

TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Decreto 779/95

Apruébase la reglamentación de la Ley N° 24.449.

Bs. As., 20/11/95

VISTO la Ley N° 24.449 y el Decreto N° 233 del 16 de Febrero de 1995 y,

CONSIDERANDO:

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

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

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

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

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

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

ARTICULO 1°.— Apruébase la reglamentación de la ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, conforme al siguiente detalle:

[Anexo 1](#): Reglamentación general de la Ley N° 24.449 (Artículos 1 al 97);

[Anexo A](#): Sistema de frenos de los vehículos;

[Anexo B](#): Seguridad del habitáculo y protección exterior;

[Anexo C](#): Instalación de correaje y cabezales de seguridad para automotores;

[Anexo D](#): Sistema de limpiaparabrisas para vehículos categoría M.1. y N.1.;

[Anexo E](#): Espejos retrovisores;

[Anexo F](#): Vidrios de seguridad para vehículos automotores;

[Anexo G](#): Protección contra encandilamiento solar;

[Anexo H](#): Cerraduras y bisagras de puertas laterales;

[Anexo I](#): Sistema de iluminación y señalización para vehículos automotores;

[Anexo J](#): Guías para la revisión técnica; categorías L, M, N y O;

[Anexo K](#): Clasificación de talleres y servicios;

[Anexo L](#): Sistema de señalización vial uniforme;

[Anexo LL](#): Normas para la circulación de maquinaria agrícola;

[Anexo M](#): Definiciones del Artículo 33;

[Anexo N](#): Medición de emisiones en vehículos livianos equipados con motores ciclo Otto;

[Anexo Ñ](#): Medición de emisiones de partículas visibles (humo) de motores Diesel y de vehículos equipados con ellos;

[Anexo O](#): Protocolo de características del vehículo motor;

[Anexo P](#): Procedimiento para otorgar la licencia de configuración de modelo;

[Anexo R](#): Pesos y dimensiones;

[Anexo S](#): Reglamento general para el transporte de mercancías peligrosas por carretera;

[Anexo T](#): Sistema Nacional de Seguridad Vial;

[Anexo U](#): Unificación acta de choque, denuncia de siniestro, ficha accidentológica;

[Anexo 2](#): Régimen de contravenciones y sanciones.

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

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

ARTICULO 4°.— Las funciones y facultades del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, de la COMISION NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, en base a la misión y objetivos fijados en la normativa básica, como sus relaciones y coordinación, están enmarcados en el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, conforme lo establecido en el ANEXO T del presente.

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

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

ARTICULO 7°.— Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCION NACIONAL del REGISTRO OFICIAL y archívese. — MENEM. — Eduardo Bauzá. — Carlos Corach.

(Nota Infoleg: A causa de la extensión de los presentes anexos, los mismos pueden ser consultados en forma separada accediendo al link correspondiente.)

ANEXO 1

REGLAMENTACION GENERAL DE LA 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 de servicios, complementación y coordinación con las autoridades nacionales, provinciales, locales con la previa aprobación del Poder Ejecutivo Provincial, y particulares destinados a hacer efectivo el cumplimiento de la Ley N° 24.449.

ARTICULO 3°.- Sin reglamentar.

ARTICULO 4°.- Sin reglamentar.

ARTICULO 5°.- Sin reglamentar.

TITULO II

COORDINACION FEDERAL

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

ART. 7°.- Las funciones y facultades del Consejo fijadas por la Ley 24.449, están desarrolladas en el ANEXO T.

ART. 8°.- **EL REGISTRO NACIONAL 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

Art. 9° — EDUCACION VIAL.—

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Los destinados a funcionarios y formadores docentes: incluirán contenidos sobre Legislación, Control, Administración e Ingeniería del Tránsito, Prevención y Evacuación de Accidentes, Técnicas de Conducción Segura, Conocimiento del Automotor, Educación, Investigación y Accidentología Vial, Transporte Profesional y

Especial, con una duración mínima de TREINTA (30) horas, y serán dictados por profesionales o idóneos altamente capacitados en las respectivas especialidades;

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Tener instructores en las siguientes condiciones:

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

b.2. Estar habilitados en la categoría correspondiente;

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

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

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

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

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

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

c.4. Tener inscripto en sus laterales el nombre, domicilio y número de habilitación de la escuela;

d) Los padres de aspirantes deben instruir a los menores en todos los aspectos relacionados con la conducción de vehículos y uso de la vía pública, observando especialmente que la instrