incendios.
- p) Un sistema de enganche tipo rígido.
- q) Un sistema de balizas.

4. OTROS REQUERIMIENTOS

Ningún automotor debe superar los límites reglamentarios de emisión de ruidos.

A todo rodado que circule por la vía pública se le debe otorgar su correspondiente cédula de identificación.

Deben figurar también las personas autorizadas para su uso. Contar con la identificación de su dominio en forma clara e indeleble.

El motor y otros elementos deben poseer la numeración correspondiente.

5. AUTOMOVILES DE CAMBIO AUTOMATICO

En este tipo de vehículos hay muchas cosas que no se realizan como en los que poseen cajas de cambio mecánicas.

No obstante, se pueden dar ciertos consejos:

Cuando se sube una pendiente, sólo se debe seguir acelerando, y no preocuparse por el cambio que se debe colocar.

Cuando se baja una pendiente, hay que colocar la palanca en marcha reducida.

Arrancar en una pendiente es una tarea sencilla. Hay que colocar un pie en el freno y otro en el acelerador y soltando levemente el freno se comienza a acelerar.

Hay que asegurarse que la palanca quede en neutral cuando se detenga la marcha.

VI. LA VIA PUBLICA Y SEÑALAMIENTO VIAL

1. CONCEPTO

Se define como Vía Pública al espacio destinado para la circulación. Puede ser una calle, un camino o ruta destinados al tránsito y que deben cumplir con ciertas reglamentaciones (Leyes) para la circulación de vehículos y peatones.

En cuanto al concepto sobre señalamiento vial podemos indicar que se refiere al conjunto de elementos destinados a prevenir, regular, informar o dirigir al tránsito.

2. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Una señalización óptima se logra a través de tres elementos fundamentales:

Claridad: que sea de fácil visualización como así también de fácil comprensión.

Sencillez: el mensaje que transmite sea a través de símbolos claros, simples y convencionales.

Uniformidad: referido al tipo y característica de la señal como así también a la ubicación y frecuencia. La nueva Ley de Tránsito (24.449), establece que la señalización y demarcación uniforme de la vía pública debe ajustarse a los convenios internos y externos vigentes. Al usuario sólo se le debe exigir como regla de circulación las indicadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme del señalamiento vial .

3. CLASES

3.a. Según el Tipo de mensaje

Las señales de tránsito se pueden clasificar en los siguientes tipos:

3.a.1. Señales de peligro

Sirven para advertir al conductor y prevenirlo acerca de un peligro cierto y lo obligan a prestar una mayor atención para sortear la situación. (Ej.: loma de burro)



3.a.2. Señales preceptivas

Indican una actitud a cumplir casi en forma obligatoria. Su incumplimiento, le producirá al conductor una situación de inminente peligro. Se subdividen en:

3.a.2.1. Señales de prohibición

Obviamente indican una prohibición. Ejemplos de estas señales son carteles de prohibición de estacionamiento, prohibido girar a la izquierda o derecha, etc.



3.a.2.2. Señales de Obligación

Obligan al conductor a adoptar determinadas actitudes. Por ejemplo, señales para ceder el paso.



3.a.2.3. Señales de final de prescripción

Indican la finalización de las señales del punto 3.a.2.1. Por ejemplo, fin de la prescripción de circular a 35Km/h.



3.a.3. Señales informativas

Entre ellas, se pueden contar:

3.a.3.1. Señales de normas de circulación.(Ej. a 300m. Pare)



3.a.3.2. Señales que indican otros servicios.(Ej. Camping)



3.a.3.3. Señales de orientación. Indican dirección y distancia de localidades próximas.



3.a.3.4. Señales de situación. (Ej. Catedral)



3.a.3.5. Señales diversas.(Ej. Museo)



3.b. Según ubicación

3.b.1. Señalamiento horizontal

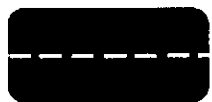
Este tipo de señalización se realiza sobre las calzadas y en los cordones de las aceras.

3.b.3.1. Circulación

Entre estas señales se advierten las **Líneas de Eje Divisorio** que son de doble trazo continuo y de color amarillo y que dividen dos corrientes de circulación de sentido contrario.



También existe la **Línea de Carril de Tránsito** y consiste en una línea blanca de trazo continuo o discontinuo para la división de corrientes circulatorias en un mismo sentido. Las **Flechas**, indican sentidos de marcha o giro permitidas.



Por último, las **Líneas de Borde** indican la separación de una banquina y consiste en una línea blanca de trazo continuo.



3.b.3.2. Intersecciones

La **Línea de Pare**, se encuentra en forma perpendicular al sentido de circulación y se conforma de una línea blanca de trazo continuo.



La señal de **Senda peatonal** también se encuentra dispuesta en forma transversal y está destinada al cruce de peatones (esta señal se conforma por dos líneas paralelas continuas, discontinuas, o indicadas por franjas blancas paralelas al sentido de circulación).



3.b.3.3. Estacionamientos y paradas

Las señales para **Cocheras** indican el espacio en el que debe ingresar un rodado para su estacionamiento. Y para el estacionamiento de colectivos también existen las líneas amarillas de trazo continuo a tal fin.



3.b.3.4. Otras demarcaciones

Por ejemplo los pasos a nivel se indican con una **Cruz**, las isletas sirven para canalizar corrientes circulatorias a través de una señal en V.

3.c. Según la mutabilidad o inmutabilidad del mensaje

3.c.1. Señales inmutables

Su mensaje no varía a través del tiempo. Por ejemplo el cruce de un puente.

3.c.2. Señales mutables

Su mensaje, sí varía a través del tiempo.

4. LIMITACIONES IMPUESTAS A LOS FRENTISTAS

4.a. Limitaciones al dominio privado en interés público

Nuestro Código Civil otorgó originariamente al derecho de propiedad tres caracteres: **absoluto, exclusivo y perpetuo**.

Absoluto: porque el dominio es el derecho real en virtud del cual una cosa se encuentra sometida a la voluntad y a la acción de una persona.

Exclusivo: porque dos personas no pueden tener cada una en el todo el dominio de una cosa, sino ser propietarias en común.

Perpetuo: porque el propietario no deja de serlo, aunque no ejerza ningún acto de propiedad, o tenga la imposibilidad de hacerlo y aunque un tercero los ejerza con su voluntad o contra ella.

Las siguientes limitaciones al dominio no son más que mutaciones de estos tres caracteres antes descriptos.

Por ello, se entiende que desde que el hombre decide vivir en sociedad (existen intereses comunes) sus derechos terminarán por confrontar con los del prójimo. Por lo tanto, los intereses individuales o personales deben limitarse o recortarse para evitar de entrar en conflicto con los de los demás.

Se puede distinguir dentro de estas limitaciones dos áreas del derecho: el Privado y el Público, dando lugar a limitaciones en interés privado y limitaciones al interés público. Las primeras se regulan por el Derecho Civil, las segundas por el Derecho Administrativo.

Las limitaciones al interés Privado es interpretado por el Código Civil en cuanto que el imperio se extiende a todo el territorio de la Nación, mientras que el interés Público por ser propio del Código Administrativo incumbe a una decisión local. Estas últimas limitaciones tienen competencia en los órganos legislativos provinciales y en caso que los delegue los órganos deliberativos municipales.

4.b. Limitaciones "stricto sensu" o restricciones

La restricción es un tipo de limitación y es una condición legal del derecho de propiedad.

De esto se desprende la no existencia de derechos absolutos. Las restricciones reducen dicho carácter absoluto del derecho de propiedad para una mejor convivencia social. Asimismo se ve reducido razonablemente la amplitud de su disfrute pero sin alterar su exclusividad y perpetuidad.

Las restricciones administrativas son las siguientes:

- Son generales (rigen para todos los propietarios)
- Son permanentes
- No se indemnizan

- No prescriben
- Son ilimitadas (no se tipifican en clases y categorías)
- Recaen sobre cualquier bien
- Son ejecutorias (el particular no las puede impedir)
- Son impuestas por el órgano administrativo

4.c. Servidumbres administrativas

Las servidumbres, jurídicamente, limitan al dominio en un interés público o privado que reduce el carácter de exclusivo al derecho de propiedad. Cuando se beneficia al interés público, estamos en presencia de una servidumbre administrativa.

Las servidumbres, cuando afectan la exclusividad del derecho de propiedad otorgan el disfrute del dominio al propietario como así también al beneficiario de la servidumbre operando de esta forma una especie de desdoblamiento de dicho goce.

4.d. Naturaleza jurídica de las limitaciones impuestas en la ley 24.449

El Decreto 692/92, normativo de la Ley 24.449 define a las servidumbres como a las limitaciones que en beneficio del tránsito recae sobre los frentistas.

En consecuencia, el carácter absoluto del derecho de propiedad se ve atenuado en cuanto a restricciones se refiere. Pero dicha atenuación es razonable, no degradando el derecho de propiedad.

Esto hace que las servidumbres no vulneren el derecho de exclusividad del dominio, no haciendo a las servidumbres indemnizables.

5. RESPONSABILIDAD POR FALTA O DEFICIENTE SEÑALIZACION

Es verdad que muchos accidentes de tránsito pueden llegar a evitarse de existir una buena señalización, pero no se puede concluir que toda vez que haya un accidente, sea responsabilizada civilmente la autoridad local.

Frente al amplio espectro de posibilidades lógicas de responsabilidad, debe analizarse la relación causa-efecto entre la falta de señalización y la ocurrencia del accidente. Pero la imperfección del servicio prestado por la municipalidad, no importa establecer una relación causal directa ya que dicho organismo no podría liberarse de las consecuencias dañosas del accidente.

Esta pauta jurisprudencial, no debe ser entendida como una cuestión de impunidad.

Así también, cuando se realizan trabajos en la vía pública debe existir una responsabilidad solidaria entre el contratista y el tercero contratado a fin de efectuar las señalizaciones adecuadas en dichos casos.

Por último, la autoridad de control es responsable por las consecuencias dañosas generadas por el mal funcionamiento de los dispositivos de señalización.

6. LA VIA PUBLICA

6.a. Concepto

Se entiende por Vía Pública a toda carretera, camino, calle, callejón, pasaje, senda, paso de cualquier naturaleza incorporado al dominio público o a las áreas así declaradas por la autoridad utilizados para la circulación, abiertos al tránsito y en consecuencia sujetos a leyes y normas que rigen la circulación de vehículos y peatones.

6.b. Significado y conservación

En la Vía Pública existen señales viales, que exigen al conductor el respeto de las mismas con el objeto de lograr una circulación con menores índices de accidentes. Esto implica:

- a. Conocer su significado.
- b. Acatar lo que estas señales informan u ordenan.
- c. Conservarlas, porque destruirlas es un delito y atenta contra la seguridad de las personas.

Por lo tanto, que estas señales sean colocadas en la vía pública, redundará directamente en la seguridad tanto de peatones como automovilistas que se encuentran circulando. Asimismo se deben destacar en dichas señales formas y colores que pertenezcan a un sistema único en todo el país.

Esto facilita, que tanto residentes como viajeros se encuentren en las mismas condiciones dentro de la vía pública que en cada caso sean establecidas.

6.c. Tipos y clasificación

En este punto podemos encontrar dos tipos de vía pública: **RUTAS** y **CALLES**. A continuación describiremos cada una de ellas:

RUTAS:

Se puede decir que nuestro sistema de rutas está compuesto de:

- a. Red troncal o sistema vial nacional.
- b. Caminos provinciales.
- c. Caminos comunales o municipales.

En el año 1932 fue creada la Dirección Nacional de Vialidad, y a partir de ese momento se puede decir que nuestro país posee una **red troncal de rutas nacionales**. Estas rutas fueron pensadas, planificadas, diagramadas y ejecutadas de acuerdo a las necesidades de las distintas provincias del territorio nacional. A su vez existen también una serie de rutas que se conectan con esta red troncal.

Todas estas rutas, se construyen de acuerdo a las zonas que unirán, ya sean agrícolas, ganaderas, mineras, turísticas, etc.; y su ampliación y mantenimiento están en constante ejecución.

Para la construcción de este tipo de vía pública se tiene en cuenta por un lado el volumen actual de tránsito, el que en un futuro podrá circular y también el tipo de movimiento vehicular que las use.

Las rutas responden a variados objetivos:

- Servir de tránsito a un gran número de vehículos o tránsito liviano, y otras son destinadas al tránsito pesado.
- Unen ciudades, zonas, regiones, provincias y hasta naciones vecinas.

CALLES:

Calle significa senda, camino público entre dos filas de viviendas o árboles. A medida que una ruta se interna en una ciudad, su trazado va cambiando sus características para adoptar rasgos urbanos propios de las llamadas tan comunmente **CALLES**.

El mantenimiento de este tipo de vía pública, está cargo del municipio. Este trabajo es una tarea ardua, ya que demanda de por sí que se destinen recursos humanos, económicos, materiales como así mismo de una gran cantidad de horas-hombre de trabajo.

El deterioro de una calle no sólo se debe a la cantidad de transeúntes y vehículos que circulan por la misma, sino que las inclemencias climáticas son un factor preponderante en las mismas.

El mantenimiento no sólo de calles, sino también de rutas o caminos es responsabilidad “y compartida” entre gobiernos municipales, provinciales y el nacional. Por último, su financiación proviene de diversos impuestos.

PLANIFICACION URBANA:

La autoridad local, procurará preservar la estructura y fluidez de la circulación, dando preferencia al transporte colectivo, procurará su desarrollo y podrá fijar:

- a) Vías o carriles especiales para la circulación del transporte público en forma exclusiva u obligatoria de circulación.
- b) Sentidos de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada en días y horarios especiales, produciendo los desvíos pertinentes.
- c) Nuevas y distintas modalidades de estacionamiento, referido a lugar, forma y sistema de control.

Servidumbre: en el derecho civil es un gravámen sobre un inmueble para uso y utilidad de otro. La servidumbre es un derecho real que acompaña al predio sirviente y no puede enajenarse con independencia de éste, es indivisible.

Para los propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública es obligatorio:

- a) Permitir la colocación de señales o indicadores de tránsito necesarios.
- b) No colocar carteles ni luces que puedan confundirse con los indicadores de tránsito o que su tamaño o intensidad los perturbe.
- c) Mantener en condiciones la seguridad de toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía pública.
- d) No evacuar aguas servidas hacia la vía pública.
- e) Colocar en las salidas a la vía pública cuando la intensidad de movimiento de vehículos lo justifique, balizas intermitentes, para anunciar sus egresos.
- f) Solicitar autorización para la colocación de carteles en las vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño y tamaño no confundan al conductor.

6.d. Normas vigentes referidas a la vía pública

6.d.1. ESTRUCTURA VIAL

Toda obra que se ejecute en la vía pública y que esté destinada a surtir un efecto en la misma, debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial, dependiendo la diferenciación para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados en sillas de ruedas y otra asistencia ortopédica.

6.d.2. SISTEMA UNIFORME DE SEÑALAMIENTO

La vía pública será señalizada y demarcada de acuerdo al sistema uniforme de señalamiento que se reglamente de acuerdo a los convenios internos y externos vigentes.

Toda disposición de carácter local, sólo será exigible al usuario cuando se hallen expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento.

Toda señal que no sea colocada por la autoridad competente, debe ser autorizada por ella.

6.d.3. OBSTACULOS EN LA VIA PUBLICA

En lugares de circulación peligrosa o suspendida, la autoridad competente debe señalizar el sitio sin perjuicio de adoptar medidas para atenuar el peligro.

Para el caso que la luz natural disminuya, el señalamiento se realizara exclusivamente con balizas de luz propia, amarilla para el caso que signifique precaución y roja prohibición de avanzar.

6.d.4. SEÑALES VIALES

Concepto

Son todos aquellos símbolos, carteles, marcas o luces que la autoridad competente instala en la vía pública con el fin de regular el tránsito de peatones y vehículos.

Son parte integrante de la vía pública y son el complemento necesario que contribuye a valorizar la efectividad de las diferentes características que ofrecen las calles o caminos para brindar seguridad y orientación al conductor de un vehículo y a todos sus usuarios.

El objetivo, de una señal vial es lograr la atención del conductor y del peatón frente a determinadas situaciones en la vía pública, ordenando de alguna manera el tránsito.

Clases de Señales Viales

Existen cinco grupos y son:

- a. Verticales
- b. Horizontales
- c. Luminosas
- d. Manuales
- e. Acústicas

I. Señales Verticales

Se componen generalmente de una chapa y de un soporte instalados o colocados a los costados de una calle, un camino o una ruta. Esta, a su vez, se dividen en:

- a. Señales de Prevención
- b. Señales de Reglamentación

c. Señales de Información

Las **señales de prevención** sirven para advertir al conductor sobre la existencia de ciertos peligros en la vía pública, siendo ubicadas aproximadamente a 150mts.del lugar.

Las características de estas señales dependen del objetivo que las mismas persiguen:

1. TRIANGULARES: (blancas con borde rojo) establecen la existencia de un peligro grave (cruces peatonales y ferroviarios) con el fin de lograr que los vehículos detengan su marcha y así prevenir algún accidente.
2. ROMBOIDALES: (amarillas con borde negro) determinan la presencia de riesgos menores (reducción de velocidad, o maniobrar según la circunstancia).
3. CRUZ DE SAN ANDRES: (blanca con borde rojo) se colocan precisamente en lugares donde existen cruces de vías férreas con caminos o calles.

Las **señales de reglamentación** indican prohibiciones, limitaciones u obligaciones que reglamentan el tránsito. Su no cumplimiento, además de hacerlo pasible de penalidades, agrega la posibilidad de incurrir en graves accidentes atentando contra la vida de los demás.

1. OCTOGONAL: (roja con letras blancas) es usada para señalar la prioridad de paso del tránsito que circula por una vía pública de mayor importancia. Ante esta señal el conductor debe detenerse y esperar tener acceso libre. Es similar a una luz roja intermitente de un semáforo.
2. TRIANGULAR INVERTIDA:(blanca con borde rojo) se utiliza para la señal CEDA EL PASO. Obliga a dar prioridad de paso a todo vehículo que circule por la vía pública transversal , sin que sea obligatorio detener la marcha.
3. CIRCULAR: (blanca con borde rojo) limitan, obligan o restringen.
 - 3.a. Cuando están atravesadas por una banda diagonal, prohíben.
 - 3.b. Las señales con fondo azul y letras o números en blanco, permiten.
 - 3.c. Cuando no están atravesadas por una banda en diagonal, obligan o restringen.
4. FLECHAS DIRECCIONALES: (fondo azul o negra, flecha blanca) se encuentran por lo general en las esquinas de la vía pública, en zonas urbanas, indicando el sentido de circulación.

Las **señales de información** tienen por objeto guiar al conductor, proporcionándole indicaciones de utilidad.

1. **SEÑALES DE ORIENTACION:** indican la ubicación de ciudades o distancias. Los carteles son de color azul o verde con letras en blanco.
2. **SEÑALES VARIAS:** incluyen las señales de Educación Vial, Lugares Históricos, de Interés Público, Nomenclatura de calles, rutas o autopistas. Pueden ser blancas con letras negras, o azules con letras blancas.
3. **SEÑALES DE INDICACION DE RUTA:** son las que se encuentran incorporadas en otras señales, debajo de las placas de información. Son blancas con el número de ruta en negro e indican el número de ruta por la que se transita, las que tienen en su lado inferior en ángulo corresponden a rutas nacionales y las demás a rutas provinciales.
4. **SEÑALES COMPLEMENTARIAS:** indican la existencia de servicios auxiliares tales como puestos de primeros auxilios, surtidores de combustible, hoteles, paradas de ómnibus, etc. Son rectangulares, de fondo azul y campo cuadrado blanco, sobre el que se distingue signos de color negro.

II. Señales Horizontales

Estas señales también llamadas marcas viales o demarcación horizontal son aplicados sobre el pavimento con el propósito de advertir e informar a los usuarios de la vía pública.

Estas marcas son de color blanco o amarillo. El color amarillo es el que se usa para las líneas que separan distintos sentidos de circulación.

Las señales horizontales pueden ser:

- a. **LINEAS LONGITUDINALES CONTINUAS DOBLES.** Estas líneas dividen corrientes circulatorias y determinan el límite extremo izquierdo de éstas. No deben trasponerse ni circular sobre ellas.
- b. **LINEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS.** Dividen carriles, son de color amarillo o blanco y se pueden transponer para adelantarse a otro vehículo.
- c. **LINEAS LONGITUDINALES CONTINUAS.** Está prohibido transponerlas; se debe circular dentro de ellas.
- d. **SEÑALAMIENTO EN CURVAS.** La señal se forma con una doble línea central continua con extremos de trazos continuos y discontinuos. En el caso que la calzada sea estrecha, la línea central será una sola.
- e. **LINEAS MIXTAS.** Se componen de una doble línea central. Una continua y otra discontinua. Los vehículos que circulan

del lado de la línea discontinua, pueden transponerla, no así los que circulan en el sentido contrario.

- f. **SENDAS PEATONALES.** Indican la zona de cruce del peatón y generalmente se encuentran ubicadas en las intersecciones de calles.
- g. **LINEAS DE FRENADO O DE SEGURIDAD PEATONAL.** Están ubicadas antes de las sendas peatonales en forma transversal a las mismas. El conductor del vehículo, debe detener la marcha para dar prioridad al peatón.
- h. **FLECHAS GUIAS.** Establecen el sentido de circulación y los cambios de dirección.
- i. **LINEA DEMARCADORA DE ZONA PARA ESTACIONAR.** Indica el lugar de estacionamiento de vehículos (de particulares o transportes de pasajeros) y que no deben ser transitados.

III. Señales Luminosas

A. En la Vía Pública

Uno de los elementos de iluminación eléctrica más importante de la vía pública es el semáforo. La finalidad de éste, es encauzar y detener el tránsito.

Existen tres tipos de semáforos:

1. SEMAFORO VEHICULAR
2. SEMAFORO DE GIRO
3. SEMAFORO PEATONAL

EL SEMAFORO VEHICULAR posee tres luces:

- 1.a. **Luz verde:** permite avanzar.
- 1.b. **Luz roja:** obliga la detención antes de la línea marcada a tal efecto, o antes de la senda peatonal prohibiendo cualquier otro movimiento.
- 1.c. **Luz amarilla:** indica precaución, ya que a continuación se efectuará el cambio a la luz roja. Si el vehículo se encuentra a 30 metros antes de la intersección de la calle, debe detener el mismo antes del cruce. Pero si el cambio de luces lo encuentra al vehículo cruzando la bocacalle, éste deberá acelerar su marcha.
- 1.d. **Luz amarilla intermitente:** indica que hay que avanzar con precaución, pero el conductor deberá tener en cuenta las prioridades de paso existentes.

EL SEMAFORO DE GIRO posee dos luces:

- 2.a. **Luz verde:** autoriza a girar a la izquierda o derecha, según lo indique.
- 2.b. **Luz roja:** impide realizar el giro hasta tanto sea autorizado por la luz anterior.

EL SEMAFORO PEATONAL, generalmente colocado frente a la senda peatonal. Su finalidad es regular el tránsito del peatón en calles y consta de dos luces:

- 3.a. **Luz blanca o verde:** permite al peatón, el cruce.
- 3.b. **Luz anaranjada fija:** prohíbe el cruce.
- 3.c. **Luz anaranjada intermitente:** prohíbe al peatón el cruce pero si éste ha iniciado el mismo con luz blanca, deberá apresurar el paso.

B. Del Conductor del Vehículo

El automovilista puede realizar desde su propio vehículo señales luminosas y exteriorizarlas a través de sus faros y luces delanteras y traseras.

Las señales consisten en advertir a otros conductores sobre las siguientes maniobras:

1. **DETENERSE:** Encender los focos traseros con luz intermitente (baliza), disminuyendo la marcha hasta detenerse totalmente.
2. **GIRAR:** según sea a la izquierda o derecha, hay que mover la palanca de luz de giro hacia abajo o hacia arriba.
3. **PREVENCION:** En los casos de adelantamiento, al cambiar al carril de contramano con el fin de advertir a todo vehículo que viniera por dicho carril encender las luces delanteras en forma intermitente.

IV. Señales Manuales

a. A cargo del Agente de Tránsito

En la intersección de calles o caminos debe ejercerse un control vehicular sin que esto quede al arbitrio de los conductores o peatones. Esto se logra mediante las señales luminosas descritas anteriormente o bien mediante las señales manuales de tránsito, tarea esta que realiza el agente de tránsito. Este debiera indicar cuando los vehículos o peatones deban cruzar la bocacalle o detenerse.

El agente de tránsito, con el fin de regular la circulación hará uso de un código manual de acuerdo a la señal que corresponda.

Su tarea no sólo se concentra en regular el tránsito y el movimiento peatonal, sino también tiene la responsabilidad de evitar que ocurran accidentes que pongan en riesgo la seguridad de conductores y peatones bajo su control.

b. A cargo del Conductor

Al igual que el agente de tránsito, el conductor realiza señales manuales con el fin de anticipar al resto de los conductores sobre las maniobras que va a realizar.

Con ello también se logra durante la conducción evitar accidentes.

V. Señales Acústicas

1. EN LOS CRUCES DE PASO A NIVEL FERROVIARIO

Se ponen en funcionamiento momentos antes de la llegada de un tren a ese paso y también ocurre la bajada de barreras simultáneamente, encendiéndose luces rojas intermitentes.

Una vez que el tren pasó, estas señales son desactivadas permitiendo el paso de vehículos.

2. BOCINA

La bocina sirve para advertir o prevenir.

Pero, aún el uso de la bocina no libera de la responsabilidad de conducir con precaución, ya que no da prioridad de pasó.

Por último, su uso tiene limitaciones en horarios nocturnos.

3. SIRENAS

Determinados vehículos que cumplen funciones de servicios públicos, como ambulancias, bomberos, policía usan las denominadas sirenas.

Son utilizadas únicamente en actos de servicios, y obligan a los demás conductores a cederles el paso para que puedan cumplir rápidamente con su servicio.

VII. LA ACTUACION DE LA AUTORIDAD DE CONTROL

1. La Razonabilidad aplicada al tránsito

Según la postura de algunos autores con respecto al tema del tránsito es que el hombre se desplaza a una velocidad aproximada de 8 Km/h y que a esa velocidad tiene la posibilidad de apreciar todos los detalles del mundo que le rodea y estimular todas las unidades de senso percepción.

Al desplazarnos a 100 Km/h; a esa velocidad gran parte de toda esa información que percibimos se reduce.

Jurídicamente, el control y juzgamiento del tránsito radica en determinar el derecho para la convivencia en movimiento.

En realidad, la tarea consiste en reordenar los factores de una realidad que ha sido perturbada por dicho movimiento. Es una readaptación y que no es un punto de equilibrio definitivo sino un segmento de tensión que para cada caso concreto buscará su nivel de armonía.

La nueva Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 intenta que en el accionar de los agentes de control de las normas de tránsito, estos se inspiren en el principio de razonabilidad. Esto implica escoger los mejores medios disponibles (legales, materiales, auxiliares, etc.) para el logro del fin deseado (fluidez, seguridad, protección del medio ambiente, etc.).

La Razonabilidad "Medios-fines" es **proporcionalidad** entre lo que se pretende lograr en un caso determinado y como se aspira a obtenerlo.

Razonabilidad implica también **progresividad** en la aplicación de los medios disponibles. La autoridad de control debe elegir aquel medio que implique al usuario de la vía pública un menor sacrificio en términos de libertad. Por ejemplo si en un caso determinado, el orden del tránsito vehicular se logra con un simple silbato; ¿De qué sirve labrar un acta de infracción?.

Si el dispositivo elegido resulta insuficiente, entonces habrá que aplicar progresivamente otros medios disponibles.

La Razonabilidad implica también **sensibilidad**, para adaptarse a situaciones imprevistas que se generen alrededor del tránsito vehicular. Según el Art. 23° de la Ley Nacional N° 24.449, ante situaciones de obstáculos anormales en la vía pública que atenten contra la seguridad y/o fluidez del tránsito, son los organismos con facultades los que deben actuar de inmediato advirtiendo sobre tales riesgos a los usuarios y coordinando su accionar a efectos de dar continuidad al mismo.

La legalidad, debe ser entendida entonces con un carácter de equidad. Por ello, una de las características del poder de policía de tránsito es su carácter supletorio de la legislación formal. Por ejemplo ¿Cómo entender el principio de legalidad cuando una tormenta ha derribado árboles sobre una vía pública de doble mano, inutilizando una de ellas? ¿Cómo aplicarlo cuando se descomponen las señales mecánicas en un cruce de calle de gran fluidez vehicular? Entonces, el Art. 36° de la Ley N° 24.449 establece que en la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de control, las señales de tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

En resumen, la aplicación del principio de **razonabilidad** en el control del tránsito vehicular tiene que ver mucho con la **eficiencia**, o sea con la aplicación de la medida justa para lograr el efecto deseado evitando las que resulten inútiles a tal fin.

2. La Autoridad de Control

Si la transgresión tiene un carácter penal, entonces estaría justificada en forma obligatoria la actuación de personal perteneciente a las fuerzas de seguridad como autoridad controlante.

En cambio, si la transgresión tiene un carácter administrativo, es posible la intervención directa y exclusiva de los organismos administrativos locales especializados en control.

La Ley N° 24.449 establece que las autoridades de aplicación y comprobación son los organismos nacionales, provinciales y municipales que sean determinados por cada jurisdicción y que adhieran a la Ley (art. 2°). Según este criterio, menciona más adelante como autoridad local tanto a la municipal (administrativa) como a la provincial (administrativa o de seguridad) .

VIII. PENAS Y CARGAS

1. Multas

La multa es la sanción que se aplica más generalmente en materia de infracciones de tránsito.

Esta multa, presenta importantes inconvenientes:

- a) No es igualitaria, dado que en la práctica el mismo monto nominal de una multa, tiene distinta repercusión de acuerdo al patrimonio del multado (infractor rico o pobre)
- b) No tiene carácter personal, lo que no cumple con la finalidad correctora de la misma. En realidad, la repercusión patrimonial de la misma recae sobre el grupo familiar del infractor o bien sobre la empresa o negocio dueño del vehículo para la cual el conductor trabaja, los cuales no son los responsables de la transgresión.
- c) No indica la certeza de cumplimiento de la multa, ya que el pago de ésta depende de la voluntad del infractor.
- d) Si se prevé la conversión de la multa impaga en arresto - no es este el caso de la Ley N° 24.449 - la autoridad de juzgamiento está sujeta a recurrentes cuestionamientos de inconstitucionalidad.

A pesar de todo, la multa continúa siendo la sanción de mayor aplicación por la autoridad de control. Esto a pesar de sus cualidades aflictivas, contribuye en realidad a incrementar las arcas del tesoro público.

Pero entre las cuestiones prácticas más comunes con respecto a la multa, pueden destacarse las siguientes:

- 1º) El problema de la determinación cuantitativa de la multa: Aquí compiten dos criterios: el sistema de mínimos y máximos fijados para cada infracción que permite al juzgador regular la intensidad de la sanción dentro de los parámetros determinados y el sistema de montos fijos para cada infracción.

El sistema de mínimos y máximos es el que mejor se adecua a los criterios de juzgamiento de la sana crítica en donde la equidad demanda un espacio de discrecionalidad para apreciar el contexto de la transgresión. Este criterio es el que la Ley N° 24.449 adopta, contituyendo una muestra de coherencia normativa.

- 2º) El problema del valor real de la multa: Cualquiera sea el sistema de determinación cuantitativa de la multa es necesario asegurar un ajuste automático de los valores de la multa.

La Ley N° 24.449 prevé el metodo que emplea como unidad de medida pecuniaria la UF = Unidad Fija. Esta Unidad Fija establece el valor del menor precio de venta al público de un litro de nafta especial. O sea que en la sentencia se abonará el equivalente a la UF en dinero al momento de hacerse efectivo el pago.

- 3º) El problema de pago voluntario de infracciones: Los sistemas procesales de faltas suelen prever la modalidad del pago voluntario. Este pago voluntario consiste en la admisión anticipada por parte del infractor de la transgresión que se le imputa. A cambio de esta admisión voluntaria de responsabilidad, los sistemas normativos suelen prever una quita en el monto de la infracción cobrada.

Esta modalidad de pago anticipada es viable en situaciones de faltas leves. En los casos de comisión de faltas graves, este mecanismo puede admitirse a cambio que los antecedentes queden asentados para una eventual reincidencia. La Ley N° 24.449, limita el uso del pago voluntario a dos veces por año.

- 4º) Conversión de la multa impaga en arresto: La Ley bajo estudio invalida la conversión de la multa impaga en arresto y adopta el sistema de cobro por vía ejecutiva como único camino para obtener la realización de la sanción incumplida (art. 85, inc.b).

- 5º) Pago en el acto: El Derecho de tránsito comparado reconoce la modalidad de pago en el acto de la infracción por parte del conductor al agente de control. A tal fin el agente debe ir provisto del correspondiente talonario.

Esta modalidad puede prestarse a malos entendidos y/o abusos por parte de la autoridad de registración, desdibujando la división funcional, confundiendo la autoridad de constatación y autoridad de juzgamiento. La nueva Ley no contempla esta modalidad.

2. Inhabilitación

Según algunos autores, **la inhabilitación es la incapacidad para el ejercicio de determinado derecho.**

En realidad, es la sanción más específica en materia de tránsito y seguramente la de menor aplicación por parte de las autoridades de juzgamiento.

Desde el punto de vista preventivo y punitivo, la suspensión temporaria o perpetua para conducir reúne en teoría las condiciones más apropiadas para convertirse en un eficaz remedio contra la reproducción cotidiana de las transgresiones de tránsito. Pero la carencia de un Registro Nacional de Inhabilitados posibilita que un conductor inhabilitado pueda obtener una nueva habilitación en otra jurisdicción. De esta manera, el infractor queda incurso en el delito de quebrantamiento de sentencia.

3. Arrestos

- a) La gravedad de la privación temporal de la libertad, esto aplicado como sanción, sólo tiene motivos cuando se trata de punir la comisión de faltas graves de tránsito.

a.1. Antecedentes normativos

Criterio del proyecto de Ley del diputado Jorge Matzkin y otro

- 1º) Por quebrantamiento de la sanción de inhabilitación.
- 2º) Por comisión del delito de daño ejercido sobre la vía pública o bienes de uso público.
- 3º) Por disposición judicial en caso de accidentes graves.

Criterio del decreto 692/92

- 1º) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o con estupefacientes.
- 2º) Por conducir estando inhabilitado como consecuencia de una sanción o suspensión.
- 3º) Por participar u organizar en la vía pública competencia no autorizada de destreza o velocidad con automotores.

a.2. Opinión según los Doctores Jorge Mosset Iturraspe y Horacio Daniel Rosatti

La sanción de arresto debería ser aplicada en los siguientes casos:

Vinculados con la capacidad conductiva

- 1º) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes.
- 2º) Por conducir sin haber obtenido la habilitación correspondiente.
- 3º) Por conducir teniendo suspendida la habilitación para ello (caso de interrupción o pérdida de facultades psicofísicas o destrezas psicomotrices).

Vinculados con las maniobras conductivas

- 4º) Por cruzar, conduciendo, un paso ferroviario a nivel con barreras bajas o luz o señal sonora que indique prohibición.
- 5º) Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.
- 6º) Por reincidir en el incumplimiento de la prohibición señalada por la luz roja del semáforo, en más de tres oportunidades en el lapso de un año, o por igual reincidencia en la comisión de faltas graves.

Vinculados con el incumplimiento de sanciones anteriores:

- 7º) Por conducir estando sancionado con inhabilitación.
- 8º) Por inasistencia injustificada a los cursos de educación vial.

a.3. Criterio de la Ley 24.449. (art.86)

- 1º) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes.
- 2º) Por conducir un automotor sin habilitación.
- 3º) Por conducir estando inhabilitado o con la habilitación suspendida.
- 4º) Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotor.
- 5º) Por ingresar a una encrucijada con semáforo en luz roja, a partir de la tercera reincidencia.
- 6º) Por cruzar las vías del tren sin tener el paso expedito.
- 7º) Por pretender fugar habiendo participado en un accidente.

b) Límite

La nueva Ley de tránsito N° 24.449, (art. 87, inc. a) duplica los plazos máximos de privación de libertad vigentes hasta el momento de su aplicación llevando a 30 días por cada falta y hasta 60 días en los casos de reincidencia.

c) Modalidades de cumplimiento

Dependiendo del tipo de infracción que ocasiona el arresto, se observan las siguientes modalidades:

- a. Al infractor privado de libertad, no se debe alojar junto con procesados o condenados por delitos comunes.
- b. Al infractor no se lo debe someter a las reglas penitenciarias.
- c. La privación de libertad se debe cumplir en lugares no muy alejados del lugar de residencia habitual del infractor.
- d. Se puede cumplir la pena en el domicilio cuando se trate de:

- 1) Enfermos, embarazadas o mujeres en períodos de lactancia.
 - 2) Personas mayores de sesenta y cinco (65) años.
 - 3) A personas enfermas o lisiadas, los que a criterio de la autoridad de juzgamiento se les deba conceder esta exención.
- e. La autoridad de juzgamiento puede conmutar la pena de arresto por la realización de trabajos comunitarios relacionados con la Ley de Tránsito. Su incumplimiento convierte en efectivo el arresto.

4. Concurrencia Obligatoria a Cursos de Educación Vial

Este tipo de sanción se fundamenta en un supuesto distinto a las otras especies punitivas: lo que se trata es de prevenir culturalmente nuevas faltas de tránsito.

La práctica demuestra que ciertas infracciones pueden ser cometidas por desconocimiento de las reglas de tránsito y aunque no sean disculpables, exigen por parte del estado una actuación mas específica que la sanción represiva.

La Ley N° 24.449, comprende este tipo de sanción y su aprobación exime del pago de la multa al infractor y su incumplimiento la triplica.

Para el dictado de estos cursos es necesario que el Estado cuente con un cuerpo de personal especializado para el dictado de los cursos teóricos - prácticos.

5. Comiso o Decomiso

La nueva Ley en cuestión contempla la figura del Comiso como nueva especie punitiva en materia de tránsito y tiene un carácter preventivo ya que lo que importa es la pérdida de los instrumentos de la infracción.

Cabe aclarar, que no se debe considerar al automotor como un instrumento de contravención. De acuerdo a esto no se puede encuadrar a la retención de los rodados como una sanción ya que **el Comiso es una medida preventiva y no punitiva.**

El Comiso debe practicarse sobre los elementos "cuya comercialización, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido" (art.83, inc.e). Tal el caso de los instrumentos sonoros antirreglamentarios (bocinas especiales, sirenas, etc.), en caso de juzgamiento de una infracción por ruidos molestos.

Estos objetos decomisados deben quedar automáticamente fuera del comercio y deben ser destruidos salvo que los mismos puedan ser de utilidad y sean incorporados al patrimonio del Estado.

6. Clausura

Se entiende por Clausura, la cesación o suspensión del ejercicio de una actividad comercial o industrial de cualquier tipo en forma definitiva, temporal o indefinida.

Este tipo de sanción es eficaz cuando se aplica a instituciones tales como academias de conducción que violan las normas rectoras de su funcionamiento, a negocios o galpones desde o hacia lo que se realizan operaciones de carga y/o descarga antirreglamentariamente o a talleres mecánicos por la deficiente reparación de piezas o partes de vehículos cuya anomalía hubiera generado accidentes.

7. Clasificación de las faltas de tránsito según el interés protegido y de acuerdo a su gravedad

a. Introducción

Jurídicamente, las transgresiones de tránsito llevan aparejado un gran número de consecuencias prácticas.

Por lo tanto, no es conveniente agrupar los distintos tipos de faltas en una sola categoría jurídica.

Es evidente que existen faltas de tránsito leves y que no constituyen un delito (estacionar en la salida de un garage) ; pero por el contrario, el cruce de un paso a nivel sí constituye una falta grave y que no puede ser tratada como una simple falta administrativa. Para estos casos deberá tratar de incluirse los mismos dentro de la esfera judicial para su juzgamiento como delitos de tránsito.

Si en los delitos antes mencionados llegara a producirse daños físicos, entonces se los podrían tipificar penalmente como homicidio, lesiones, daños, etc.

Estos tipos de delitos de tránsito ponen en riesgo a uno de los intereses más salvaguardados en el tema: **la seguridad**.

Como conclusión se puede determinar que corresponde a la doctrina y a la jurisprudencia la identificación de la falta como *falta administrativa de tránsito* o como *delito de tránsito*.

8. Inventario de transgresiones de tránsito más comunes

a. Infracciones peatonales. Consecuencias

Todo automovilista está sujeto a normas de conducción y se encuentra propenso a las infracciones de tránsito, las cuales no son pocas. Y esto es así porque el conductor está manejando una máquina peligrosa junto a otras personas de igual o parecido riesgo de dañosidad.

Para el peatón las reglas de tránsito son menores en comparación con las de los conductores: básicamente se trata del cruce de la calzada; vale decir a la invasión de un terreno que, en principio, está reservado para los automotores.

Por otra parte, las infracciones en las que un peatón puede incurrir no son juzgadas con la misma rigurosidad con respecto a los conductores de

vehículos. Las razones de estas circunstancias pueden ser la vulnerabilidad del peatón, escasas probabilidades de dañar un vehículo, etc.

b. Colisiones provocadas por el no infractor

Hay que considerar que quién conduce según las reglas de tránsito no es responsable de los daños que se puedan originar durante su marcha relacionados con ella.

Pero lo que puede suceder es que dicho conductor pudiendo evitar un accidente no lo impida.

O sea que la normas de tránsito exigen de los conductores, no sólo que sean respetuosos y cumplidores de las normativas sino también colaboren para evitar accidentes. Por ejemplo: Si un conductor respetuoso viene circulando por una arteria y observa que otro conductor viene circulando a contra mano; ¿cuál debe ser su conducta?, ¿continúa su marcha posibilitando la colisión?, ¿hacerse a un costado para impedirla?.

Aclaremos que sólo esta última opción, le exime de toda culpabilidad en el accidente. Caso contrario tendrá una parte de responsabilidad en los daños producidos que compartirá junto con el otro infractor.

c. Justificación del obrar dañoso basada en la "torpeza ajena"

No resulta raro observar a los conductores respetuosos del tránsito, que concurran, de un modo u otro a su producción.

Esto no es lícito. Viola el deber secundario de no producir accidentes.

d. El peatón y las violaciones menores a las reglas de tránsito

En toda colisión que se produzca entre un medio de movilidad y un peatón, la imputación alcanza al conductor y la de inocencia al peatón. A éste último se lo considera víctima porque:

- no genera peligros en el tránsito.
- su vida queda expuesta.
- queda obligado a participar en el tránsito.
- no recibe educación en el tema.

e. El beneficio de la duda

Este beneficio significa que su participación en el accidente debe probarse totalmente. De lo contrario se supone que la víctima es merecedora de resarcimiento.

Cuando el peatón genera violaciones graves al tránsito, hace que no sea pasible de resarcimiento porque lo ubican como el causante de su propio daño.

¿ Cuáles son estas violaciones graves? Por ejemplo, los cruces sorpresivos, lanzándose entre los vehículos que avanzan reglamentariamente, el cruce de autopistas de noche con escasa iluminación.

IX. TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS

1. El Transporte Urbano Público de Pasajeros en la dinámica del Municipio

Uno de los medios de transporte urbano de pasajeros son los ómnibus o colectivos, y que son utilizados en casi todos los municipios del país. Otro medio de transporte público son los llamados subterráneos, que tienden a disminuir el congestionamiento vehicular y disminuir el smog en la superficie.

De esta manera, la población puede transportarse de un lugar a otro en forma diaria y permanente, previo pago del pasaje y conociendo con anticipación recorridos y lugares de parada.

Evidentemente, dentro de la temática de tránsito - infraestructura vial es de destacar la gran evolución tecnológica que en materia automotriz se ha dado, no siendo así correspondido el mejoramiento de los caminos, calles, rutas, autopistas. Esto implica y explica la gran cantidad de accidentes de tránsito que ocurren a diario (nuevos y modernos vehículos circulando en arterias diseñadas para medios de transportes más antiguos y precarios).

Esta problemática generada en los distintos municipios da lugar a los inconvenientes creados en la relación "transporte público - transporte privado", o sea que sin abocarse al problema de infraestructura vial, el planeamiento municipal tiene que enfrentar el problema de la congestión vial convertido últimamente en un cierto caos.

En las grandes ciudades de países menos desarrollados las posibilidades de inversión en cuanto a infraestructura de transporte son menores. Entonces, para dar solución al tema "transporte público - transporte privado" se intentó por el lado de la reglamentación de conductas viales (prohibiciones, reglamentaciones, restricciones). Lo que se intenta es desalentar el uso del transporte privado y fomentar el público ya que disminuye la contaminación, consumo de combustibles y en general es una mayor y menos costosa movilidad.

Para esta estrategia los municipios aplican determinadas medidas tales como carriles exclusivos para ómnibus y colectivos, asignación de prioridad de paso en las intersecciones para ómnibus y colectivos, etc.

Las intervenciones municipales en el transporte urbano de pasajeros se realiza cuando:

- determinación de modalidades de prestación
- habilitación
- control del servicio
- determinación del precio del servicio

2. Control Municipal

2.a. Modalidades de Prestación

Existen tres tipos: **municipal, concesión del servicio a particulares y mixto**. También es posible llegar a combinar los distintos sistemas en el territorio, ya sea en una zona de la ciudad y otro tipo en otra.

La elección del tipo de servicio responde a razones doctrinarias (predilección por la libre empresa o bien participación directa del estado), razones funcionales - operativas (imposibilidad de efectuar la prestación por su complejidad, por el valor económico de las inversiones en cuanto a infraestructura, etc.).

Pero lo que el Estado no resigna son sus propios atributos del poder de control. Esto es para que la función de la prestación no sea desvirtuada.

Por lo tanto, las reglamentaciones que a nivel municipal rigen el transporte urbano de pasajeros contemplan los siguientes requisitos administrativos:

- a) Reivindicación del carácter de servicio público del transporte urbano de pasajeros. Esto abarca continuidad, regularidad, uniformidad, generalidad y obligatoriedad.
- b) El servicio de transporte debe responder al interés social, debe ser económico y eficiente.
- c) No otorgar concesiones a empresas en forma monopólica.
- d) El municipio se reserva la facultad de control.
- e) La posibilidad que el municipio preste el servicio cuando el concesionario no lo hiciere en forma regular y continua.

2.b. Habilitación

El municipio es el órgano estatal encargado de la habilitación del servicio. Por lo tanto es el que habilita el medio de transporte (ómnibus, microómnibus, colectivos) como así también a los conductores, inspectores, etc.

Con respecto al medio de transporte, estos deben reunir las características técnicas, mecánicas y de seguridad exigidas por el municipio. El Estado además controla otros aspectos relacionados con la antigüedad del vehículo, información destinada al usuario, etc.

En cuanto al personal afectado al servicio de transporte, este debe cumplir con los exámenes psicofísicos y teórico- prácticos exigibles para garantizar la seguridad de los potenciales usuarios del servicios.

2.c. Control del Servicio

El control de transporte urbano de pasajeros abarca aspectos como: condiciones del vehículos, comportamiento del conductor y actividad de la empresa concesionaria.

En cuanto a las condiciones del vehículo se controla su características técnicas, que sus papeles habilitantes estén en orden, y las comodidades del mismo para los usuarios.

Con respecto al conductor se controla su conducta personal (aseo y vestimenta) y su grado de cumplimiento de las normas de tránsito.

Para la empresa concesionaria los controles se refieren a la infraestructura administrativa, prestación del servicio, documentación contable y jurídica, número de vehículos y frecuencias de recorridos.

2.d. Precio del Servicio

El precio del servicio es la retribución a los servicios de utilización por parte del usuario y que se liga al prestatario por un vínculo contractual. En todos los casos de prestación es únicamente el municipio el organismo encargado para fijar el precio del mismo.

X. TRANSPORTE PUBLICO DE TAXIS

1. Precisión Terminológica

Usualmente, los términos “taxi” y “taxímetro” son empleados para hacer referencia al transporte de personas en autos de alquiler en cuyo interior se encuentra un dispositivo el cual va indicando el precio del viaje.

Pero generalmente, estos dos términos se suelen diferenciar. El primero (**taxi**), se refiere al auto de alquiler que contiene en su interior un **taxímetro debidamente habilitado**; el segundo (**taxímetro**) indica el precio que el usuario debe abonar por el servicio prestado.

En términos jurídicos, lo que acredita que un vehículo se encuentre afectado a este tipo de servicio es la correspondiente licencia o certificado de habilitación.

2. Naturaleza Jurídica

Es un servicio público. Esto lo diferencia de otros sistemas del transporte individual como el remise. Entre las características propias de su categoría se destacan: 1) satisfacer una necesidad de interés general, 2) está regulado por el derecho público.

El Estado tiene participación directa en lo referente a: habilitación, modalidades de prestación y fijación del precio del servicio.

2.a. Habilitación

Tal como se describió en el punto IX Transporte Público de Pasajeros - 2.b Habilitación, es el municipio el órgano encargado de habilitar a los vehículos del servicio público como así también a los conductores de los mismos.

Además, la municipalidad debe efectuar controles técnicos periódicos para garantizar el mantenimiento de su habilitación. Para el conductor del taxi rigen las mismas exigencias que para los conductores del servicio público de transporte urbano de pasajeros.

2.b. Modalidades de Prestación

Las modalidades de prestación no pueden asignarse libremente al tránsito.

Para comenzar, el servicio de taxi debe prestarse las 24 horas del día, incluyendo fines de semana y feriados; y de acuerdo a las necesidades del servicio - la cantidad de vehículos afectados en los diferentes horarios para garantizar la continuidad de la prestación.

2.c. Precio del Servicio

Para poder fijar el precio del servicio que se presta, rigen las mismas exigencias descritas en el capítulo anterior para el servicio de transporte urbano de pasajeros.

3. Licencias

La licencia es el permiso municipal que habilita la explotación del servicio público de taxi.

3.a. Cantidad de Licencias y Taxis. Sistemas

Existen dos sistemas. Uno es el que tiende a otorgar la licencia a un vehículo concreto. El otro es el que hace la diferencia entre permiso para explotar y la capacidad de explotación, que permite habilitar más de un taxi por licencia.

En el primero, la licencia se liga al apellido del permisionario que explota el servicio personalmente. El segundo tiene un carácter más empresarial.

En cuanto a la cantidad de licencias a otorgar, existen también dos sistemas: uno que vincula el número de licencias con la cantidad de habitantes de la ciudad (llamado "sistema cerrado"), el otro que lo deja librado al mercado (llamado "sistema abierto").

3.b. Naturaleza Jurídica

Ya que el taxi es un servicio público, es lógico que la licencia la otorgue un organismo estatal.

La naturaleza pública de la licencia de taxis ¿impide que ésta se transfiera entre particulares? ¿se trata de algo que está fuera del comercio, en los términos de la ley civil?

La tendencia general en el país es a evitar la cesión o transferencias libres. Para todos los casos, la autoridad encargada de expedir dichas licencias participa para garantizar que el nuevo titular reúna las condiciones exigidas a los de su clase. Jurídicamente, nos encontramos frente a una cosa relativamente inenajenable.

3.c. Vigencia

La vigencia de la licencia o permiso para explotar el servicio de taxi varía de acuerdo a que el sistema elegido sea "**abierto**" o "**cerrado**". El primero se compatibiliza con una vigencia temporal limitada, aunque renovable de la licencia. El segundo, depende tanto de una planificación municipal relativa al transporte y al tránsito, haciendo que el número de licencias no fluctúe por la simple elección de los permisionarios, manteniendo en el tiempo su regularidad mientras las condiciones urbanas así lo determinen.

4. Permisos

Los permisionarios son los titulares responsables de la explotación del servicio público de taxi. El derecho administrativo define al "permiso" como la autorización que el poder público otorga a particulares para explotar un comercio o industria.

Se trata de una actividad que el Estado no ha tomado a su cargo y admite que la misma sea llevada a cabo por los concesionarios bajo los límites de la reglamentación.

La explotación del servicio corre por cuenta del titular del permiso, ya sea por una persona física o bien por los choferes a su cargo.

En un sistema cerrado, los permisionarios sólo pueden ser personas físicas, en un sistema abierto se admite la posibilidad de que el permisionario sea una persona jurídica.

5. Sistema de Explotación

Existen tres formas de explotación del servicio público de taxi:

- 1) Explotación individual por medio del titular de la licencia
- 2) Explotación del servicio por medio de sociedades comerciales
- 3) Cooperativas de taxistas. Es una forma de gestión empresarial (cerrada) que combina las características clásicas de explotación con el modernismo incorporado en lo organizativo.

En general, la tendencia es la centralización económica y administrativa del servicio. A esto se oponen tenazmente los taxistas propietarios ya que pierden su fuente de trabajo. Estas empresas pueden dar un mejor servicio: Localización por teléfono del pasajero, contacto radial con el conductor y un sistema de seguridad contra robo.

LEY N° 24.449 DE
TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

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 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°: Sin reglamentar.

TITULO II
COORDINACION FEDERAL

ARTICULO 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".

ARTICULO 7°: Las funciones del Consejo fijadas por la Ley N° 24.449, están desarrolladas en el Anexo T:

ARTICULO 8°: EL REGISTRO DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO funcionará en el ámbito del MINISTERIO DE JUSTICIA, SECRETARIA DE ASUNTOS REGISTRALES, DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO, creada por Decreto N° 2.358 del 15/11/93, manteniendo las funciones asignadas en el mismo y adoptando las medidas, resoluciones, normas, procedimientos y circuitos administrativos necesarios que le permitan cumplir con su función.

TITULO III
EL USUARIO DE LA VIA PUBLICA

CAPITULO I
CAPACITACION

ARTICULO 9°: EDUCACION VIAL.

a) La autoridad competente introducirá las modificaciones y actualizaciones pertinentes sobre la materia en los Convenios 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 N° 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 por 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 idiosincracia 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 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.

ARTICULO 10º: 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 Seguras, 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 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 determinen.

3. Los Cursos Especiales de Educación (Inciso D - Artículo 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, tendrá 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.

ARTICULO 11º: EDADES MINIMAS PARA CONDUCIR: Resultarán de aplicación las disposiciones del Decreto N° 724 del 22/05/95.

ARTICULO 12º: 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 pto. 3 del mismo art., 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, quién 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 autoridad 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 inscriptos en sus laterales el nombre, domicilio y número de habilitación de la escuela.

d) Los padres 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

ARTICULO 13º: CARACTERISTICAS. La habilitación para conducir la otorga únicamente la autoridad jurisdiccional del domicilio real del solicitante, que deberá acreditarlo dejando copia de su documento nacional de identidad:

a) Se podrá ser titular de sólo una habilitación por clase. Cuando exista más de una clase de licencia, expedida por diferentes organismos, las mismas podrán estar en distintos documentos. Los mismos serán de formato uniforme, tamaño estándar de tarjeta bancaria con el contenido mínimo que exige la Ley con elementos de resguardo de seguridad documental, a fin de asegurar su autenticidad e inviolabilidad.

b)

b.1.) Los menores de edad serán habilitados por UN (1) año la primera vez y por TRES (3) las siguientes renovaciones, hasta cumplir los VEINTIUN (21) años de edad.

b.2.) La vigencia máxima de la habilitación para conductores mayores de CUARENTA Y SEIS (46) años, será de CUATRO (4) años; para mayores de SESENTA (60), de TRES (3) años y para los que tengan más de SETENTA (70) años la renovación será anual.

b.3.) Los conductores que deban renovar su licencia habilitante que registren accidentes superiores a las TRES (3) faltas graves, de promedio anual en el período de vigencia vencido, deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el Inciso a.4. y a.5. del Art. 14º de la Ley.

b.4.) El vencimiento de la habilitación coincidirá con el día y mes de nacimiento del titular. A estos efectos y excepcionalmente, la primera habilitación o renovación en que deba aplicarse esta disposición, podrá extender el plazo de vigencia más allá de los máximos establecidos legalmente.

c) Observado por Decreto Nº 179/95.

d) Los conductores principiantes, estarán obligados a llevar durante el período establecido por la Ley, colocado en la parte inferior del parabrisas y luneta del vehículo, un distintivo de DIEZ (10) por QUINCE centímetros (15cms), con la letra "P" en color blanco sobre fondo verde. Tendrán las mismas restricciones para conducir que tienen los menores que conducen ciclomotores; no podrán hacerlo en "zonas céntricas", autopistas ni semiautopistas.

ARTICULO 14º: REQUISITOS. Serán válidas en el territorio nacional las Licencias Habilitantes de Conductores, para cuya extensión se haya requerido información del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, a partir de la fecha que el mismo establezca. EL REGISTRO queda facultado para establecer los aranceles por los informes que suministre.

Cada examen establecido en este Artículo es eliminatorio y se realizará en el orden del mismo. Los reprobados en el teórico o en el práctico, no pueden volver a rendir antes de los TREINTA (30) días.

a.1.) La lectura y escritura se refiere al idioma nacional.

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 exámenes de aptitud psico-física serán realizados exclusivamente por el propio organismo expedidor o por prestadores de servicios médicos concesionados o habilitados

especialmente para ello por la autoridad jurisdiccional, ajustándose en todos los casos al procedimiento y criterios médicos de actitud psicológica, neurológica, sensorial y física.

a.4.) El examen teórico se hará preferentemente en formularios impresos. podrá ser suplido por la aprobación del Curso de Formación de Conductor que dicte la autoridad expedidora o las escuelas habilitadas expresamente para este fin.

a.5.) Incluirá conocimientos elementales sobre el funcionamiento y prestaciones del vehículo y reparaciones de emergencia. Los profesionales deben demostrar idoneidad en la realización de las funciones propias del tipo de servicio que cumplirán.

a.6.1.) Los simuladores de manejo se irán incorporando en los plazos que determine la autoridad jurisdiccional.

a.6.2.) El examen de aptitud conductiva requerirá idoneidad en la conducción, reacciones y defensas ante imprevistos, de tensión y arranque en pendientes y estacionamientos. Deben realizarse en un vehículo correspondiente a la clase de licencia solicitada, que además cumpla con todas las prescripciones legales de seguridad y documentación.

a.6.3.) Observado por Decreto N° 179/95.

a.6.4.) Observado por Decreto N° 179/95.

ARTICULO 15º: 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. 2 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 DEL TRANSITO en el caso de aspirantes rechazados o suspendidos.

ARTICULO 16º: CLASES DE LICENCIAS.

a) Subclasificación, de conformidad al último párrafo del Artículo 15 de la Ley.

Clase A.1.): Ciclomotores para menores de DIECISEIS (16) a DIECIOCHO (18) años:

Clase A.2.): A los fines de este inciso, se entiende por moto de menor potencia la comprendida entre CINCUENTA Y CIENTO CINCUENTA centímetros cúbicos de cilindrada (50 y 150).

Clase A.2.1.): Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de hasta CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (150cc.) de cilindrada. Se debe acreditar habilitación previa a DOS años para ciclomotor.

Clase A.2.2.): Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (150cc.) y hasta TRESCIENTOS CENTIMETROS CUBICOS (300cc.) de cilindrada. Previamente se debe haber tenido habilitación por DOS (2) años para una motocicleta de menor potencia que no sea ciclomotor.

Clase A.3.): Motocicletas de más de TRESCIENTOS CENTIMETROS CUBICOS (300cc.) de cilindrada.

Clase B.1.): Automóviles, camionetas y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.) de peso total.

Clase B.2.): Automóviles y camionetas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500kg.) de peso con un acoplado de hasta SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg.) o casa rodante no motorizada.

Clase C.): Camiones sin acoplado ni semiacoplado y casas rodantes motorizadas de más de TRES MIL QUINIENTOS (3.500 kg.) de peso y los automotores comprendidos en la clase B.1.

Clase D.1.): Automotores del servicio de transporte de pasajeros de más de OCHO (8) pasajeros y los de las clases B, C y D.1.

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

Clase E.1.): Camiones Articulados y/o con acoplado y los vehículos comprendidos en las clases B y C.

Clase E.2.): Maquinaria especial no agrícola.

Clase F.): Automotores incluidos en las clases B y profesionales, según el caso, con la descripción de la adaptación que corresponda a la discapacidad de su titular. Los conductores que aspiren a obtener esta licencia, deberán concurrir con el vehículo que posea las adaptaciones y/o equipamiento especial necesario y compatible con su discapacidad.

Clase G.1.): Tractores agrícolas.

Clase G.2.): Maquinaria especial agrícola.

b) Otras habilitaciones: constarán en la Licencia junto con la categoría que habilitan y se otorgan, bajo los siguientes requisitos a:

b.1.) Extranjeros: por el plazo de su estadía en el país, previa acreditación de su residencia temporaria en la jurisdicción, debiendo cumplir.

b.1.1.) Diplomáticos: se procederá de acuerdo con los convenios internacionales previa certificación de la Cancillería Argentina de su carácter de funcionario del servicio exterior de otro país u organismo internacional reconocido.

b.1.2.) Temporarios: acreditar su condición mediante pasaporte y visa o certificación consular, debiendo rendir todos los exámenes del Artículo 14, salvo que acredite haber estado habilitado para la misma categoría en otro país adherido a la Convención sobre Circulación por Carretera (Ginebra, 1949 o Viena 1968) en cuyo caso se considerará renovación.

b.1.3.)Turistas: Presentar pasaporte, visa y licencia habilitante de otro país en las mismas condiciones del párrafo anterior. No deben rendir exámenes. No necesitan esta habilitación especial los que tengan la licencia internacional o una expedida en los países signatarios del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur (Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay) u otorgada por cualquier país bajo las mismas clases y condiciones que las establecidas en este Artículo (Convención de Ginebra o Viena mencionadas).

b.2.) Servicios de urgencia, emergencia y similares; tendrán la habilitación profesional correspondiente a las características del vehículo y servicio, debiéndose controlar especialmente su equilibrio emocional y óptimo estado psico-físico.

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

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

Los titulares de la Licencia Nacional Habilitante deberán informar a la COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR, SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS cualquier modificación en los datos consignados en la misma .

ARTICULO 19º: SUSPENSION POR INEPTITUD. Sin reglamentar.

ARTICULO 20º: 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 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 autoridad a la vigencia de esta Ley será otorgada sólo para las clases C y E.

TITULO IV

LA VIA PUBLICA

Capitulo Unico

ARTICULO 21°: 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 exija las condiciones de tránsito y situaciones de riesgo; asimismo las defensas laterales, los vibradores de advertencia, los sistemas de registro automáticos 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 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 áreas de un "volumen libre mínimo de tránsito peatonal" son 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 su 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 i vehicular estarán delimitadas por vallas o elementos debidamente, balizados, de manera de permitir su oportuna detención.

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 el 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 (50m) .

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 inciso z) del artículo 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 de señalamiento vertical instalado.

b.2.) Interrumpiendo la normal circulación peatonal.

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

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

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

ARTICULO 27°: CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONAS DE CAMINOS. 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 Primero Modelos Nuevos

ARTICULO 28º: Responsabilidad sobre su seguridad. Para poder ser librados al tránsito público, todos los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen en el país o se importen, deben contar con las respectivas Licencias para Configuración de Modelo, otorgada por la Autoridad Competente, conforme al Procedimiento establecido en el ANEXO P.

Las SECRETARIAS DE INDUSTRIA Y DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE ECONOMIA, OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, son las autoridades competentes en todo lo referente a la fiscalización de las disposiciones reglamentarias de los artículos 28º al 32º de la Ley de Tránsito.

El fabricante o importador de automotores y acoplados o el fabricante de vehículos armados en etapas, deben certificar ante la Autoridad Competente que el modelo se ajusta a los requerimientos de seguridad activa y pasiva. En el caso de automotores se debe certificar que el modelo no supera los límites de emisión establecidos en el artículo 33º.

La SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO expedirá el certificado de aprobación en lo relativo a emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro. Dicha aprobación deberá ser presentada por el fabricante para solicitar la Licencia para Configuración de Modelo.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de esta Reglamentación los fabricantes e importadores de todo modelo, configuración de vehículos y motor, deberán solicitar, previo a su comercialización, la Licencia para Configuración de Modelo correspondiente.

A los fines de obtener la Licencia para Configuración correspondiente a los modelos y vehículos que se encuentren en producción a la entrada en vigencia de esta Reglamentación, se otorgará un plazo de CIENTO OCHENTA (180) días.

La Autoridad Competente podrá validar total o parcialmente la certificación de modelos o partes efectuadas por otros países.

Deberán inscribirse en los registros específicos que establezca la Autoridad Competente:

- a.) Los fabricantes e importadores de vehículos, acoplados y semiacoplados.
- b.) Los fabricantes e importadores de componentes, piezas y otros elementos destinados a respuestos de los vehículos, y semiacoplados.
- c.) Los fabricantes e importadores de otros elementos o sistemas a ser incorporados en los vehículos, acoplados y semiacoplados.
- d.) Los reconstructores.

Para obtener la Licencia para Configuración de Modelo, la fábrica terminal o el importador deberá presentar una solicitud de acuerdo al procedimiento establecido en el Anexo P. 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 exigidas por esta reglamentación, relativa a requerimientos de seguridad activa y pasiva.

El importador debe adjuntar a la solicitud una copia autenticada del certificado de validación emitido por la autoridad competente del país en el que haya fabricado el vehículo, acoplado o semiacoplado .

Presentada la solicitud y reunidos los requisitos que establece la presente reglamentación, la Autoridad Competente expedirá la Licencia para Configuración de Modelo que autorizará la comercialización del modelo del vehículo, acoplado o semiacoplado.

Todos los componentes, piezas u otros elementos destinados a los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen o importen deben ser certificados por la Autoridad Competente del siguiente modo:

a) Las autopartes componentes del vehículo quedan certificadas con la Licencia para Configuración de Modelo del vehículo, acoplado o semiacoplado.

b) Las partes no instaladas en el vehículo, acoplado y semiacoplado, pero producidas como provisión normal del modelo del mismo a la fábrica terminal o importadas con el mismo fin, se certificarán como repuesto original con prueba fehaciente de este cumplimiento, para lo cual deberá adjuntarse a la solicitud de validación una copia del certificado de aprobación del fabricante del automotor o, en su caso, una copia autenticada del certificado de validación emitido por la autoridad competente en el país en el que se haya fabricado la parte.

c) Las autopartes 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, previa verificación de dicho organismo de los requerimientos establecidos en esta Reglamentación y en las normas IRAM correspondientes.

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 indican en los factores de seguridad o contaminación a que se refieren las disposiciones de la Ley de Tránsito, correspondientes al modelo de automotor, acoplado o semiacoplado que se haya librado a la comercialización por una Licencia para Configuración de Modelo, 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 y estén debidamente reglamentados.

La fábrica terminal, el último interviniente en el proceso de fabricación o el importador, son 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 círculo de fabricación, importación o comercialización.

La Autoridad Competente establecerá los procedimientos que deberán seguir los fabricantes para acreditar ante ella, suficientes antecedentes y solvencias industriales en relación a los procesos de manufactura y aseguramiento en la calidad del producto y asistencia técnica, con el fin de poder demostrar el cumplimiento de los requisitos establecidos por las normas pertinentes.

utilizado para en transporte de pasajeros. Vehículos articulados que constan de DOS (2) unidades inseparables pero que articuladas se consideran como vehículos individuales.

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

2.2. Categoría M₂: Vehículos para transporte de pasajeros con más de OCHO (8) asientos del conductor, y que no excedan el peso máximo de CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg).

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

3. Categoría N: Vehículo automotor que tenga, por lo menos, CUATRO (4) ruedas o que tenga TRES (3) ruedas cuando el peso máximo excede de MIL KILOGRAMOS (1.000 kg), y que sea utilizado para transporte de carga.

3.1. Categoría N₁: Vehículo utilizados para transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg).

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

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

4. Categoría O: Acoplados (incluyendo semiacoplado).

4.1. Categoría O₁ : Acoplado con UN (1) eje, que no sean semiacoplados, con un peso máximo que no exceda los SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg).

4.2. Categoría O₂: Acoplados con un peso máximo que no exceda los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) y que sean los acoplados de la Categoría O.

4.3. Categoría O₃: Acoplados con un peso máximo superior a los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) pero que no exceda los DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000kg).

4.4. Categoría O₄: Acoplado con un peso máximo superior a los DIEZ KILOGRAMOS (10.000 kg).

5. Observaciones.

5.1. Para el caso de un vehículo motriz diseñado para agregársele un acoplado o un semiacoplado, el peso máximo a considerarse para su calificación es el peso del vehículo motriz, en carretera, incrementado por el peso máximo que el semiacoplado le transfiere, y cuando corresponda, incrementado por el peso máximo de la carga del vehículo motriz.

5.2. Los equipos e instalaciones incluidos para propósitos específicos de los vehículos no diseñados para el transporte de pasajeros (grúas, vehículos para industrias, vehículos para publicidad, etc.) se asimilarán con las características del punto 2.3.

5.3. En el caso de un semiacoplado, el peso máximo que se debe considerar para la clasificación del mismo es el peso transmitido al suelo por el eje a los ejes del semiacoplado, cuando este último se encuentra acoplado al vehículo motriz y llevando su carga máxima.

Los fabricantes o importadores deberán mantener archivadas y disponibles para su consulta por la autoridad que lo requiera, toda la documentación relativa al Certificado, por el término de DIEZ (10) 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 tenga como objeto asegurar la calidad del producto que llegan 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 autopartes de que se trate. En tal caso, los encargados de tales procesos deben inscribirse ante la Autoridad Competente.

Las autopartes que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, no sean de provisión normal a las fábricas terminales, y se hallen en proceso de producción o se encuentren distribuidas, podrán ser comercializadas por el término de UN (1) año a partir de la fecha antes mencionada, lapso durante el cual deberán tramitar la obtención del certificado. En casos, especiales este plazo podrá ser ampliado por CIENTO OCHENTA (180) días improrrogables.

La Autoridad de Aplicación tendrá un plazo de hasta UN (1) año para emitir el Certificado. A los fines de este ordenamiento, los vehículos se clasifican de acuerdo a las siguientes características:

EN CUANTO A LAS CARACTERISTICAS TECNICAS:

1. Categoría L: Vehículo automotor con menos de CUATRO (4) ruedas.

1.1. Categoría L₁: Vehículos con DOS (2) ruedas, con una cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) y una velocidad de diseño máximo no mayor a CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h).

1.2. Categoría L₂: Vehículos con TRES (3) ruedas con una capacidad de cilindradas que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) y una velocidad de diseño máxima no mayor a CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40km/h).

1.3. Categoría L₃: Vehículos con DOS (2) ruedas, con una capacidad de cilindradas mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) o una velocidad de diseño superior a los CUARENTAS KILOMETROS POR HORA (40 km/h.).

1.4. Categoría L₄: Vehículos con TRES (3) ruedas, colocadas en disposición asimétrica en relación al eje longitudinal medio, con capacidad de cilindrada mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) o una velocidad de diseño superior a los CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h.) (motocicleta con sidecar).

1.5. Categoría L₅: Vehículo con TRES (3) ruedas, colocadas en posición simétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima que no exceda los MIL KILOGRAMOS (1.000kg) y una capacidad de cilindrada mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) o una velocidad de diseño superior a los CUARENTAS KILOMETROS POR HORA (40km/h).

2. Categoría M: Vehículo automotor que tienen, por lo menos, CUATRO (4) ruedas, o que tiene TRES (3) ruedas cuando el peso máximo excede MIL KILOGRAMO (1.000 kg.) y es

EN CUANTO A LA TRACCION:

- A.) Autopropulsados por motores de combustión interna: con combustible líquido o gaseoso.**
- B.) Autopropulsados por motores eléctricos.**
- C.) De propulsión humana.**
- D.) De tracción animal.**
- E. Remolcados: remolque y semiremolque.**

EN CUANTO A LAS ESPECIE:

A.) De pasajeros:

- 1. Bicicleta:**
- 2. Ciclomotor:**
- 3. Motoneta:**
- 4. Motocicleta:**
- 5. Triciclo:**
- 6. Automóvil:**
- 7. Microómnibus:**
- 8. Omnibus:**
- 9. Tranvía :**
- 10. Trolebús:**
- 11. Remolque o semiremolque:**
- 12. Clesa (sulky, mateos, etc.):**
- 13. Trineo:**

B.) De Carga:

- 1. Motoneta:**
- 2. Motocicleta:**
- 3. Triciclo:**
- 4. Camioneta:**
- 5. Camión:**
- 6. Remolque y Semiremolque:**

7. Carretón:

8. Carro de Mano:

9. Trineo:

C.) Mixto:

D.) De Carrera:

E.) De Tracción:

1. Camión Tractor:

2. Tractor de Rueda:

3. Tractor de Orugas:

4. Tractor Mixto:

F. Especial Vehículos de Colección:

EN CUANTO AL DESTINO DEL SERVICIO:

A.) Oficial:

B.) Misión Diplomática, Reparticiones Consulares Oficiales y de Representaciones de Organismos Internacionales Acreditados en la República:

C.) Particular:

D.) De Alquiler : De Alquiler con Chofer (Remisses); de Alquiler con Chofer y Servicio de Alquiler por Taxímetro:

E.) De Transporte Público de Pasajero:

1. : Servicio Internacional:

Líneas Regulares:

Larga Distancia (Vehículos Categoría M₃).

Urbano (Vehículos Categoría M₃).

Servicio de Turismo

Larga Distancia (Vehículos Categoría M₃).

Urbano (Vehículos Categoría M₁, M₂ y M₃)

2. : Servicio Interjurisdiccional y Jurisdiccional.

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

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

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

G.) De Transporte de Cargas:

General.

De Sustancias Peligrosas.

De Correos y Valores Bancarios.
De Recolección o Trabajo en la Vía Pública.
Carretón, Automovileros, para Cargas Indivisibles o Similares.

H.) Especiales:

Emergencias y Seguridad.
Ambulancias y Fúnebres
Reparación o Trabajos sobre la Vía Pública.
De Remolque de Otros Vehículos.
Maquinaria Especial y Agrícola.

ARTICULO 29º: Condiciones de Seguridad. Las condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos clasificados y definidos en el Artículo 28º se ajustarán a las siguientes exigencias:

a) En general:

1. : A un sistema de frenado permanente, seguro y eficaz cuyos elementos constitutivos, cumplan con las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo A "Sistemas de Frenos" - y en las normas IRAM respectivas.

2. : A un sistema de dirección que permita el control del vehículo y cuyos elementos constitutivos cumplan con las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en las normas IRAM respectivas.

3. : A un sistema de suspensión que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a la adherencia y estabilidad, cuyos elementos constitutivos cumplan con las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en las normas IRAM respectivas.

4. : El conjunto neumático deberá cumplir con lo siguiente:

4.1.: Los neumáticos nuevos o reconstruidos, montados en los aros especificados, con válvulas para uso sin cámara o cámara correspondiente con su respectiva válvula deben satisfacer las exigencias establecidas en las normas IRAM 113.337/93. Cubiertas Neumáticas, para Vehículos Automotores (Desgaste, daño, redibujados y marcados) y en las normas IRAM citadas en la misma. Los ensayos funcionales sólo se aplican a los aros, las válvulas y los neumáticos nuevos o recién reconstruidos.

4.2. Los Vehículos Automotores, deberán salir de fábrica con conjuntos neumáticos que cumplan con los límites de carga, dimensiones y velocidades contenidas en las normas indicadas en el punto 4.1. No podrán utilizarse conjuntos neumáticos distintos de aquellos recomendados por los fabricantes del vehículo o conjunto neumático. La Carga impuesta a cada conjunto, no podrá superar la máxima admitida que surja de aplicar las normas indicadas en el punto 4.1.

4.3. 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 las normas mencionadas en el punto 4.1.

4.4. Los indicadores de desgaste o la profundidad remanente de la zona central de la banda de rodamiento debe observar una magnitud no inferior a UNO CON SEIS DECIMAS DE

MILIMETRO (1.6 mm). En neumáticos para motocicletas, la profundidad mínima será de **UN MILIMETRO (1 mm)** y en ciclomotores de **CINCO DECIMAS DE MILIMETRO (0.5 mm)**.

4.5. Cuando estén en el mismo eje o conjuntos 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 gravado. En el caso de automóviles que usen neumáticos diagonales y radiales, éstos últimos deben ir en el eje trasero.

4.6. Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto aquellos que contemplen dicha posibilidad, en cuyo caso cumplirán los requisitos de las normas mencionadas en el punto **4.1**.

4.7. Se prohíbe la utilización de neumáticos que presenten cortes, roturas y fallas que excedan los límites de reparaciones permitidos por las normas indicadas en el punto **4.1**.

4.8. Se prohíbe la utilización de neumáticos reconstruidos en los ejes delanteros de omnibus de media y larga distancia, en camiones, y en ambos ejes de motocicletas.

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

- Con características y resistencia normalizadas, de acuerdo con las normas indicadas en el punto **4.1**.

- Grabados en forma legible e indeleble con la marca o nombre del fabricante y el código de identificación que requieran las normas indicadas en el punto **4.1**. Los aros para neumáticos "sin cámara" serán identificados en su grabación.

4.10. 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.

4.11. Las válvulas de cámaras y de neumáticos "sin cámara" estarán fabricadas bajo las normas mencionadas en el punto **4.1**, y el diseño de cada modelo debe corresponder al uso y servicio del conjunto neumático.

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

4.13. Los fabricantes de neumáticos, aros, válvulas y los reconstructores de neumáticos, deberán acreditar, que sus productos satisfacen las exigencias establecidas por las normas indicadas en el punto **4.1**.

5. Definición de cubierta reconstruida.

- Se denomina cubierta reconstruida a aquella a la cual mediante un proceso industrial se le repone la banda de rodadura a los costados, con material y características similares a las originales. La construcción debe efectuarse de acuerdo a la norma IRAM indicada en el punto **4.1**.

6. Todos los automóviles, microómnibus, ómnibus, camionetas y camiones (categoría 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 por el conductor.

6.1. El habitáculo deberá reunir condiciones de protección para los ocupantes tales como las especificadas en las normas del Anexo B " Seguridad del Habitáculo y de Protección Exterior".

B.1.) Desplazamiento del sistema de control de dirección .Aplicable a los vehículos Categoría M₁ y N₁ : automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de estos.

B.2.) Sistema de control de dirección absorbedor de energía. Requisitos de operación . Aplicable a los vehículos Categoría M₁ y N₁ : automóviles y camionetas de uso mixtos derivadas de estos.

B.3.) Anclajes de asientos. Aplicable a los vehículos Categoría M₁ y N₁ : automóviles y camionetas de usos mixtos derivadas de éstos.

B.4.) Tanque de combustible, tubo de llenado y conexiones del tanque combustible. Aplicable a los vehículos Categoría M₁ y N₁ : automóviles y camionetas de uso mixto y derivadas de éstos.

Como también, lo establecido en la Resolución S.T. N° 72/93 "Inflamabilidad de los Materiales a ser utilizados en el interior de los Vehículos Automotores", o las Normas IRAM que se encuentren definidas y especificadas en relación a otros criterios técnicos extrínsecos interiores o exteriores, que los avances tecnológicos permitan comprobar.

En relación a la seguridad que deben presentar los vehículos automotores propulsados a gas natural comprimido (GNC), éstos 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 Cilindrados de Acero sin Costura para GNC, basada en la Norma IRAM 2529- Condiciones para su Revisión Periódica ".

6.2. Estos criterios y condiciones técnicas, enunciados en el párrafo que antecede, reunidos por los vehículos para la protección del conductor y los ocupantes, deberán mantenerse para todo elemento adicional que se incorpore en el interior o exterior del vehículo, como sigue:

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 conforme a las especificaciones de la norma.

b) En lo referente al inciso f) del Artículo 40 - Requisitos para Circular -, se deberá cumplir:

- En los vehículos Categoría M₁ y N₁: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, con peso bruto total hasta MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (1.500Kg), llevarán como mínimo UN (1) matafuego de UN KILOGRAMO (1KG) de capacidad nominal y potencial exterior de 3B, con indicador de presión de carga.

- En los vehículos Categoría M₁ y N₁, automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, con peso bruto total hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS

(3.500Kg), con capacidad hasta NUEVE (9) personas sentadas incluyendo al conductor y los vehículos Categoría M₂ con peso bruto total hasta CINCO MIL (5.000 KG.), con capacidad mayor a NUEVE (9) personas sentadas incluyendo al conductor llevarán como mínimo un matafuego de DOS CON CINCO DECIMAS DE KILOGRAMO (2,5 KG) de capacidad nominal y potencial extintor de 5.B., con indicador de presión de carga.

- En los vehículos Categoría M₃, N₂ y N₃ con capacidad de carga mayor de CINCO MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (5.000Kg), llevarán como mínimo UN (1) un matafuego de CINCO KILOGRAMO (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 la proporción del equipo instalado.

Para el transporte de Mercancía y Residuos Peligrosos, el extintor que deberá portar el vehículo estará de acuerdo a la categoría del mismo, y el tipo de potencial extintor que determine el dador de la carga. Asimismo, deberá adoptar las indicaciones prescriptas en el Reglamento de Transporte de Mercancías y Residuos Peligrosos en la Ley N° 24.051, de acuerdo al siguiente criterio: El extintor de incendio tendrá la capacidad suficiente para combatir un incendio de motor o cualquier 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.

PARA EL ASEGURAMIENTO DE LOS MATAFUEGOS:

Los matafuegos deberán ubicarse al alcance del conductor, dentro del habitáculo, exceptuándose de esta obligación a los matafuegos de más de UN KILOGRAMO (1KG) de capacidad nominal.

El soporte del matafuego deberá ubicarse en un lugar que no represente un riesgo para el conductor o acompañante, fijándose de forma tal que impida su desprendimiento de la estructura del habitáculo, no pudiendo fijarse sobre los parantes del techo de la carrocería.

El sistema de aseguramiento del matafuego garantizará su permanencia, aún en caso de colisión o vuelco, permitiendo además su fácil liberación cuando tenga que ser empleado, debiendo ser metálico. Se prohíbe usar el sistema de abrazadera metálica para su sujeción.

Para las valizas portátiles a ser llevadas en los vehículos automotores, se requerirá que estas estén fabricadas conforme a las especificaciones de las normas IRAM y de acuerdo a las condiciones enunciadas seguidamente:

1. Las dos (2) valizas que se utilicen para los vehículos deberán cumplir como mínimo con lo establecido en la Norma IRAM 10.031/84 -Valizas Triangulares Retroreflectoras-

2. Todo otro dispositivo que se utilice para los vehículos deberá reunir condiciones igual mayor eficacia que las exigidas en el punto 1) que antecede. Asimismo, respecto a las valizas portátiles de luz propia.

3. Las valizas se llevarán en un lugar accesible.

7. El peso y las dimensiones de los vehículos, deben ajustarse a lo indicado en la Ley de Tránsito, en esta reglamentación y en las normas complementarias. En lo relativo a la relación potencia-peso, ésta será actualizada por la SECRETARÍA DE TRANSPORTE.

b) Los vehículos de cargas y los de servicios de pasajeros deben poseer los dispositivos especiales que se requieran para satisfacer las necesidades de cada servicio, lo que indique cada reglamento específico y las normas IRAM que las complementen.

c) Los vehículos para transporte masivo de personas deben estar diseñados específicamente para el destino del servicio que proporciona, previendo todas las condiciones de seguridad y protección que la Ley de Tránsito, esta reglamentación y el Reglamento específico determinen.

A los efectos de la aplicación de este inciso se considera servicio urbano de transporte de pasajeros, al público o de oferta libre de transporte masivo de personas realizado en unidades correspondientes a la Categoría M₃, cuyo peso bruto total sea igual o mayor a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 KG), quedando incluidos expresamente los 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 en su modalidad de servicio, no se permiten pasajeros de pie, en lo referente en los apartados 2., 3., 4. y 5.

Para el caso de vehículos articulados 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 la salida de emergencia, aislación termoacústica, dirección asistida e inflamabilidad de los materiales, con las Resoluciones de la SECRETARIA DE TRANSPORTE N° 395/89, N° 401/92 y N° 72/93, sus modificatorias o ampliatorias.

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, requieren habilitación especial otorgada por el Organismo Nacional competente.

e) Los vehículos destinados al transporte de material peligroso se ajustarán al Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carreteras que como ANEXO S forma parte de la presente Reglamentación.

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 IRAM respectivas.

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

Respecto a las condiciones de estabilidad y de seguridad deben tener, para el sistema de enganche, similares requisitos a los indicados en el inciso f) de este artículo y a las normas IRAM 110001/78 (Conexiones Eléctricas entre Unidades Tractoras y Casas Rodante); 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 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE N° 72/93, y la fuente de alimentación eléctrica de la casa-rodante, debe ser independiente de la fuente de alimentación de la fuente 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 necesitan para los vehículos automotores.

h) Además de los requisitos que indican para permitir su circulación, la maquinaria especial, deberá cumplir con las especificaciones de las normas IRAM respectivas para los sistemas de iluminación y señalización, frenos y ruedas.

i) Los cascos que deben venir previstos con las motocicletas, se ajustarán a lo dispuesto en el inciso j.1. del artículo 40° de este ANEXO.

j) Los vehículos o conjuntos de vehículos cuya longitud supere los TRECE METROS CON VEINTE CENTECIMAS (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 MILIMETROS (1.400 mm) de largo por CIENTO CINCUENTA METROS (150 m) de altura, con franjas a SETENTA Y OCHO CENTECIMAS DE RADIÁN (0,78 rad) o sea CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) de material retrorreflectivo en color blanco y rojo. 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 MILIMETROS (500mm) de longitud, situadas simétricamente a ambos lados 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 MILIMETROS (500mm) y MIL QUINIENTOS MILIMETROS (1500mm) del suelo.

Especificaciones Técnicas. Además de las normas especificadas, 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 MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (1.400mm + 5mm) y una altura de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (150mm + 5mm). Las franjas a SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIÁN (0,78 rad) o sea CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) tendrán un ancho de CIEN MILIMETRO MAS O MENOS DOS MILIMETROS (100mm + 2mm).

El espesor de la placa podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retrorreflectiva 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 confieran suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.

Las placas o bandas deberán ser retrorreflectantes, de color rojo y blanco alternativo. El nivel de retrorreflección se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según métodos de ensayos.

k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retrorreflectivos 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 retrorreflección de los elementos que se

utilicen, deberá ajustarse como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

ARTICULO 30. Requisitos para automotores. Los dispositivos de seguridad para los vehículos automotores deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos sin perjuicio de aquellos que la Norma IRAM respectiva incorpore:

a) Correaes y cabezales de seguridad, en las posiciones y con las especificaciones del Anexo C " Instalación y Uso de Cinturones de Seguridad y Cabezales para Asiento de Vehículos Automotores"- que forma parte integrante de la presente reglamentación y de las Normas IRAM respectivas. Norma IRAM 3641/86, PARTE 1 y 11. Cinturones de Seguridad para uso de Vehículo Automotores (Requisitos y Métodos de Ensayo, Inspección y Recepción) y Norma IRAM-AITA IK 15/91. Anclaje para Cinturones de Seguridad. Los cabezales de seguridad o apoyacabezas se instalarán en los asientos delanteros laterales de todos los vehículos de la categoría M₁ de forma tal que restrinjan el movimiento hacia atrás de la cabeza provocado por una aceleración brusca. La construcción del apoyacabeza podrá ser integral con el respaldo del asiento o estar vinculado al mismo, y podrá ser fijo con carácter removible o sujeto a la carrocería, debiendo estar en todos los casos relacionados a las características del ocupante. Todos los apoyacabezas deberán cumplir con las especificaciones y ensayos que se indican en el Anexo C (C₂) que forma parte de la presente reglamentación.

b) Los paragolpes o las partes de carrocería que cumplan esa función, no podrán ser alternados 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. Asimismo responderán a las especificaciones de las Normas IRAM respectivas.

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, siendo necesario el uso de guardabarros provisorios, los que responderán a las especificaciones de las Normas IRAM respectivas.

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 D- "Sistema Limpiaparabrisas", aplicable a los vehículos Categoría M₁ y N₁: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, que integra la presente reglamentación, siendo el requisito de superficie reflectiva el único común a todas las categorías.

Para las categorías M₂ M₃ N₂ y N₃ se deben cumplir las especificaciones especiales que se requieran para mayor área de barrido y las condiciones de funcionamiento que establezcan las Normas IRAM respectivas. Para el sistema de lavado de parabrisas se requiere que la cantidad de líquido emitido sea suficiente para cubrir la zona de parabrisas sujeta a lavado, y que la capacidad del depósito y su accionamiento, cumplan lo establecidos en las Normas IRAM respectivas. El sistema desempañador mantendrá la cara interior del parabrisas libres de humedad que pueda disminuir su transparencia en las áreas establecidas por las Normas IRAM correspondiente. La condición cualquiera sea el número de ocupantes del vehículos, estando sus ventanillas abiertas o cerradas y encontrándose el vehículos en movimiento o detenido, admitiéndose para ello el motor se encuentra 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 IRAM respectiva y deberá estar asegurada, en forma permanente, mientras el sistema esté operado. Las condiciones ambientales exteriores del vehículo, en los concernientes 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 yN despondrán de espejos retrovisores con las características y especificaciones establecidas en el Anexo E- "Espejos Retrovisores"- que forma parte integrante de la presente reglamentación y por las Normas IRAM respectivas.

c) 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 vehículos. El nivel sonoro máximo admisible emitido por los dispositivos de señalización acústica instalados en vehículos automotores será de CIENTO CUATRO DECIBELES A (104 db (A)). Los niveles mínimos y procedimientos de ensayos deben estar establecidos en la Norma IRAM "Determinación del Nivel Sonoro de Dispositivos de Señalización Acústica".

f) Todo vidrio de seguridad que forme parte de la carrocería de un vehículo deberá cumplir con lo establecido 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" - de la presente, complementando por la Norma IRAM-AITA1H3.

g) Todos los vehículos de las categorías M y N deben brindar protección al conductor contra el enrojecimiento provocado por los rayos solares provenientes tanto del frente como del costado del vehículo. Los requerimientos que deben cumplir son los establecidos en el Anexo G de esta reglamentación "Protección contra encandilamiento solar" y los que fijen las Normas IRAM respectivas.

h) Todos los vehículos de las categorías M y N deben tener un dispositivo de desconexión rápida de 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 retrorreflectantes establecidos en las Secciones A, B y C.2.10 del Anexo 1 "Sistemas de Iluminación y Señalización para los Vehículos Automotores" que forma parte de la presente Reglamentación y en las Normas IRAM respectivas. Esos dispositivos indicarán la presencia del vehículo por medio de retrorreflexión, con criterio similar a las luces de posición, conforme lo establecido en los puntos: A.4.20, A.4.20.1, A.4.20.2 y A.4.20.3 de la Sección A del Anexo 1.

Para los vehículos del servicio que deben poseer las placas o bandas retrorreflectantes perimetrales extendidas en forma continua, longitudinalmente en los laterales y horizontalmente en las partes delantera y trasera, estarán instaladas a una distancia entre QUINIENTOS Y MIL QUINIENTOS MILIMETROS (500 mm y 1500 mm) del suelo; siendo sólo de material retrorreflectante de color rojo la correspondiente a la parte trasera. El nivel de retrorreflección 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 CIENTO MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (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 retrorreflectiva 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 construídas 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 compartimentos 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, construídas y montadas de modo tal que en condiciones normales de utilización cumplan con lo establecido en el Anexo H "Cerraduras y Bisagras 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 las Categorías M 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 M y N con excepción de las Categorías D₁ y D₄ en los casos que especifiquen a continuación, deberán contar con:

1. TABLERO E INSTRUMENTAL. (Con excepción de la Categoría D₁)

Que cumpla 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.

Que reúna las siguientes características:

a) El tablero o instrumental debe estar ubicado frente al conductor ergonómicamente, dispuesto de forma tal que quién 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 la norma IRAM respectiva.

b) La función que cumple cada uno de los componentes deberá estar identificada con ideogramas normalizados conforme a la norma IRAM-CETIA 13J7.admitiéndose el agregado en castellano:

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

d) Deben 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 será simultáneo con las luces de exposición con conmutador único.

2. CUENTAKILOMETROS (Odometro) - (con excepción de la Categoría L₁)

Que cumplan con los siguientes objetivos:

a) Odómetro totalizador (de uso obligatorio). Instrumento destinado a indicar y registrar en forma automática y acumulativa las distancias recorridas por el vehículo desde su puesta en funcionamiento, permitiendo 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 KILOMETROS indicados.

b) 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.

Que reúna las siguientes características:

a) Odómetro totalizador.

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

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 las normas IRAM respectivas.

b) Odómetro parcial.

1. Debe poseer una capacidad acumulativa mínima de MIL KILOMETROS (1.000 km).

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

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

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.

c) Deben poseer iluminación conforme a las normas IRAM respectivas.

d) Las características constructivas y métodos de ensayos serán los establecidos en las normas IRAM respectivas.

3. VELOCIMETRO (con excepción de la categoría L₁)

Que cumplan con los siguientes objetivos:

Advertir al conductor de la puesta en funcionamiento real de las luces externas de giro o indicadores de dirección.

Que reúnan 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 responder en lo que respecta a áreas mínimas luminosas a los requisitos fotométricos de la norma IRAM respectiva.

b) Deben estar identificados con ideogramas normalizados según la norma IRAM - CETIA Nº 13J7 admitiéndose el agregado de texto en castellano.

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, dispuesto de forma tal que el conductor los perciba permanentemente sin desatender la condición. Las distancias, formas y límites de ubicación, será los establecidos en la norma IRAM respectiva.

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 o los testigos cumplan también dicha función para el encendido de las luces de emergencia.

5. INDICADORES DE LUCES DE POSICION (Con excepción de las categorías L₁ y L₄)

Que cumplan con el siguiente objetivo:

5.1. Advertir al conductor al conductor la puesta en funcionamiento correcta y efectiva de las luces exteriores de exposición.

5.2. Reunir las características técnicas establecidas en las normas IRAM correspondientes, aceptándose que la iluminación general del tablero de instrumentos cumpla la función testigo.

6. INDICADORES DE LUCES SUELTAS (con excepción de las Categorías L₁ y L₄)

Que cumplan con el siguiente objetivo:

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

6.2. Reunir las características técnicas establecidas en las normas IRAM respectivas.

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 cortocircuitos 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 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:

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

ñ.4. Características técnicas de los cortocircuitos-fusibles.

Deben cumplir con lo establecido por la norma IRAM respectiva 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 y el equipamiento de los vehículos automotores, deberán preverse todas las condiciones de seguridad y protección que la Ley de tránsito, esta reglamentación y el Reglamento específico les determinen. Asimismo, se requerirá lo establecido en la Resolución S. T. N° 72/93. "Inflamabilidad de los Materiales a ser utilizados en el interior de los vehículos Automotores o las normas IRAM que se encuentren definidas y especificadas en relación a otros criterios técnicos extrínsecos interiores o exteriores, que los avances tecnológicos permitan comprobar.

ARTICULO 31°: SISTEMA DE ILUMINACION. Todos los modelos de vehículos de las categorías L, M, N y O, deben contar con los sistemas de iluminación y señalización definidos, clasificados y especificados en los siguientes incisos y en el Anexo I. "Sistemas de Iluminación y Señalización para los Vehículos Automotores" que forma parte integrante de esta reglamentación, en sus Secciones A y B y deben cumplir, además, con los requerimientos técnicos establecidos en la Sección C del mismo Anexo.

Solo 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.

a) Faros delanteros principales, instalados de a pares, con luz alta y luz baja, de proyección asimétrica, conforme a lo prescripto en el Anexo 1 que integra la presente.

b) Faros de posición, faros diferenciales y retrorreflectores que indiquen las características y prescripciones descritas en el Anexo1.

1. Faros de posición y diferenciales delanteros de haz de luz blanco:

2. Faros de posición y diferenciales traseros de haz de luz rojo:

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

4. Luces indicadoras diferenciales de color blanco, para los vehículos que por ancho se los requieran identificar y que cumplan con las especificaciones técnicas del Anexo1.

Los sistemas de luces establecidos en los incisos **c), d), e), f), g) y h)** del Artículo 31. de la Ley de Tránsito, como así también, las DOS (2) luces rompenieblas (faros antinieblas), faros buscabuellas (faros de largo alcance) y adicionales, se encuentran especificados y establecidos en el Anexo 1 y en las normas IRAM respectivas.

ARTICULO 32º: - 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 1 "Sistema de Iluminación y Señalización para los Vehículos Automotores", que como Anexo 1 forma parte integrante de esta reglamentación, y en las normas IRAM respectivas.

ARTICULO 33º: - 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 radiadores parásitas proveniente 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 vehículo 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 de nivel 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 complementarias, 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 las definiciones incluidas en el ANEXO M que forma parte integrante de la presente.

2.- Valor límite 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 Diese, se establecen los siguientes límites de emisiones:

2.1. Emisiones de gases de escape.

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	24,0 G/KM
HIDROCARBUROS	2.1 G/KM
OXIDO DE NITROGENO	2.0 G/KM
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA (*)	3 %
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA (*)	600 PPM

(*) Aplicable a vehiculos equipados con motor ciclo Otto.

A toda configuración de vehículo automotor liviano de fabricación nacional en producción antes del 01 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 vehículos livianos de pasajeros de fabricación nacional y todo vehículo liviano de pasajeros liviano, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	12,0 G/KM
HIDROCARBUROS	1.2 G/KM
OXIDO DE NITROGENO	1.4 G/KM
MATERIAL PARTICULADO (**)	0.373 G/KM
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA (*)	2.5 %
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA (*)	400 PPM

(*) Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

(**) Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel a partir del 01 de Enero de 1996.

A partir del 01 de Enero de 1997, la emisión de gases de escapes 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:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	2,0 G/KM
HIDROCARBUROS	0.3 G/KM
OXIDO DE NITROGENO	0.6 G/KM
MATERIAL PARTICULADO (**)	0.124 G/KM
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA (*)	0.5 %
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA (*)	250 PPM

(*) Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

(**) Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel a partir del 01 de Enero de 1996.

A partir del 01 de Enero de 1998, la emisión de gases de escapes de todo vehículo comercial liviano, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	6.2 G/KM
HIDROCARBUROS	0.5 G/KM
OXIDO DE NITROGENO	1.43 G/KM
MATERIAL PARTICULADO (**)	0.16 G/KM
MATERIAL PARTICULADO (***)	0.31 G/KM
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA (*)	0.5 %
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA (*)	250 PPM

(*) 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 que de más de 1.700 Kg.

A partir del 01 de Enero de 1999, la emisión de gases de escapes de todo vehículo liviano de pasajero, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	2,0 G/KM

HIDROCARBUROS	0.3	G/KM
OXIDO DE NITROGENO	0.6	G/KM
MATERIAL PARTICULADO (**)	0.124	G/KM
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA (*)	0.5	%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA (*)	250	PPM

(*) Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

(**) Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel.

Procedimientos 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 CFE ("Code of Federal Regulation" de los E.E.U.U.). 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 Cáster.

La emisión de gases de Cáster 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 cuatificar la emisión de gases de carácter 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 el 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 OCHENTAMIL 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 del 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:

Contaminante	Valor Límite
Monóxido de carbono	11,2 g/k Wh.
Hidrocarburos	2,4 g/k Wh
Oxido de nitrógeno	14,4 g/k Wh

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:

Contaminante	Valor Límite
Monóxido de carbono	4,9 g/k Wh.
Hidrocarburos	1,23 g/k Wh
Oxido de nitrógeno	9,0 g/k Wh

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.

Contaminante	Valor Límite
---------------------	---------------------

Monóxido de carbono	4,0 g/k Wh.
Hidrocarburos	1,1 g/k Wh
Oxido de nitrógeno	7,0 g/k Wh

Procedimiento de ensayo y medición: La especificación del combustible, los procedimientos de ensayo, los sistemas de toma de muestras y análisis para determinaciones 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 (1º 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.

Flujo Nominal G litros/Segundo	Coefficiente de Absorción (Km ⁻¹)	Flujo Nominal G litros/Segundo	Coefficiente de Absorción (Km ⁻¹)
=< 42	2.26	120	1.37
45	2.19	125	1.345
50	2.08	130	1.32
55	1.985	135	1.30
60	1.90	140	1.27
65	1.84	145	1.25
70	1.775	150	1.225
75	1.72	155	1.205
80	1.665	160	1.19
85	1.62	165	1.17
90	1.575	170	1.155
95	1.535	175	1.14
100	1.495	180	1.125
105	1.465	185	1.11
110	1.425	190	1.095
115	1.395	195	1.08
		>= 200	1.065

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 ensayos , los sistemas de toma de muestras y medición para la determinación de partículas visibles (humo) así como la conformidad de la producción, deberá

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 8 ensayo en regímenes estabilizados sobre la curva de plena carga). según se detalla en el Anexo N 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:

Contaminante	Valor Límite
Material Particulado	0,4 g/k Wh

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 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.

Contaminante	Valor Límite
Material Particulado	0,15 g/k Wh

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 los valores límites de la tabla presedente 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, deberá 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 tttotal anual en cuyo caso los modelos de motores exceptuados deberán cumplir con los límites máximos de emisión inmediatamente anteriores; 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 el fabricante, por lo menos, durante CIENTO SESENTA MIL KILOMETRO (160.000km) o CINCO (5) años de uso, aquello que ocurra primero. Dicha garantía a opción del fabricante podrá ser reemplazada si los límites de emisiones con 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, hidrocarburos 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 de los valores de la siguiente tabla.

Categoría de Vehículos	Valor en dB(A)
a) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad no mayor a los 9 asientos, incluyendo el del conductor	82
b) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor a los 9 asientos, incluyendo el del conductor y con un peso máximo que no exceda los 3500 Kg.	84
c) Vehículos para el transporte de carga con un peso máximo que no exceda los 3500 Kg.	84
d) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor a los 9 asientos, incluyendo el del conductor y con un peso máximo que no exceda los 3500 Kg.	89
e) Vehículos para el transporte de carga con un peso máximo mayor los 3500 Kg.	89
f) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor a los 9 asientos, incluyendo el del conductor y con un motor cuya potencia sea igual o mayor a 147 Kw (200 cv)	91
g) Vehículos para el transporte de cargas que tiene una potencia igual o mayor a 147 Kw (200 cv) y un peso máximo mayor a los 12.000Kg.	91

A partir del 1º 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,

Categoría de Vehículos		dB (A)
a) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad no mayor a 9 asientos, incluyendo el del conductor.		77
b) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor a 9 asientos, incluyendo el del conductor; vehículos para el transporte de cargas.	Con un peso máximo que no exceda los 2000 Kg.	78
	Con un peso máximo a los 2000 Kg pero que no exceda los 3500 Kg.	79
c) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor a 9 asientos, incluyendo el del conductor y con un peso máximo mayor a los 3500 Kg.	Con un motor de una potencia máxima menor a 150 Kw (204 cv)	80
	Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 150 Kw (204 cv)	83
d) Vehículos para el transporte de cargas y con un peso máximo mayor a los 3500 Kg.	Con un motor de una potencia máxima menor a 75 Kw (102 cv)	81
	Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 75 Kw pero menor a 150 Kw (≥ 102 cv y ≤ 204 cv)	83
	Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 150 Kw (204 cv)	84

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 (1dB (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 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 (3dB) 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 vehículos, en el que el valor no sea homologado por el fabricante o importador por haber cesado su producción, registrará 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 9C-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:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
Monóxido de Carbono en marcha lenta	4.5%
Hidrocarburos en marcha lenta	900 ppm

4.1.2. Vehículos en circulación fabricados entre el 1° de enero de 1992 hasta el 31 de diciembre de 1994:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
Monóxido de Carbono en marcha lenta	3.0%
Hidrocarburos en marcha lenta	600%

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
Monóxido de Carbono en marcha lenta	2.5%
Hidrocarburos en marcha lenta	400%

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 oil comercial:

4.2.1. Vehículos en circulación desde 1° de Julio de 1994

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

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

5. Condiciones generales.

5.1. Vehículos automotores equipados 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, 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):

e) ángulo de avance inicial de ignición expresado en grados sexagesimales (°):

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 críticos 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 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 deberá 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, óxidos 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. 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, cuya 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 ruidos, 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 requerimientos 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 de 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) 91/512/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 a 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 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 del 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 deberán 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 solo podrá 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 accesorios 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 tuvieran acceso decha SECRETARIA, que fuera 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 aquel. Los resultados de ensayos de vehículos o motores en producción no son considerados confidenciales y se estadísticamente fueren significativos, pueden ser utilizados en la elaboración de informaciones que será 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 las características técnicas cuyo texto y requerimientos constituyen el ANEXO de la presente reglamentación.

b) y c) Sin reglamentar.

d) La DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS, del MINISTERIO DE JUSTICIA ,previo al patentamiento de un vehículo, exigirá al fabricante o importador la correspondiente Licencia de Configuración de Modelo, cuyo número deberá estar incorporado en el certificado de fabricación o documento equivalente.

e) En lo referente al inciso c) 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, estrará en vigencia con carácter obligatorio a partir del 1º de Enero de 1996.

3. La grabación del número de identificación de vehículos (VIN) efectuará 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 (0,2mm), 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 por grabación de profundidad mínima de DOS DECIMAS DE MILIMETRO (0,2mm) en la chapa o bien 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 el REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR. Dicha identificación con los caracteres VIS deberá ser efectuada en las siguientes compartimientos y componentes.

a) En el piso del vehículo, debajo uno de los asientos delanteros.

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

c) En el compartimento 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 indeseable, 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 omnibus), quedan exceptuados de las identificaciones previstas, las que serán implantadas por el fabricante que complementa 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 la 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.

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.

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, 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 alnuméricos, 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, a partir del 1° de mayo de 1996, 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, la que dará constancia de ello en el Certificado de Revisión Técnica (CRT).

2.- Las unidades particulares CERO KILOMETRO (0 km) que se incorporen al Parque Automotor tendrán un plazo 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 del patentamiento inicial.

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 ítems 1.-, 2.- ó 3.- podrán ser emplazados en forma perentoria por la Autoridad Jurisdiccional (AJ) a efectuar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

5.- Para el caso de vehículos que hayan sufrido un siniestro, consecuencia del cual pudieran haberse deteriorado elementos de seguridad, tales como frenos, dirección, tren delantero, partes estructurales de chasis o carrocería, el Certificado de Revisión Técnica (CRT) del vehículo perderá su vigencia.

6.- En el caso de siniestros, el taller que lleve a cabo la reparación será responsable de dejar constancia de esta circunstancia en el Certificado de Revisión Técnica.

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

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) le permitirá circular al vehículo 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 de gratuito.

12.- A los efectos de garantizar la homogeneidad y la calidad de las revisiones de los vehículos de cada Jurisdicción Local (JL), las SECRETARÍA DE TRANSPORTE E INDUSTRIA del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS acordarán con todas las provincias la creación del Ente Auditor Nacional (ENA) el cual tendrá a su cargo la coordinación del sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y de Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (a la vera de la vía), para todas las Jurisdicciones.

13.- El Ente Auditor Nacional (ENA) será el organismo encargado de recopilar y procesar la información estadística, que resulte del sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y de Revisión Rápida y Aleatoria (RRA), independientemente de lo que realice cada jurisdicción.

El Ente Auditor Nacional (ENA) en conjunto con las jurisdicciones definirán la información y el modo de transmisión de la misma a los efectos de poder asegurar su confiabilidad y confidencialidad.

14.- Serán funciones del Ente Auditor Nacional (ENA):

a) Unificar los criterios de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y coordinar su desarrollo para todas las jurisdicciones.

b) Confeccionar el protocolo de procedimiento para la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y la Revisión Rápida y Aleatoria (RRA).

c) Establece los valores mínimos /máximos admisibles para evaluar cada aspecto que involucre la Revisión Técnica Obligatoria (RTO).

d) Fijar los niveles mínimos de conocimiento que debe poseer el Director Técnico (DT) y personal del taller.

f) Convenir con las jurisdicciones un sistema de auditoría de los Talleres de Revisión Técnica (TRT).

g) Llevar el registro de profesionales a que se refiere el apartado 18.

15.- Cada Autoridad Jurisdiccional dispondrá de acuerdo a sus prioridades las acciones necesarias para poner escalonadamente en funcionamiento el Sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO). El Ente Auditor nacional no tendrá competencia sobre los sistemas de Revisión Técnica Obligatoria que implementen la jurisdicción nacional o la local para los vehículos que no sean de estricto uso particular.

16.- Cada Autoridad Jurisdiccional determinará el número de talleres revisores que funcionarán bajo su jurisdicción, Garantizado los procedimientos a los que se sujetará la selección y habilitación de los mismos.

17.- Cada Autoridad Jurisdiccional deberá establecer un régimen de sanciones a aplicar a todos los talleres que funcionen bajo su jurisdicción. El mismo podrá contemplar sanciones económicas, pero obligatoriamente deberá establecer las condiciones para aplicar sanciones de apercibimiento, suspensión temporaria y cierre definitivo.

Cuando 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 impidecen 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 el cierre del taller.

18.- 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 tendrán como actividad exclusiva la realización de Revisión Técnica Obligatoria (RTO). Cada taller revisor contará con un sistema de registro de revisiones en el figuran todas las revisiones técnicas efectuadas, sus resultados y las causales de rechazo en caso de corresponder.

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

20.- 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 N° 139/95 y sus modificaciones o ampliatorias.

21.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá adherir en el parabrisas delantero una identificación de la habilitación otorgada a la Unidad para facilitar el control o simple vista por parte de las autoridades.

La misma consistirá en una etiqueta autoadhesiva reflectiva con códigos de seguridad direccionables 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 (AJ) 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) Blanco, 6) Marrón, 7) repite la secuencia.

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

23.- Todo Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá contar con un mínimo de elementos mecánicos e instrumental que deberá validar con su respectiva Autoridad Jurisdiccional (AJ).

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) Director 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 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 brindar un mejor servicio sin que redunde en demoras o fraccionamientos de la inspección.

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

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.

26. 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.

27. 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.

28. 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.

29. 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.

30. El Director Técnico del Taller no podrá ocupar ningún cargo en otro taller habilitado a los mismos fines.

31. Los Talleres de Revisión Técnica Obligatoria deberán remitir de inmediato al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO la información de los resultados de las revisiones mediante el instrumentario que éste ponga en vigencia a los fines de llevar la estadística de los datos del parque vehicular y del art. 68 párrafo 3º in fine de la Ley, sin perjuicio de las funciones que le correspondan al Ente Auditor Nacional, conforme las atribuciones que le fueran conferidas.

El REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO deberá informar a las respectivas Autoridades Jurisdiccionales (AJ) los siniestros que involucraron vehículos de su jurisdicción.

32. 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 Rápida Aleatoria (RRA) serán realizadas en los Talleres de Revisión Técnica Rápida (TRTR).

33. 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.

34. Una vez efectuada la Revisión Rápida aclaratoria (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 reparación.

35. 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.

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

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

38. 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 MINUTOS (20 min), computados a partir de la orden de detención del vehículo.

39. Cada Taller de Revisión Técnica Rápida (TRTR) llevará un libro follado 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.

40. Con el propósito de posibilitar el cumplimiento de lo dispuesto en el primer párrafo del apartado 15. los talleres inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y de Cargas - Resolución S.T. N° 417/92; podrán efectuar la Revisión Técnica Obligatoria de todos los vehículos que integran las Categorías L, M, N y O.

Asimismo, hasta el 1° de mayo de 1996, las inspecciones técnicas no serán restrictivas de la circulación de vehículos.

41. Las SECRETARIAS DE TRANSPORTE e INDUSTRIA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA, OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, serán autoridades de aplicación del presente artículo.

ARTICULO 35° :

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 universatario 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 del vehículo.

b. Obligación conforme a lo prescripto 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 prescriptas 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 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 se 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.

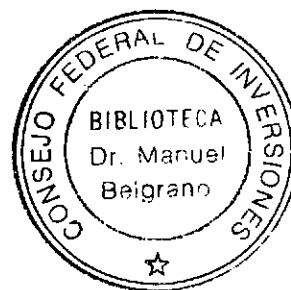
13. El taller debe disponer de un sistema de registro de reparaciones que contendrá los siguientes datos:

- 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



ARTICULO 36° : PRIORIDAD NORMATIVA. Sin reglamentar.

ARTICULO 37° : EXHIBICIÓN DE DOCUMENTOS. Sólo procederá la retención de documentos en los supuestos contemplados en el inc. b) del Artículo 72° de la Ley 24.449 objeto de reglamentación.

Los documentos exigibles son, además de los contemplados en el Artículo 40° de la Ley 24.449, los siguientes:

- Documento de identidad
- Comprobante de pago del impuesto a la radicación del vehículo
- Constancia de Revisión Técnica Obligatoria en vigencia

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 previstas en el ANEXO 2 del presente.

a) Las actuales licencias habilitantes mantendrán su vigencia hasta su vencimiento, oportunidad en que se otorgarán conforme a las nuevas exigencias. En el caso de pérdida, robo o cambio de jurisdicción, se entregará en reemplazo otra, por lo que le resta de vigencia.

b) Sin portar la Cédula de identificación del Automotor.

La legítima tenencia de la misma, acredita el uso legal del vehículo, sin que pueda serle impedida la circulación, salvo que haya sido obtenida mediante robo, hurto, engaño o abuso de confianza (Decreto-Ley nº 6582/58, Ley Nº 14.467)

Constituye infracción el uso de la Cédula de identificación del Automotor vencida.

c) Sin reglamentar.

d) La placa identificatoria de dominio debe ajustarse a las características indicadas en el inc. e.5. del Artículo 33° del presente.

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 inc. q) del artículo 48 del presente Anexo.

e) Sin Reglamentar.

f.1.) El matafuego que se utilice en los vehículos debe estar construido según las normas IRAM correspondientes, debiendo ubicarse al alcance del conductor dentro del habitáculo, con excepción de los mayores a UN KILOGRAMO (1kg) de capacidad. El soporte debe impedir su desprendimiento, aun en caso de colisión o vuelco, pero debe poder ser fácilmente liberado para su empleo y ubicarse en lugar que no cree riesgo, no pudiendo estar en los parantes del techo, ni utilizarse abrazaderas elásticas. 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) apartado 6.2b de la presente reglamentación.

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 5B:

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

f.1.2.3.) Los de transporte de mercancías y residuos peligrosos, el extintor estará 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 que se aprueba como ANEXO S de la presente reglamentación y en la Ley N° 24.051. 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 epieza 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 sistema automático o que ponerse fácilmente en funcionamiento, las cantidades indicadas podrán ser reducidas en la proporción del equipo instalado.

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

f.2.) Las balizas portátiles, en calidad de dos por lo menos, se portará en lugar accesible y deben ajustarse a las siguientes características:

f.2.1.) Las retrorreflectivas deben tener forma de triángulo equilátero con una superficie no menor de CINCO DECIMAS DE METRO CUADRADO (0,5m), una longitud entre CUATRO Y CINCO DECIMAS DE METRO (0,4a0,5m) y un ancho comprendido entre CINCO Y OCHO CENTESIMAS DE METRO (0.05a0.08m). Tal superficie debe contener material retrorreflectante rojo en un mínimo de doscientas cincuenta centesimas de metro cuadrado (0,25M²) El resto puede ser material fluorecente anaranjado, distribuido en su borde interno. En la base tendrán un doporte que asegure su estabilidad con vientos de hasta SETENTA KILOMETROS POR HORA (70km/h). En las restantes características cumplirá con las especificaciones de norma IRAM 10.031/83 "Balizas Triangulares Retrorreflectoras".

f.2.2.) Las balizas portátiles de luz propia deben tener una visibilidad horizontal en los TRECIENTOS SESENTA GRADOS (360°), desde una distancia de noche y con buen tiempo, de QUINIENTOS METROS (500m) y una capacidad de funcionamiento ininterrumpida no inferior a DOCE (12) horas. Deben ser destellantes de CINCUENTA a SESENTA (50a60)

ciclos por minuto, con fuente de alimentación autónoma y sistema eléctrico o electrónico, que deberán estar totalmente protegidas contra humedad.

g.1.) Los menores de 10 años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correa correspondiente.

g.2.1.) Los ciclomotores no pueden llevar carga ni pasajeros superior a CUARENTA KILOGRAMOS (40kg).

g.2.2.) Las motocicletas de dos ruedas no deben transportar más de un acompañante, ni carga superior a los CIEN KILOGRAMOS (100kg).

g.2.3.) Se aplicara en lo pertinente lo dispuesto en los art. 53 a 58 y consecuentemente el 72c) del presente.

h) Las infracciones a los pesos y dimensiones máximas de los vehículos se sancionan conforme lo establecido en los Anexos R y 2:

i) Las normas técnicas relativas a elementos de seguridad activa o pasiva se adaptarán automáticamente a los convenios que sobre la materia se establezcan en el ámbito del Mercosur.

j.1.) Casco de seguridad para motocicletas: elemento que cubre la cabeza, integralmente o en su parte superior, para protegerla de eventuales golpes. Debe componerse de los siguientes elementos:

j.1.1.) Cáscara exterior dura, lisa, con el perfil de la cabeza y con un relleno amortiguador integral de alta densidad, que la cubra interiormente, de un espesor no inferior a VEINTICINCO MILESIMA DE METRO (0,025mm):

j.1.2.) Acolchado flexible, adherido al relleno, que ajuste el casco perfectamente a la cabeza puede estar cubierto por una tela absorbente.,

j.1.3.) Debe cubrir como mínimo la parte superior del cráneo partiendo de una circunferencia que pasa DOS CENTESIMA (0,02m) por arriba de la cuenca de los ojos y de los orificios auditivos. No son aptos para la circulación los cascos de uso industrial u otros no específicos para motocicletas.

j.1.4.) Sistema de retención de cinta de DOS CENTESIMAS DE METRO (0,02m) de ancho mínimo y hebilla de registro, que pasado por debajo del mentón sujete correctamente el casco a la cabeza.

j.1.5.) Puede tener adicionalmente visera, protector facial inferior integrado o desmontable y pantalla transparente.

j.1.6.) Exteriormente debe tener marca retrorreflectiva ubicadas de manera tal que desde cualquier ángulo de visión exponga una superficie mínima de VEINTICINCO CENTESIMA DE METRO CUADRADO (0,25m²) .

j.1.7.) Interiormente debe llevar una etiqueta claramente legible que diga "Para una adecuada protección este casco debe calzar ajustadamente y permanecer abrochado durante la circulación. Está diseñado para adsorber un impacto (según Norma IRAM 3621/62) a través de su destrucción o daño. Por ello cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (aun cuando el daño no resulte visible)";

j.1.8.) El fabricante debe efectuar los ensayos de la Norma IRAM 3621/62 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.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 distorcionarla, ni causar cansancio, de conformidad con la norma IRAM 3621-2 "Protectores Oculares".

k) La instalación de apoyacabezas en los vehículos pertenecientes al parque usado, solo puede ser exigido si el diseño original del asiento del mismo lo permite conforme a las especificaciones de la norma técnica respectiva.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 44° : VIAS SEMAFORIZADAS.

a.1. Aún 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.

ARTICULO 45° : VIA MULTICARRILES.

a) y b) Sin Reglamentar.

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

d) al g) Sin Reglamentar.

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

a) al d) Sin Reglamentar.

ARTICULO 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) Sin Reglamentar.

b) El cambio de luz alta por baja debe realizarse a una distancia suficiente a fin de evitar el efecto de encandilamiento.

c) al g) Sin Reglamentar.

ARTICULO 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 ser permanentes, una nueva habilitación, adaptando la clase de licencia, de corresponder:

a.1.2.) En caso de ser transitorias, la imposibilidad de conducir mientras dure la variación:

a.1.2.1.) En caso de ingesta de alcohol, no se podrá conducir con más de MEDIO GRAMO (0.5 gr) por litro de sangre

a.1.2.2.) El conductor que exceda el gramo de alcohol por litro de sangre incurre en falta grave y si además comete otra infracción, será pasible de la sanción del Artículo 85°

a.1.2.3.) La ingesta de drogas (legales o no) impiden conducir cuando altera los parámetros normales para la conducción segura. En el caso de medicamentos, el prospecto explicativo debe advertir en forma resaltada el efecto que produce en la conducción de vehículos también el médico debe hacer la advertencia.

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, variado el pensamiento, ideación y razonamiento habitual. En tal caso se aplica el Artículo 72° . a.1.

b.1.) La prohibición 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 pemición a persona no habilitada para conducir. Cuando el propietario o tenedor para 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 zonas céntricas de gran concentración de vehículos.

f.) Sin Reglamentar.

g.) La distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos, de todo tipo que circulan por un mínimo carril, es la que resulta de una separación en tiempo de DOS SEGUNDOS (2").

h) Cualquier maniobra de retroceso debe efectuarse a velocidad reducida.

i) En zona rural el servicio de transporte de pasajeros para recoger o dejar a los mismos debe ingresar en la dársena correspondiente, de no existir ésta se detendrá sobre la banquina, utilizando sus luces intermitentes de emergencia.

j.) Sin Reglamentar.

k.1.) Cuando el paso a nivel se encuentre cerrado, el vehículo quedará detenido sobre el extremo derecho de su mano.

k.2.) En el supuesto de que las barreras se encuentren fuera de funcionamiento, solamente podrán trasponerse, si alguna persona, desde las vías, comprueba que no se acerca ningún tren.

l.1.) Se entiende por "Cubiertas con fallas" las que presentan deterioro visible como cortaduras que lleguen al casco, desprendimientos o separaciones del caucho o desgaste de la banda de rodamiento que deje expuestas las suelas.

l.2.) La profundidad mínima de los canales de la banda de rodamiento es de UNO CON SEIS DECIMAS DE MILIMETRO (1.6 mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILIMETRO (1mm) y en ciclomotores de CINCO DECIMAS DE MILIMETRO (0.5 mm).

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

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

m) y n). Sin Reglamentar.

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

o.) Se entiende por "Tren de Vehículos" el formado por una unidad automotora o tractora con semiremolque y un acoplado o más, no estando permitido incluir más de un semiremolque.

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 adecuada para impedir la caída de los mismos.

q.) Los elementos complementarios o aditamentos de identificación del vehículo 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. La autoridad competente, el ente vial o la empresa responsable del mantenimiento del camino queda facultado para proceder a su retiro de la vía pública.

Los arreos de hacienda que tenga que cruzar un camino, lo efectuarán en horas diurnas, en forma perpendicular al mismo y con la mayor celeridad posible. En caso de incendio, inundaciones o razones de comprobada fuerza mayor, los propietarios de animales, de quienes debiera sacar los mismos durante la emergencia, deberán acompañarlos por una persona guía que se responsabilice de su condición.

t.) Sin Reglamentar.

u.1.) Cuando fenómenos climatológicos tales como nieve, escarchilla hielo y otras circunstancias modifiquen las condiciones normales de circulación, el conductor deberá colocar en los neumáticos de su vehículo, cadenas apropiadas a tales fines.

u.2.) Los vehículos de tracción a sangre no pueden circular con un peso superior a CINCO TONELADAS (5 TN) para de dos ejes, ni de TRES Y MEDIA TONELADAS (3,5 Tn) para los de un solo eje.

v.) Sin Reglamentar.

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

x) e y) Sin Reglamentar.

ARTICULO 49º : ESTACIONAMIENTO.

a) La Autoridad Jurisdiccional podrá disponer con caracter 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 efectuado. La grúa deberá remover exclusivamente aquellos vehículos en infracción al inc. b) del artículo 49º de la presente Ley.

a.2.) El estacionamiento se debe realizar:

a.2.1.) Maniobrando sin empujar a los 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, deben 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 lejos 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 el cordón se colocará hacia éste la parte posterior del vehículo. Cuando se estacione en ángulos distintos, se pondrá la parte delantera en contacto con aquel.

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 Señalización Vial. En este caso la señal puede ser de menor tamaño, no reflectiva y colocada sobre la línea de edificación.

Quando no hay señal en un acceso y existen 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 efectuar 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 R24 del Sistema Uniforme de Señalamiento, para permitir: ó R25 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 mismo 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

ARTICULO 50° : VELOCIDAD PRECAUTORIA. Sin Reglamentar.

ARTICULO 51° : VELOCIDAD MAXIMA. Sin Reglamentar.

ARTICULO 52° : LIMITES ESPECIALES. Sin Reglamentar.

CAPITULO III

REGLAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE

ARTICULO 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 unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el Artículo 53°, inc. B de la Ley N° 24.449 de acuerdo al cronograma que se establece a continuación:

1. Modelos 1980, 1981 y anteriores a partir del 1° de Enero de 1996.
2. Modelos 1982 y 1983 a partir del 1° de Julio de 1996.
3. Modelos 1984, 1985 y 1986 a partir del 1° de Enero de 1997.

La Autoridad de Aplicación podrá autorizar que los modelos identificados en el párrafo precedente puedan continuar prestando servicios por el lapso de SEIS (6) MESES a contar desde las fechas fijadas, siempre y cuando sus titulares hayan acreditado, conforme lo establezca la mencionada autoridad, la adquisición de las unidades destinadas a reponer los vehículos que cumplen con la edad máxima legal.

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 consigna en el Artículo 53° inc. B de la ley 24.449 de acuerdo al cronograma que se establece a continuación:

1. Modelos 1981 y anteriores a partir del 1° de Enero de 1996.
2. Modelos 1982 y 1983 a partir del 1° de Julio de 1996.
3. Modelos 1984, 1985 y 1986 a partir del 1° de Enero de 1997.

b.3.) Los propietarios de vehículos para transporte de cargas, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el Artículo 53° inc. b) de la Ley N° 24.449, de acuerdo al cronograma que se establece a continuación:

1. Modelos 1969 y anteriores a partir del 1º de Julio de 1996.
2. Modelos 1970, 1971 y 1972 a partir del 1º de Enero de 1997.
3. Modelos 1973, 1974 y 1975 a partir del 1º de Enero de 1998.
4. Modelos 1976, 1977 y 1978 a partir del 1º de Enero de 1999.

Los vehículos de carga podrán continuar en uso más allá de la edad máxima establecida si superan la inspección técnica obligatoria de acuerdo a las pautas indicadas en la primera parte del inc. b) del Artículo 53º de la Ley N° 24.449, pero en ningún caso, podrán llevar acoplado o exceder el OCHENTA POR CIENTO (80%) del peso total y por eje.

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.) y f.) Sin Reglamentar.

g.) Todos los vehículos de la categoría M₃, N₂ y N₃ que cumplan servicios de transporte de pasajeros de media y larga distancia y de transporte para el turismo, y para las N₂ y N₃ servicios de transporte de materiales y residuos peligrosos, deben contar con un sistema o elemento de control aplicable al registro de las operaciones. La SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS establecerá las prestaciones mínimas obligatorias (comunes y/o especiales) y el sistema de lectura uniforme con el que deberán cumplir los dispositivos de control, observando además de los efectos de fiscalización, aquellos de carácter preventivo.

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 deben aplicar la misma señalización.

h.2.) El círculo retroreflectante será de color blanco y el nivel de retroreflexión del círculo se ajustará como mínimo a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayos.

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

h.4.) La SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, 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.

ARTICULO 54° : TRANSPORTE PUBLICO URBANO.

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

ARTICULO 55° : TRANSPORTE ESCOLAR. 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 Artículo 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 Artículo 10°.

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

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 legible: "ESCOLARES" ó "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 del que se trate, de acuerdo a lo regulado en el inc. f.1. del Artículo 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 del círculo retroreflectivo establecido en el inc. h) del Artículo 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 Artículo 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 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 : TRANSPORTE DE CARGAS.

a.) La inscripción del vehículo en el registro de transporte de carga de la jurisdicción se concretará cuando se realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica con excepción de los vehículos de 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" el 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 28º 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 MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

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.

ARTICULO 57° : EXCESO DE CARGA.

1. La Dirección Nacional de Vialidad es la autoridad de aplicación y ejercerá la fiscalización de las normas de pesos y dimensiones vigentes. Asimismo, efectuará el control de dichas normas, excepto en las rutas nacionales concesionadas, en las cuales los concesionarios viales serán los encargados de controlar los corredores viales a su cargo.

Los vehículos y su carga que circulen con pesos y dimensiones que superen los máximos admitidos, independientemente de la multa a que hubiere lugar, serán obligados por la autoridad vial competente o los entes o empresas responsables del mantenimiento del camino, a descargar el exceso de carga suspendiendo hasta que lo haga su tránsito por la vía pública.

Los excesos de carga serán transferidos a otros vehículos, o descargados en los lugares que indique la autoridad vial o los entes o empresas responsables del mantenimiento del camino que efectúan el control. 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 dicha mercadería, perecedora, imperecedora, contaminante o peligrosa, vencido dicho plazo se procedera de oficio a su retiro.

En los casos en que se detecte un exceso de peso, la autoridad vial y los concesionarios quedarán facultados a percibir en compensación por el deterioro ocasionado por dicho exceso, la suma equivalente que resulta de la aplicación de la siguiente tabla.

EXCESOS DE PESO POR EJE Y CANON POR DETERIORO DEL PAVIMENTO EXPRESADO EN LITROS DE NAFTA ESPECIAL.

EXCESO DE PESO POR EJE	EJE SIMPLE		EJE DOBLE		EJE TANDEM	
	RUEDAS SIMPLES	RUEDAS DOBLES	RUEDAS SIMPLES	RUEDAS DOBLES	RUEDAS SIMPLES	RUEDAS DOBLES
DE 1KG A 500KG	137	120	145	123	159	125
DE 501KG A 1000KG	184	143	206	151	313	155
DE 1001KG A 1500KG	242	169	283	184	355	190
DE 1501KG A 2000KG	314	199	381	221	502	231
DE 2001KG A 2500KG	400	233	502	265	692	278
DE 2501KG A 3000KG	502	271	651	314	931	333
DE 3001KG A 3500KG	624	314	829	369	1227	394
DE 3501KG A 4000KG	766	361	1042	432	1588	464
DE 4001KG A 4500KG	931	413	1294	502	2024	543
DE 4501KG A 5000KG	1121	471	1588	581	2544	632
DE 5001KG A 5500KG	1340	535	1930	669	3158	730
DE 5501KG A 6000KG	1588	605	2325	766	3877	841
DE 6001KG A 6500KG	1870	682	2778	873	4713	963
DE 6501KG A 7000KG	2187	766	3293	991	5677	1098
DE 7001KG A 7500KG	2544	857	3877	1121	6781	1246
DE 7501KG A 8000KG	2941	957	4536	1264	8040	1409
DE 8001KG A 8500KG	3386	1054	5275	1419	9466	1588
DE 8501KG A 9000KG	3876	1181	6101	1588	1104	1763
DE 9001KG A 9500KG	4421	1307	7020	1772	12878	1996
DE 9501KG A 10.000KG	5019	1442	8040	1972	14895	2227

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

El pago del canon por daños no exime al transgresor de la aplicación de la multa que correspondiere.

En las rutas nacionales concesionadas, el paso por la estación de peaje sin el pago de la tarifa correspondiente autoriza al concesionario a exigir del infractor el abono del triple del peaje adeudado, suspendiendo hasta tanto su tránsito por la vía pública. Contra los actos del concesionario, el usuario podrá interponer en sede administrativa recurso jerárquico en los términos del artículo 89º y concordantes del Reglamento de Procedimientos Administrativos, Decreto Nº 1759/72 de 1991 sin perjuicio de las acciones judiciales que correspondan.

2. Las fuerzas de seguridad y policiales deberán prestar auxilio al concesionario al efecto del cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.

3. PERMISOS.

3.1. Se encomienda al Consejo Vial Federal que elabore y proponga, juntamente con los responsables de la infraestructura vial, un sistema uniforme de otorgamiento de permisos para el transporte de cargas excepcionales, o especiales en todo el país.

3.2. En aquellos casos en que el vehículo para su transporte exceda los límites máximos establecidos, el Ente Vial competente podrá otorgar la autorización previo pago del resarcimiento por la reducción de la vida útil de la vía a los posibles daños a la infraestructura.

En el caso de la red vial, concesionado dicho canon, será percibido por el ente o empresa responsable del mantenimiento del camino.

ARTICULO 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

ARTICULO 59° : OBSTACULOS. La Autoridad a la que se refiere el presente Artículo es la local en su jurisdicción y la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD EN LA 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 retroreflectancia de noche. El nivel de retroreflección 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 la distribución del material retroreflectivo en la vestimenta debe ser:

a.) En el torso: por detrás debe abarcar toda la espalda y por delante debe formar "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 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.

ARTICULO 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 elemntos que resulten beneficiosos a la seguridad.

ARTICULO 61°: VEHICULOS DE EMERGENCIA.

1. Las balizas se deben ajustar a los requerimientos 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 de 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 deje libre el carril correspondiente.

ARTICULO 62º: 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.

ARTICULO 63º: 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 área 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, correspondientes 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 Nº 22431 la franquicia es respecto del vehículo (adaptación) y para estacionar, pudiendo 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 instructoras 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;

c.4.) **FUNCIONARIOS SUPERIORES DEL GOBIERNO,** nacionales, provinciales o municipales, para el ejercicio exclusivo de su función;

d.1.) **Automotores antiguos de colección.**

d.1.1.) Comprende a los vehículos inscriptos en el Registro de Automotores Clásicos, cuya instrumentación quedará a cargo de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del 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 ajuicio del organismo mencionado reúnan los antecedentes suficientes para asumir ese contenido.

d.1.2.) El Registro de Automotores Clásicos, sin perjuicio de otras funciones que se le asignen, deberá:

d.1.2.1.) Calificar a los automotores como clásicos, 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 Propiedad del Automotor.

d.1.2.3.) Entregar un distintivo que identifique al vehículo como incorporado al Registro de Automotores Clásicos.

d.1.2.4.) Realizar una Revisión Técnica Obligatoria Especial mediante la cual deberá certificarse que el vehículo mantiene las características y condiciones originales de fabricación y se encuentra en funcionamiento. Esta revisión tendrá una vigencia de TRES (3) AÑOS.

d.1.3.) Bajo las condiciones precedentes se podrá solicitar de la autoridad local el otorgamiento de las franquicias que los exceptúen del cumplimiento de ciertos requisitos para circular en lugares, ocasiones y lapsos determinados. Otorgada la franquicia, deberá circular con la documentación prevista en los incisos a), b) y d) del Artículo 40º de la Ley 24.449 el distintivo otorgado por el Registro de Automotores Clásicos a la vista y a una velocidad precautoria no superior a los CINCUENTA (50 km/hr).

d.2.) PROTOTIPOS EXPERIMENTALES: Con vehículos de experimentación tecnológica que deben cumplir con las condiciones y requisitos de seguridad fundamentales y cuando creen riesgo, solamente circularán por las zonas especialmente delimitadas.

e.) CHASIS O VEHÍCULOS INCOMPLETOS: Tienen franquicia de circulación cuando posean los distintos elementos: neumáticos, guardabarros, frenos, sistema de iluminación y señalamiento (faros delanteros, luces de exposición delanteras y traseras, de giro y de frenos), espejos retrovisores, parabrisas, correa y casco de seguridad. Estos vehículos sólo podrán circular en horas diurnas y a una velocidad máxima de SETENTA KILOMETROS POR HORA (70 km/hr).

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

ARTICULO 64° : PRESUNCIONES. La relación de la infracción con el accidente debe ser causa o con causa eficiente.

ARTICULO 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 en los datos, cuando del accidente resulten 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 recibido de detallado.

ARTICULO 66° : INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA. Cada jurisdicción provincial centralizará la información de su territorio, remitiéndola al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO.

Apruébanse los modelos de formularios de siniestros, a los fines previstos en los incisos a) y b) de este artículo, que como ANEXO U, forma parte de la presente, copias de los cuales deben ser remitidos de inmediato por la autoridad de aplicación al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, quién podrá adecuar dichos modelos, previa consulta con los organismos de los Artículos 6° y 96° de la presente Ley, conforme a sus requerimientos operativos.

- a) Es autoridad de aplicación de Policía Federal y Provincial, la Gendarmería y la Prefectura, correos públicos y privados, autorizados y registrados a tal fin.
- b) El formulario siniestral correspondiente, formará parte del sumario penal debiendo constar en este la remisión de la copia pertinente al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO.

ARTICULO 67° : SISTEMA DE EVACUACION Y AUXILIO. Debe ser coordinado por el Ente Jurisdiccional competente, con intervención de las áreas correspondientes.

ARTICULO 68° : SEGURO OBLIGATORIO. Sin Reglamentar.

TITULO VII

BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

ARTICULO 69º: Sin Reglamentar.

ARTICULO 70º: Sin Reglamentar.

ARTICULO 71º: Sin Reglamentar.

CAPITULO II

MEDIDAS CAUTELARES

ARTICULO 72º: La retención preventiva a que se refiere el artículo de la Ley que se reglamenta, estará a cargo de la autoridad policial o fuerza 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 MINUTOS (30').

Deberá dejarse constancia del acto.

En los casos en que el estado de intoxicación se presume debe efectuarse la verificación correspondiente.

La comprobación de alcoholemia en el caso del inc. a.1. debe llevarla a cabo personal sanitario debidamente capacitado y matriculado para tal fin con sujeción a las reglas de su arte y profesión.

La verificación también puede efectuarse mediante análisis de sangre u orina, de acuerdo a la técnica que fije la autoridad sanitaria competente.

Se entenderá que una persona se encuentra en estado de intoxicación alcohólica cuando la medición alcoholimétrica supere las CINCO DECIMAS DE GRAMO POR LITRO (0.5 gr/l) de sangre.

Cuando la medición alcoholimétrica sea superior a CINCO DECIMAS DE GRAMO POR LITRO (0.5 gr/l) de sangre e inferior a UN GRAMO POR LITRO (1 gr/l) de sangre, se considera alcoholemia riesgosa.

Cuando la medición alcoholimétrica sea superior a UN GRAMO POR LITRO (1 gr/l) de sangre, se considera alcoholemia peligrosa.

El resultado de la medición se formaliza en un Anexo oficializado, glosado al acta de comprobación de faltas en general, conteniendo la siguiente información:

- Mención e identificación en ambos documentos, de la existencia del protocolo de medición en un caso y en el otro del acto de comprobación de la falta.

- Otras circunstancias del conductor además de las consignadas en el acto.
- Otros datos que precisen la comprobación de la falta.
- Resultados del examen de aptitud psico-física, mediante test de atención, sensopercepción, ideación, pensamiento, razonamiento, juicio crítico, coordinación, taxia, examen físico-clínico.
- Firmas del personal sanitario, de la autoridad de aplicación interviniente y del conductor si se aviniere a ello, si no lo hiciere se dejará constancia, pudiendo firmar testigos.

b) Sin Reglamentar.

c) Sólo se puede impedir la circulación de vehículos, cuando afecten la seguridad, la estructura vial o por falta de ilegitimidad de la documentación, según los casos taxativamente enumerados en el artículo 40º.

c) Sin Reglamentar.

d) Sin Reglamentar.

ARTICULO 73º: En los controles preventivos masivos para determinación de alcoholemia o intoxicación por drogas, debe participar por los menos un médico matriculado, como requisito de validez.

Los dispositivos que se utilicen para la comprobación deben adecuarse a la técnica más avanzada y estar aprobados por autoridad sanitaria competente.

Pueden efectuarse mediante determinaciones en sangre y/u orina, de acuerdo a la técnica que fije la autoridad sanitaria competente.

CAPITULO III

RECURSOS JUDICIALES

ARTICULO 74º: Sin Reglamentar.

TITULO VIII

REGIMEN DE SANCIONES

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

ARTICULO 75º: A los fines del inc. 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 al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO la matrícula y/o datos identificatorios del automotor con el objeto de que el citado artículo tenga los datos faltantes.

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 DIEZ DIAS HABILES (10) 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 al artículo 77° inc. g de la presente ley.

ARTICULO 77°: Sin Reglamentar.

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 II de la presente.

a) Sin Reglamentar.

b) Sin Reglamentar.

c) Sin Reglamentar.

d) Los cursos de reeducación, se dictarán en establecimientos específicamente autorizados para ello, conforme con el punto 3 del Artículo 10°, por docentes habilitados, siendo el arancel a cargo del sancionado. En estos casos, los concurrentes deberán aprobar nuevamente los exámenes teóricos y teóricos prácticos establecidos en los incisos a.4. y a.5. del Artículo 14°.

La situación de la multa por este curso, sólo puede hacerse una vez al año.

ARTICULO 84°: A los fines de la determinación de los montos de la U.F. el mismo será equivalente al menor precio de venta al público de nafta especial que fija el Automóvil Club Argentino, en la jurisdicción donde tenga su asiento la Autoridad de Juzgamiento.

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°: Sin Reglamentar.

ARTICULO 87°: Sin Reglamentar.

CAPITULO III

EXTINCIÓN 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°: ADHESIÓN. 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 programas 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 y la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, entrará en vigencia en la fecha establecida en el Artículo 2° del Decreto que aprueba esta reglamentación.

ARTICULO 95°: DEROGACIONES. Quedan derogados los Decretos N° 1446/90, 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 SEGURIDAD VIAL. El presente artículo se reglamenta en el apartado 9 del ANEXO T "SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL".

ARTICULO 97°: Sin Reglamentar.

Anexo al Artículo 29°, inc. a), apartado 1

ANEXO A

SISTEMAS DE FRENOS

Condiciones uniformes con respecto a la aprobación de vehículos en relación al freno.

La COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL es el organismo nacional competente facultado para modificar y poner las normas de especificación técnicas a las que deberán ajustarse los competentes de seguridad del vehículo.

Contenido.

1. Alcance.
2. Definiciones.
3. Solicitud de Aprobación.
4. Especificaciones.
5. Ensayos.
6. Modificación el vehículo tipo o su sistema de frenos.

Sección 1: Sistema de freno, métodos y condiciones no contempladas en el Anexo.

Sección 2: Comunicaciones con respecto a la aprobación (que puede incluir el rechazo o retiro de aprobación de un vehículo tipo con respecto al freno de acuerdo con este Anexo)

Sección 3: Ensayos de frenado y prestación ("Performance") del vehículo.

Sección 4: Ensayos Tipo-Hbis, prescripto en lugar del Ensayo Tipo 2 para ciertos vehículos de la Categoría M₃

Sección 5: Método de medición del tiempo de respuesta en los vehículos equipados con frenos de aire comprimido.

Sección 6: Disposiciones con respecto a las fuentes de energía y dispositivo de acumulación de la misma ("Acumuladores de Energía").

Sección 7: Disposiciones con respecto a condiciones específicas para frenos de recorte.

Sección 8: Disposiciones con respecto a cilindros para frenos de estacionamiento bloqueados mecánicamente (elementos de bloqueo).

Sección 9: Distribución del frenado entre los ejes del vehículo y requerimiento de compatibilidad entre vehículo motriz y acoplado.

Sección 10: Frenado estabilizado (retardadores)

Sección 11: Condiciones que regulan el ensayo de vehículos equipados con frenos de inersia (sobrepaso).

Sección 12: Requerimientos aplicables a ensayos para sistemas de frenos equipados con mecanismos antibloqueo (prevención de bloqueo de ruedas).

Sección 13: Condiciones de ensayo para remolques equipados con un sistema de frenado eléctrico.

Sección 14: Método de ensayo sobre dinamómetro inercial para cinta de freno.

1. Alcance

1.1. Este anexo se refiere al frenado de los vehículos y de los acoplados individualmente. El término "acoplado" incluye a los semiacoplados, salvo cuando se indique lo contrario.

1.2. Este anexo no incluye:

1.2.1. Vehículos con una velocidad de diseño menor a VEINTICINCO KILOMETROS POR HORA (25 km/hr)

1.2.2. Acoplados que no pueden ser enganchados a vehículos con una velocidad de diseño superior a VEINTICINCO KILOMETROS POR HORA (25 km/hr)

1.2.3. Vehículos equipados para conductores discapacitados.

1.3. Los elementos, métodos y condiciones señaladas en la Sección 1 no están cubiertos por este Anexo.

2. Definiciones

Para los propósitos de este Anexo:

2.1. "Certificación de un vehículo" significa la certificación de un vehículo tipo con respecto al frenado.

2.2. "Vehículo tipo" significa una categoría de vehículo que no difiere en aspectos esenciales, tales como:

2.2.1. En el caso de automotores:

2.2.1.1. La categoría de vehículo como está descrita en la reglamentación del Artículo 28º de la Ley de Tránsito:

2.2.1.2. La carga máxima como la descrita en el punto 2.16 de este Anexo.

2.2.1.3. La distribución de la carga entre los ejes.

2.2.1.4. La velocidad de diseño máximo.

2.2.1.5. Un tipo diferente del sistema de frenado con específica referencia a la presencia o no de un equipamiento para frenar un acoplado.

2.2.1.6. La cantidad de ubicación de los ejes.

2.2.1.7. El tipo de motor.

2.2.1.8. El número y relación de los cambios de marcha.

2.2.1.9. Las relaciones finales de marcha.

2.2.1.10. Las dimensiones de las cubiertas.

2.2.2. En el caso de acoplado.

2.2.2.1. La categoría de vehículo prescrita en el punto 2.2.1.1. de este Anexo.

Anexo.

2.2.2.2. La categoría de vehículo prescripta en el punto 2.16. de este

2.2.2.3. La distribución de peso entre los ejes.

2.2.2.4. Un sistema diferente de frenado.

2.2.2.5. La cantidad y distribución de los ejes.

2.2.2.6. La dimensión de las cubiertas.

2.3. "Sistema de Frenos" significa la combinación de partes cuya función es reducir progresivamente la velocidad de un vehículo en movimiento, detenerlo, o mantenerlo detenido en caso de que se encontrara así. Estas funciones se encuentran detalladas en punto 4.1.2. de este Anexo. El sistema consiste en el comando, la transmisión del freno propiamente dicho.

2.4. "Comando" significa la parte accionada directamente por el conductor (o , en caso de algunos acoplados, por un asistente del conductor), dando a la transmisión de energía requerida para frenar o controlar la misma. Esta energía puede ser la energía muscular del conductor, o la energía de otra fuente controlada por el conductor, o en caso apropiado la energía cinética de un acoplado o una combinación de los distintos tipos de energía.

2.5. "Transmisión" significa la combinación de componentes vinculados, que se encuentra entre el comando y el freno funcional. La transmisión puede ser mecánica, hidráulica, náutica, eléctrica o combinada. Cuando la potencia de frenado proviene o es asistida por una fuente de energía independiente del conductor, pero controlada por el, la reserva de energía del sistema forma parte de la transmisión.

2.6. "Freno" significa la parte en la cual se desarrollan las fuerzas opuestas al movimiento del vehículo. Puede ser un freno por fricción (cuando las fuerzas se generaran por fricción del vehículo acercándose relativamente una a la otra) : un freno eléctrico (cuando las fuerzas se generan por acción electromagnética entre dos partes del vehículo acercándose una a la otra)

LEY 8963

La Legislatura de la Provincia de Entre Ríos sanciona con fuerza de

L E Y :

Art. 1° — Adherir a la Ley Nacional N° 24.449 - Reglamento Nacional de Tránsito, Título I a VIII, con las observaciones formuladas por el Poder Ejecutivo Nacional, el que será tenido por ley en la materia en la Provincia de Entre Ríos, con las modificaciones consignadas en la presente.

Art. 2° — Competencia: Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas de esta Ley en la Provincia de Entre Ríos, la Dirección de Transporte del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos; la Policía de la Provincia de Entre Ríos, y las que determinen las Corporaciones Municipales en caso de adherencia a este Régimen.

Queda facultado el Poder Ejecutivo Provincial al dictado por Decreto de normas exclusivas, en los términos del artículo 2°, párrafo tercero y cuarto del Reglamento Nacional de Tránsito.

Art. 3° — Coordinación Federal: Queda facultado el Poder Ejecutivo Provincial para designar representantes ante el Consejo Federal de Seguridad Vial del Poder Ejecutivo Nacional, a funcionarios de las autoridades de aplicación.

Art. 4° — Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito: Queda facultado el Poder Ejecutivo Provincial para la creación del Registro Provincial de Antecedentes del Tránsito que funcionará en el ámbito de la Dirección de Transporte, que lo implementará de inmediato, y tendrá todas las atribuciones y competencias fijadas en el Reglamento Nacional de Tránsito y las atribuidas en la norma de creación.

Oportunamente, cuando el Poder Ejecutivo Nacional implemente el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, el Poder Ejecutivo Provincial, por medio de la Dirección de Transporte continuará la interacción al sistema nacional.

El Poder Ejecutivo Provincial, en consideración a los beneficios de la unificación del sistema de antecedentes, procederá a invitar expresamente a todas y cada una de las Corporaciones municipales a adherirse al mismo. La Dirección de Transporte será depositaria de las adherencias y mantendrá actualizadas a las distintas jurisdicciones al respecto.

Asimismo, el Poder Ejecutivo Provincial promoverá la adherencia de las Corporaciones Municipales al Título III, artículo 12°, Capítulo II del Reglamento, coordinado con las adheridas la implementación de la licencia de conductor tipo.

El Poder Ejecutivo Provincial por medio de la Dirección de Transporte será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga interjurisdiccional de esta provincia.

Queda facultado el Poder Ejecutivo Provincial para aceptar la delegación de competencia nacional prevista en el Título III, Capítulo II, artículo 13°, Inciso 1) de la Reglamentación Nacional, en el orden interprovincial.

Art. 5° — El Poder Ejecutivo Provincial por medio de la Dirección Provincial de Vialidad implementará de inmediato lo normado en el Título IV, Capítulo Único del Reglamento, en lo que fuere pertinente.

La Dirección Provincial de Vialidad será autoridad de comprobación y aplicación de artículos 25°, 26° y 27° del reglamento. La Policía de Entre Ríos podrá concurrir como autoridad de comprobación, elevando las actuaciones a la autoridad de aplicación.

Art. 6° — La Dirección de Transporte será la autoridad normativa de aplicación y comprobación en todos los aspectos referentes a la revisión técnica periódica de los automotores — parque usado — previstos en el artículo 34° y 35° del Reglamento. La Policía de Entre Ríos podrá concurrir como autoridad de comprobación y aplicación.

Art. 7° — El Poder Ejecutivo Provincial queda facultado para modificar por decreto los límites máximos y mínimos de velocidad previstos en el Título VI, Capítulo II.

Art. 8° — El Poder Ejecutivo Provincial procederá a crear el Registro de Automotores de Cargas, en el ámbito de la Dirección de Transporte, que lo implementará de inmediato con las atribuciones y competencias del Reglamento y las determinadas por la norma de creación.

Art. 9° — El Poder Ejecutivo Provincial procederá a reglamentar el Título VII, Capítulos I y II del Reglamento, conforme lo siguiente:

1) El juzgamiento de las infracciones al reglamento será ejercido por los Jefes de Sección de la Policía de Entre Ríos, Dirección de Transporte o Dirección Provincial de Vialidad con competencia en el lugar de la falta y según corresponda a la dependencia del agente de comprobación. La aplicación del artículo 72°, inciso a) 1 y 2 de la Reglamentación se elevará con comunicación inmediata al juzgado de instrucción en plazo no mayor de 4 horas.

2) La sanción de arresto será aplicada por el Juzgado de Instrucción competente en el lugar de la falta, el que también será competente para entender en los recursos de apelación y de queja.

3) Será considerada falta grave administrativa, sin perjuicio de las sanciones penales que pudieran corresponder, el incumplimiento injustificado del plazo de elevación previsto en el artículo 74°, inciso a) del Reglamento.

Art. 10° — El Poder Ejecutivo Provincial procederá a reglamentar en el plazo de sesenta (60) días el Título VIII, Capítulo II del reglamento.

El producido de las multas y de las cobranzas por apremios, ingresarán al organismo de comprobación para gastos del sistema.

Art. 11° — Queda facultado el Poder Ejecutivo Provincial para establecer el procedimiento de aplicación de la reglamentación, y dictar todas las normas complementarias para su mejor implementación. Deberá publicar durante

los meses de mayo y diciembre de cada año la reglamentación de Tránsito y sus normas complementarias actualizadas, a efectos que la ciudadanía pueda recopilarlos.

Art. 12° — Se invita a las corporaciones municipales a adherirse al presente régimen.

Art. 13° — Los gastos que crogue la puesta en vigencia del presente régimen, serán atendidos por Rentas Generales, con imputación a la presente ley, autorizándose al Poder Ejecutivo a reforzar las respectivas partidas de los organismos de aplicación en la cantidad que sea menester.

Art. 14° — Esta ley regirá en jurisdicción de la Provincia de Entre Ríos a partir de los noventa (90) días de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 15° — Derógase la Ley N° 4367 y sus modificatorias y toda otra disposición que se oponga a lo establecido en el presente régimen.

Art. 16° — Comuníquese, etcétera
Paraná, Sala de Sesiones, 14 de noviembre de 1995

Hernán D. Orduna
Presidente H. Cámara Senadores
María A. Lafille
Secretaría H. Cámara Senadores
Orlando V. Engelmann
Presidente H. Cámara Diputados
Ramón A. De Torres
Secretario H. Cámara Diputados

Paraná, 27 de noviembre de 1995

POR TANTO:

Téngase por ley de la Provincia, cúmplase, comuníquese y dese al Registro Oficial y archívese.

MARIO A. MOINE
Maximiliano B. Asensio

Secretaría General de la Gobernación, 27 de noviembre de 1995 Registrada en la fecha bajo el N° 8963. CONSTE - Rubén Efraín Cabrera, Secretario General de la Gobernación



ORDENANZA N° 12.718/96
DECRETO N°

922

Municipalidad de Paraná (E.R.)

PARANA, 15 JUL 1996

VISTO:

La Ordenanza sancionada por el Honorable Concejo Deliberante en la Sesión del 25 de Junio de 1996;

POR ELLO:

EL PRESIDENTE DE LA MUNICIPALIDAD DE PARANA

DECRETA:

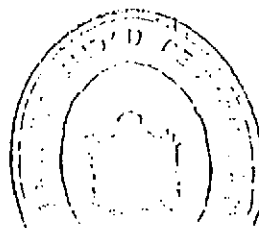
ARTICULO 1°.- Promúlgase la Ordenanza sancionada por el Honorable Concejo Deliberante en la Sesión del 25 de Junio de 1996, mediante la cual se adhiere la Municipalidad de Paraná a la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24449 y su reglamentación aprobada por Decreto N° - 779/95 PEN y por consiguiente se establece que sus disposiciones son aplicables en el Municipio de Paraná, con arreglo a las previsiones, especificaciones, condiciones y alcances de aplicación temporal que se establecen en la presente; la que queda registrada bajo N° 7785.-

ARTICULO 2°.- Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.-

SP.-

CARLOS
Secretario de

CELESTINO
de



HUMBERTO GARCIA VALLISCO
PRESIDENTE MUNICIPAL

Municipalidad de Paraná
Honorable Concejo Deliberante

EL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE DE LA MUNICIPALIDAD DE PARANÁ, sanciona con fuerza de:

ORDENANZA

Artículo 1º: Adherir a la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial Nº 24447 y su reglamentación aprobada por Decreto Nº 779/95 PEN y por consiguiente se establecé que sus disposiciones son aplicables en el Municipio de Paraná, con arreglo a las previsiones, especificaciones, condiciones y alcances de aplicación temporal que se establecen en los siguientes artículos.-

Artículo 2º: Las disposiciones de la Ley Nº 24447 y su reglamentación, tendrán primacía sobre cualquier disposición municipal vigente a la fecha de promulgación de esta Ordenanza y se aplicarán en armonía con lo dispuesto en la presente y en las reglamentaciones que se dicten en virtud de la misma.-

Artículo 3º: Facúltase al Departamento Ejecutivo Municipal a:

- a) Coordinar con el Poder Ejecutivo Provincial, la implementación de la licencia de conductor tipo, conforme a lo previsto en el Artículo 4º de la Ley Nº 8763.-

- b) Adherir, oportunamente, al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito y al Registro Provincial de Antecedentes del Tránsito.-

- c) Dictar las normas reglamentarias de escuelas de conductores, cursos de capacitación y demás aspectos vinculados con la educación vial y formalizar convenios de colaboración con Autoridades Provinciales y de otros Municipios de la Provincia.-

- d) Fijar plazos de adecuación de vehículos del transporte público urbano afectados a servicios concesionados o autorizados por la Municipalidad (colectivos, taxis, remises, transporte escolar o cualquier otro), especialmente en cuanto a la antigüedad de los mismos, pudiendo en casos especiales ampliar los plazos establecidos en el Artículo 539 de la reglamentación general (Anexo I, del Decreto Nº 779/95 PEN).-

Municipalidad de Paraná
Honorable Concejo Deliberante

- 2 -

e) Determinar qué reparticiones o funcionarios cumplirán funciones de autoridad: local, de comprobación o de aplicación.-

f) Dictar las normas complementarias y reglamentarias de la Ley Nº 24449 y su reglamentación en los temas previstos expresamente en ellas y asimismo, en casos no previstos, cuando sea necesario atendiendo al ordenamiento y seguridad vial, en materia de circulación, estacionamiento o cualquiera otra contemplada en aquellas.-

g) Disponer la adhesión a instrumentos normativos Nacionales o Provinciales que modifiquen la reglamentación de la Ley Nº 24449 o que establezcan otras normas reglamentarias de la misma.-

En los casos de los incisos b), c), d), f) y g), los actos realizados por el Departamento Ejecutivo Municipal deberán contar para su validez, con la ratificación expresa del Honorable Concejo Deliberante.

Artículo 4º: Para la aplicación del dispositivo del Artículo 40º, inciso a) de la reglamentación general (Anexo I del Decreto Nº 779/95 PEN) se considera que el vencimiento de "las actuales licencias habilitantes" se produce al fenecer el plazo total de las mismas. Por consiguiente son exigibles y se deben seguir realizando las visaciones previstas en las reglamentaciones en base a las cuales se otorgaron tales licencias, sin perjuicio de establecerse por el Departamento Ejecutivo otras exigencias o requisitos para su adecuación a las disposiciones de la Ley Nº 24449 y su reglamentación.-

Artículo 5º: La comprobación y juzgamiento de faltas en materia de tránsito, se ajustará a lo siguiente:

1.- Se aplicarán las normas pertinentes de la Ley Nº 24449 y su reglamentación y en cuanto no se oponga o no esté contemplado en estos instrumentos, se aplicarán el Código de Faltas -Ordenanza Nº 5421- y el Régimen de Penalidades para Faltas -Ordenanza Nº 5614-.-

2.- Para las infracciones no tipificadas en el Anexo 2, Régimen de Contravenciones y Sanciones por Faltas, del Decreto

- 3 -

Municipalidad de Paraná
Honorable Concejo Deliberante

- 3 -

Nº 779/95 PEN, se aplicará la pena establecida para la respectiva falta en el Reglamento de Penalidades para Faltas -Ordenanza Nº 5614- o en otra Ordenanza que prevea sanciones para casos regulados especialmente en ella.-

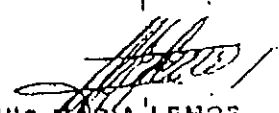
Artículo 6º: Queda derogada la Ordenanza Nº 5420 y asimismo, cualquier otra Ordenanza o norma municipal de igual o menor jerarquía, en cuanto se oponga a las normas de la Ley Nº 24449 y su reglamentación o a las normas de esta Ordenanza.-

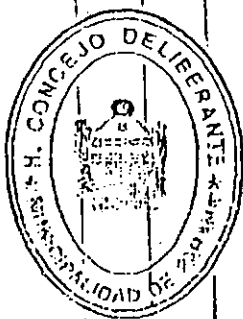
Artículo 7º: El Departamento Ejecutivo adoptará las medidas pertinentes para realizar una campaña de difusión, conforme a lo previsto en el Artículo 72º de la Ley Nº 24449 y Artículo 6º del Decreto Nº 779/95 PEN.-

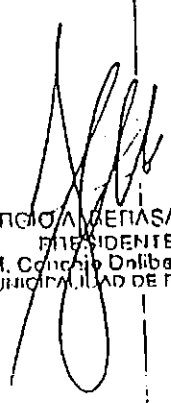
Artículo 8º: Esta Ordenanza comenzará a regir a partir de los treinta días de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Entre Ríos. No obstante, la Municipalidad podrá ejercitar las competencias y atribuciones que se prevén en ésta, a partir del día siguiente de su publicación.-

Artículo 9º: COMUNIQUESE.-

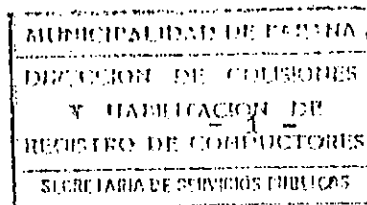
PARANA, SALA DE SESIONES, 25 de junio de 1995.-


 LUIS MARÍA LEMOS
 SECRETARIO
 H. Concejo Deliberante
 MUNICIPALIDAD DE PARANA




 SERGIO AMETIASATEGUI
 PRESIDENTE
 H. Concejo Deliberante
 MUNICIPALIDAD DE PARANA

ALDO PIETRO ROMANSKI
CO-DIRECTOR



MEMORANDUM:

del Dirección de Colaciones y Hab. de Reg. de Conductoras
al Departamento Registro de Conductor

NORMAS BÁSICAS PARA EXPEDIR REGISTRO DE CONDUCTOR - LEY Nº 24.449 - OR
DENANZA Nº 7.785.-

Teniendo en cuenta que a partir del 05/9/96 comienzan a re-
gir las disposiciones de la nueva Ley Nacional de Tránsito y Seguridad
Vial Nº 24.449 en jurisdicción del Municipio de la ciudad de Paraná, /
conforme a la adhesión establecida por Ordenanza Nº 7.785 a partir de/
esa fecha deberán expedirse los Registros de Conductoras, de acuerdo a/
las siguientes condiciones:

- 1.- Las actuales licencias habilitantes, mantendrán su vigencia hasta /
su vencimiento total, debiendo realizarse las visaciones conforme al /
régimen normativo anterior.
- 2.- Todo conductor será titular de una licencia, independientemente de
las categorías que habilite la misma.
- 3.- Para la tramitación de la licencia se requerirá:
 - a) Solicitud realizada ante el Depto. Registro de Conductor, los //
aspirantes deberán saber leer y en el caso de las conductoras profesio-
nales también escribir.
 - b) Deberán presentar Declaración Jurada sobre el padecimiento de //
afecciones físicas o psíquicas incluidas en el formulario establecido/
a tal efecto.
 - c) Constancia de aptitud física otorgada por el Depto. Médico o por
profesional médico habilitado.
 - d) Exámen teórico-práctico sobre normativa de tránsito y conducción.
 - e) Certificación de Libre Deuda expedida por Juzgado de Faltas Muni-
cipal y en el momento en fecha que se determinará, informe del Registro
Nacional de Antecedentes de Tránsito. Provisoriamente y hasta esa ope-
rtunidad se continuará con los certificados expedidos por la Policía de
la Prov. de E. Ríos.
 - f) Fotocopia del Documento de Identidad, de la primera hoja con los
datos del solicitante y fotocopia de la hoja donde figura la constan-
cia del último domicilio consignado.

4.- Contenido de la Licencia:

La licencia habilitante debe contener los siguientes datos:

- a) Número, que será coincidente con el de la matrícula de identidad //
del titular.
- b) Apellido y nombres completos, en el caso del sexo femenino apellia-
do de soltera; fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma //
del titular.

- c) Clase de licencia con especificación de vehículos que habilita a / conducir.
- d) Reafirmaciones o condiciones impuestas al titular para conducir. A / su pedido se incluirá advertencia sobre alergia a medicamentos o si / milarán.
- e) Fecha de otorgamiento y vencimiento, firma del funcionario autori- / zante y sello o identificación del Organismo.
- f) Grupo sanguíneo y factor Rh.
- g) Donante de órganos.

Todos estos datos deben ser incluidos en una planilla para / su remisión diaria al Registro de Antecedentes de Tránsito, provincial / o nacional según corresponda. Deberán comunicarse también los aspiran- / tes suspendidos o rechazados.

5.- Clases de licencias y edades mínimas: según detalle de Anexo I.-

6.- Organismos de expedición y periodos de vigencia:

La habilitación para conducir la otorga únicamente la autori- / dad jurisdiccional del domicilio real del solicitante.

Los periodos de vigencia serán:

- a) Los menores de edad serán habilitados por 1 año la primera vez / y por 3 años los siguientes hasta los 21 años de edad.
- b) Conductores de hasta 45 años la vigencia será de 5 años.
- c) De 46 y hasta 59 años la vigencia será de 4 años.
- d) De 60 a 69 años la vigencia será de 3 años.
- e) A partir de los 70 años la vigencia será anual.

El vencimiento del Registro coincidirá con el día y mes de / nacimiento del titular. A estos efectos y excepcionalmente la primera / habilitación o renovación que se otorgue conforme a las disposiciones / de la Ley No 24.449 podrá extender el plazo de vigencia más allá de // los periodos máximos previstos precedentemente.

Los conductores principiantes llevarán un distintivo de /// / 10 por 15 cm. que indique su condición de tal y tendrán las restriccio- / nes de no poder circular en "zonas céntricas", autopistas y semiauto- / pistas. Estas restricciones deberán ser notificadas al titular al mo- / mento de entrega del Registro correspondiente.

7.- Conductor profesional:

Los titulares de licencias de las Clases C, D y E tendrán el / carácter de conductores profesionales para que lo sea expedido esta li- / cencia deberá haber obtenido la de Clase B al menos un año antes.

Se puede otorgarse licencia profesional por primera vez a // / personas con más de 65 años. Debe denegarse la habilitación de Clase D

III ANEXO I III

III REGISTROS DE CONDUCTOR:

CLASE A: Ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados.

- A1- Ciclomotores para menores de 16 a 18 años.
- A2- Motos de entre 50 y 300 cc. de cilindrada.
- A_{2.1}- Motocicletas de hasta 150 cc. Se debe acreditar 2 años de habilitación para ciclomotor: edad mínima 18 años.
- A_{2.2}- Motocicletas de más de 150 cc. y hasta 300 cc. Se debe tener antigüedad de 2 años en motocicletas de menor potencia que no sea ciclomotor; se entienda por moto de menor potencia a las comprendidas entre 50 y 150 cc. Edad mínima 20 / años.
- A₃- Motocicletas de más de 300 cc.; edad mínima 21 años.

CLASE B: Automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 Kg. de peso o casa rodante; edad mínima 17 años.

- B₁- Automóviles y camionetas y casas rodantes motorizados hasta 3.500 Kg. peso total.
- B₂- Automóviles, camionetas de hasta 3.500 Kg. con acoplado de hasta 750 Kg. y casa rodante no motorizada.

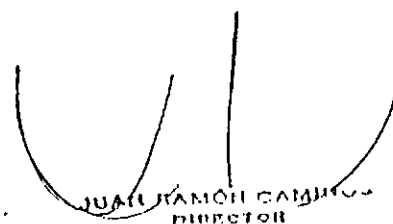
CLASE C: Camiones sin acoplado ni semiacoplado y casas rodantes motorizadas de más de 3.500 Kg. de peso y automotores Clase B₁; edad mínima 21 años.

CLASE D: Vehículos destinados al transporte de pasajeros, emergencias, / seguridad y los Clase B ó C; edad mínima 21 años.

- D₁- Automotores del servicio de transporte de pasajeros de hasta / 8 plazas y los comprendidos en la Clase B₁; edad mínima 21 años.
- D₂- Vehículos del servicio de transporte de pasajeros de más de / 8 pasajeros y los de Clases B, C, y D₁; edad mínima 21 años.

CLASE E: Camiones articulados ó con acoplado, maquinaria especial no // agrícola y los comprendidos en las Clases B y C; edad mínima / 21 años.

- E₁- Camiones articulados y/o con acoplado y los vehículos comprendidos en las clases B y C; edad mínima 21 años.
- E₂- Maquinaria especial no agrícola; edad mínima 21 años.


JUAN RAMÓN CAMACHO
DIRECTOR

CLASE F Automóviles adaptados para discapacitados. Edad mínima 17 años o 21 para profesionales.

Por Automotores incluidos en las clases B y profesionales según / al caso con la descripción de la adaptación que corresponda a la discapacidad de su titular.

CLASE G Tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola; edad mínima 17 años.

G₁- Tractores agrícolas.

G₂- Maquinaria agrícola especial.

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

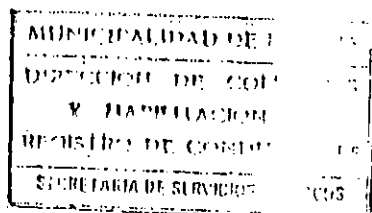
EXTRANJEROS: Por el plazo de su estadía en el país, previa acreditación de su residencia temporaria en la jurisdicción deben cumplir:

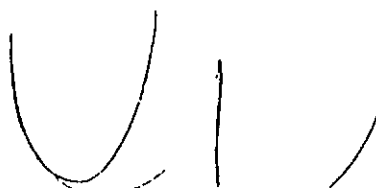
DIPLOMATICOS: Certificación de la Cancillería Argentina de su carácter de funcionario del servicio exterior de otro país u organismo internacional reconocido.

TEMPORARIOS: Acreditar su condición mediante pasaporte y / visa o certificado consular, debiendo rendir los exámenes del Art. 149 salvo que acredite haber estado habilitado para la misma categoría en / otro país adherido a la Convención sobre circulación por carretera /// (Ginebra 1949 o Viena 1968), en cuyo caso se considerará renovación.

TURISTAS: Presentar pasaporte, visa y licencia habilitante idem anterior.

No deben rendir exámenes. No necesitan esta habilitación especial los que tengan licencia internacional o una expedida en los países firmantes del acuerdo sobre transporte internacional dentro de los países del Cono Sur (Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay) u otorgada por cualquier país bajo las mismas clases y condiciones que las establecidas en este artículo.-




JUAN RAMÓN CAMINO
Director

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 de expedición pudiere resultar peligroso para la integridad física y moral de los menores.

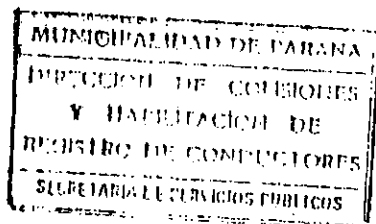
La habilitación profesional para personas con discapacidad / se otorgará bajo las mismas condiciones, exigencias y exámenes que se / le exigen a cualquier aspirante y el vehículo debe llevar y tener la / identificación y adaptaciones que correspondan.

La renovación de la Licencia Profesional obtenida con anterioridad a la vigencia de estas disposiciones, será otorgada solo para // las Clases C y E. Para la Clase D, deberán realizar los exámenes correspondientes.

El conductor profesional tendrá carácter de aprendiz cuando / obtenga por primera vez una habilitación de esta categoría.

B.- Menores:

Las edades mínimas establecidas en la Ley no tienen excepciones y no pueden ser modificadas por emancipación de ningún tipo.-



JUAN RAMON CAMARERO
Director

CONCORDIA, 20 de diciembre de 1995.-

Señor

Presidente del Departamento Ejecutivo Municipal

D. JUAN CARLOS CRESTO

Presente.-

Adjunto a la presente un Anteproyecto de Ordenanza tendiente a aportar un elemento más para mejorar el tránsito en nuestra ciudad, sabedores de que este problema es uno de los más importantes y de más difícil solución que debe encarar la Municipalidad de Concordia debido a la diversidad de aspectos que contiene el mismo.-

Se busca a través de las llamadas *medidas cautelares* de retención de vehículos a través de los llamados cepos y grúas, cuando aquellos se encuentran en infracción a las normas vigentes sobre el uso de la vía pública, intentar que - por medio de sanciones que van mucho más allá de lo económico - se comience a crear una conciencia firme sobre la necesidad de gobernos en la ciudad con criterios de respeto y organización.-

El anteproyecto contempla el ejercicio de los derechos individuales, sobre todo con el respeto a la propiedad privada y la libertad de traslación y está basado en las Ordenanzas N° 7719/79 y 7914/80 de la ciudad de Santa


Dr. LUIS ALBERTO MOIX
JUEZ DE FALTAS N° 2
TRANSITO

DIRECTOR
Dirección de Tránsito

Fé, donde su implementación ha dado resultados muy positivos.-

Por medio de una minuciosa descripción del procedimiento se otorgará seguridad a los infractores y se evitará responsabilidad patrimonial de parte del Municipio ante eventuales daños que se produzcan en los vehículos afectados.-

Sin otro particular, salúdale atentamente.-


LUIS EDUARDO NEGRO
DIRECTOR
del Centro de Tránsito


Dr. LUIS ALBERTO MOIA
JUEZ DE FALTAS N° 2
TRANSITO

EL H. CONCEJO DELIBERANTE DE LA MUNICIPALIDAD DE CONCORDIA
SANCIONA LA SIGUIENTE

O R D E N A N Z A

Artículo 1*): La Municipalidad de Concordia a través de la Dirección de Tránsito, procederá a la retención y al traslado de vehículos hallados en la vía pública mal estacionados, o estacionados en doble o más filas sobre la mano prohibida dificultando ostensiblemente el tránsito, sobre la vereda, de contramano, obstruyendo garages, en ochavas - siempre que se disminuya ostensiblemente el campo visual - en lugares destinados a paradas de colectivos, o servicios de taxis o remises o en los sitios afectados a carriles selectivos, cuando no posean tarjeta de estacionamiento, o ésta se encuentre adulterada o excedida en el tiempo y los que se encuentren en estado de evidente abandono.-

Artículo 2*): La retención y traslados de los vehículos será practicado por medios mecánicos de inmovilización, por traslados de grúas o directamente por el conductor, cuando ello fuere posible, a instancia del agente de tránsito actuante.-

En el supuesto de vehículos mal estacionados que habiliten su retención, el agente a cargo del procedimiento actuará del siguiente modo:

- 1.- Hará sonar su silbato en dos oportunidades consecutivas a los fines de alertar al conductor para que se presente a remover el obstáculo ocasionado al tránsito.-
- 2.- Si el conductor no acudiera a su llamado, labrará el acta de registración correspondiente.-
- 3.- Posteriormente, precintará el vehículo mediante la colocación de fajas de clausura en todas las aberturas del rodado.-
- 4.- Una vez precintado el vehículo, se procederá a inmovilizar el mismo por medios mecánicos.-
- 5.- Pasadas dos horas, y no compareciendo el conductor, se procederá a aproximar la grúa y dispondrá el enganche del rodado, el que será trasladado al lugar de depósito municipal, previa confección del inventario correspondiente a los fines de documentar su estado exterior general.-
- 6.- No será necesario el requisito del tiempo de la inmovilización por medios mecánicos cuando el vehículo se encontrare manifiestamente obstruyendo la fluidez del tránsito vehicular o peatonal, en cuyo caso, el agente podrá requerir los servicios de la grúa.-

El procedimiento sólo podrá interrumpirse luego de la inmovilización por medios mecánicos y antes del traslado al depósito oficial, previo pago del conductor de la multa pertinente.- En dicho caso el vehículo será liberado para ser usado por su conductor.-

El agente de tránsito actuante deberá responder a la requisitoria del conductor, formulándole las indicaciones que la situación aconseje.-

EDUARDO GRECO
DIRECTOR
Dirección de Tránsito

Dr. LUIS ALBERTO MC.
JUEZ DE FALTAS N° 2
TRANSITO

Artículo 3*): A todos los efectos legales que pudiera corresponder, se considerará que una vez que el vehículo hallado en infracción inicie su marcha impulsado por el camión-grúa, estará a disposición del Juez Municipal de Faltas de turno, por lo que el agente actuante no podrá innovar en la materia.-

Sólo podrá entregarse el vehículo a su conductor, previo pago de la multa por la infracción cometida con más los gastos que el servicio de grúa y depósito haya originado.-

Artículo 4*): El agente podrá requerir la colaboración de la fuerza pública toda vez que lo considere conveniente para resguardar el procedimiento o la integridad física de las personas intervinientes.-


Artículo 5*): No corresponde la retención ni la confección del acta de registración en todos aquellos casos de ausencia o insuficiencia de señalización razonable.-

Artículo 6*): No corresponde la retención y el traslado de los rodados que encontrándose estacionados en zona vedada, lo estén frente a hospitales, sanatorios, clínicas de atención médica de urgencia, a menos que el agente actuante constatare la falta de relación causal entre el lugar y el motivo del estacionamiento.-

Artículo 7*): No corresponderá el traslado con grúa de los rodados pertenecientes a discapacitados físicos que luzcan la oblea o identificación correspondiente, a menos que la ubicación del vehículo implique un grave obstáculo para el normal desarrollo del tránsito vehicular o peatonal.-

Artículo 8*): Si estando el rodado retenido en el depósito municipal, su conductor pretendiera retirar documentación o cualquier otro elemento de su interior, el responsable de turno del mismo le exigirá que firme el precinto de seguridad correspondiente antes de destruirlo para permitir la apertura del vehículo, tras lo cual - y una vez que el interesado hubiere completado su gestión - colocará otra oblea que clausure nuevamente la abertura.-

Artículo 9*): Comuníquese, publíquese, etc.-


MARIO EDUARDO GRECO
DIRECTOR
Dirección de Tránsito


Dr. LUIS ALBERTO MOIX
JUEZ DE FALTAS N° 2
TRANSITO

EL TRANSITO: nos preocupa o nos ocupa?

Usted sabe que los accidentes de tránsito dejan 120.000 heridos anuales en nuestro país; 329 víctimas por día. Este año los muertos serán más, en el primer trimestre de 1996, el promedio arroja 31 muertos diarios. Además provoca pérdidas calculadas en diez mil millones de dólares en indemnizaciones por muerte o invalidez, etc.

En los hospitales y asistencia pública es muy elevado el porcentaje de personas que entran a terapia intensiva y/o se les practica intervenciones quirúrgicas.

El Estado nacional, provincial o municipal ahorraría recursos que podrían destinarse en brindar mejor asistencia médica a embarazadas, niños con problemas de salud, desnutrición, etc.. Estos gastos los podemos evitar entre todos **siendo prudente en nuestra conducta vial**. También son muchas las personas que sufren discapacidades permanentes por el tránsito.

Usted debe pensar, use su intelecto.

Los niños y jóvenes no piensan en la muerte. No se piensa en lo que creen ellos que no existe. Solo quieren vivir, no conocen los límites. Por ello la educación vial es esencial.

Los mayores no dan para nada un buen ejemplo; la mayoría a obtenido el carnet sin haber tenido conocimientos básicos sobre educación y seguridad vial.

Los argentinos utilizamos el volante como un arma mortal, sin que nos interese demasiado la vida ajena, y en muchos casos la propia.

Es necesario recordar que el 87% de los conductores admite que maneja después de haber bebido alcohol.

Monseñor Vicente Zazpe decía: **"Conducir un auto con indiferencia constituye un pecado de falta de amor"**. Manejamos rápido y violamos sistemáticamente las más elementales reglas de tránsito.

Sabia usted que se calcula que entre el instante en que el conductor de un auto que viaja a 100 kilómetros por hora reacciona y aprieta el freno, hacen falta 105 metros para que el vehículo se detenga completamente.

En muchos casos, los conductores consideran que violar las reglas es la única forma de llegar más rápido a destino y ello se corresponde con esa suerte de "viveza criolla" que forma parte de lo peor de nuestro acervo cultural.

Tener cultura no es tener un título universitario, sino es respetar valores, por ejemplo la vida hacia los demás como la de sí mismo. En nuestro país sobran los títulos universitarios pero carecemos de valores y virtudes cívicas elementales.

A diario en mi experiencia de ex Director de Tránsito o Juez de Faltas de Tránsito observe el desconocimiento de las reglas mínimas de tránsito que tiene buena parte de los conductores. En tal sentido, se trata de profundizar las campañas de educación vial, indicando con claridad y continuidad cada una de las reglas, explicando el por que no se debe hacer tal cosa, sus

consecuencias, etc.

Volver a recordar que el peatón siempre tiene prioridad de paso, igual que el vehículo que viene por la derecha en la calle sin semáforo, o como hay que actuar ante diferentes imponderables que se presentan en las rutas y calles.

Obviamente estas deberían ser dictadas por personas idóneas y no por improvisados oportunistas.

La Argentina esta considerada como el país con mayor índice de pérdidas humanas en accidentes de tránsito. Esta tragedia se soluciona con personas preparadas para realizar programas de tránsito, diagnóstico de sus problemas, planificación como se realiza en los países desarrollados y no parches sobre parches.

Además la nueva Ley Nacional de Tránsito N°24449, puede llegar a no dar resultados en cuanto haya Jueces de Faltas que dejen sin efecto las Actas de Constatación que realizan los Agentes de Tránsito. El amiguismo, el exceso de permisibilidad dejan sin sentido los buenos programas, proyectos, leyes u ordenanzas en la materia.

Nosotros debemos pasar de la cultura de los accidentes a la cultura de la prevención y de la educación vial.-

Dr. Fernando di Pasquo
ex Director de Tránsito de Concordia
ex Juez de Faltas de Tránsito de Concordia
Director General de Planificación de E.Ríos

¿ LA JUSTICIA EXISTE CON LOS ACCIDENTES DE TRANSITO ?

" Un automóvil es, en potencia, tan peligroso como un arma de fuego y provoca, cada año, más muertes que la Guerra de Malvinas (1982)", aseguró el Juez Pionbo en una sentencia.

Los conductores que manejan en estado alcohólico, con exceso de velocidad y violando los semáforos que traen consecuencias fatales, deberían ser juzgados más severamente.

No pueden negar que manejan con desprecio por el posible resultado de su acción. No pueden desconocer el riesgo de matar a alguien.

No es posible que haya jueces que encuadren estos casos como homicidio culposos, que tiene una pena de entre 6 meses y 3 años de prisión; es un delito excarcelable y lo juzga la Justicia Correccional.

Mientras fui Juez de Faltas de Tránsito presencié casos desgarradores de padres que, mientras estaban velando a su hijo, veían como el conductor quedaba en libertad por razones de la calificación legal que le daban al caso. ¿Qué respuesta podía darles ante semejante planteo desde el punto de vista de Juez de Faltas?

Ante la muerte de una persona aplicaba la regla de la sana crítica - íntima convicción; como medida precautoria la inhabilitación provisoria del conductor hasta tanto se expidiera el Juez Penal en la sentencia definitiva.

Si bien son pocos, en la Capital Federal, algunos jueces utilizan una figura llamada "dolo eventual", uno de los tipos de homicidio simple que tiene una pena de entre 8 y 25 años de prisión, es un delito no excarcelable. Lo juzga la Justicia Penal. Significa que alguien que conduce a gran velocidad o con imprudencia grave, puede representarse que con su acción podría matar a alguien, y sin embargo no deja de hacerlo.

La solución pasaría por crear una figura que esté entre los dos extremos, homicidio culposo y homicidio simple - dolo eventual. Un término medio que la ley actual no tiene. La idea es dejarle al Juez la facultad de decidir en cada caso, si aplica o no la excarcelación, evitando que ésta sea automática, como es ahora. Los jueces penales deben pedir a los jueces de faltas los antecedentes de tránsito para merituar con mayor criterio al conductor.

Mientras no se tome con seriedad el problema del tránsito desde la educación vial, entrega de la licencia de conducir, la dirección de ejecución de programas de tránsito, confección y ejecución de infracción y la aplicación severa de la justicia penal, las familias seguirán amenazadas de sufrir el desgarrro de la pérdida de un ser querido.

Dr. FERNANDO DI PASQUO
Ex Director de Tránsito
Ex Juez de Faltas de Tránsito

EL ALCOHOL EN LA CONDUCCION

Para conducir un vehículo no se debe tomar ninguna bebida alcohólica. Aunque, lamentablemente, la experiencia demuestra que esta advertencia no es respetada por muchos.

El alcohol es el factor determinante de accidentes mortales en la mayoría de los países. No es necesario estar en evidente estado de ebriedad; un simple estado alcohólico puede engendrar perturbación y volver peligroso al conductor.

El llamado bebedor social presenta el problema mayor, ya que tiene la idea equivocada, de que unas copas no deterioran su capacidad en el manejo. Presentarse simplemente "alegre" o "eufórico", sobrestima sus facultades inclinándose a tomar riesgos innecesarios por momentos, cuando en realidad sus reflejos están disminuidos.

Si ha bebido debe conocer sus propios límites, también los hechos y considerar los riesgos.

Si bien no puede predecirse con exactitud los efectos del alcohol, hay factores que influyen en la rápida absorción del alcohol en la corriente sanguínea:

- La cantidad de comida ingerida

- El tipo de comida

- La concentración alcohólica de la bebida consumida

- La tolerancia individual hacia el alcohol (edad, peso, hábito, etc.).

- El período de tiempo durante el cual ha sido consumido.

En consecuencia, en muchas personas se producen importantes efectos con débiles tasas de alcoholemia. En líneas generales se admite que la zona francamente *peligrosa* comienza con una concentración de 0,80 gr. de alcohol por litro de sangre.

Una cantidad de alcohol tan débil como 0,2 por mil puede ser suficiente para reducir la capacidad de conducir, si sumamos a ello la fatiga, enfermedades, estres, etc. Pero es a partir de 0,2 por mil que los riesgos aumentan. En efecto, en el tramo 0,2/0,5 por mil se comienzan a sentir dificultades para distinguir los faros de los autos que vienen en sentido contrario y también para apreciar las distancias.

Más allá de 0,5 por mil se agregan, por un lado una disminución de la sensibilidad del ojo al color rojo, por otra parte una merma en la atención y capacidad de reacción. Entre 0,8/1,2 por mil se inicia la etapa de euforia, bien conocida por los bebedores y es aquí donde el conductor sobreestimando sus capacidades se lanza a la *conducción deportiva*. Durante los adelantamientos no duda en rozar los autos que pasa.

Cuando el 1,2 por mil ha sido pasado, la conducción se vuelve suicida.

La tasa máxima de alcoholemia permitida en nuestro país para conducir es de 0,50 gr.-

Los factores que inciden, principalmente, en la influencia alcohólica son: el monto de alcohol consumido y la cantidad de tiempo que debe transcurrir para la eliminación de éste.

La concentración alcohólica varía según la bebida.

El organismo humano trabaja para transformar el alcohol en alimento o eliminarlo del cuerpo, pero ello solo es posible en un espacio determinado.

En el hígado a una velocidad constante, el alcohol se metaboliza o destruye. *No hay un método instantáneo para que la alcoholización desaparezca.* Las duchas frías, los ejercicios, café, aire fresco o cualquier otro método al que pueda recurrirse no lograrán ese efecto. Los resultados son un ebrio limpio, un ebrio cansado o un ebrio despierto, pero siempre ebrio.

Se calcula en una hora el tiempo que debe transcurrir para la eliminación de 7 gr. de alcohol.

Como regla se estima que, no se debe beber más gramos de alcohol que el equivalente a la mitad del peso corporal en kilos. Así, si una persona pesa 80 kg podrá beber unos 40 gr. de alcohol para no sobrepasar la tasa de 0.80 gr. de alcohol por litro de sangre. Si usted ha alcanzado una concentración alcohólica en sangre (CAS) mayor, requerirá varias horas para eliminarlo.

En el tránsito diario un conductor debe decidir maniobras o reaccionar ante las maniobras de otros conductores cada 20 segundos. En esa circunstancia es esencial la habilidad para dominar el vehículo, el control emocional, la concentración, la coordinación y el buen juicio sobre la velocidad, la distancia y el tiempo. Desde las primeras copas se hace notoria la tendencia a guiar muy rápido, a no guardar la distancia apropiada, etc. El conductor cree estar guiando mejor, cuando en realidad lo está haciendo peor.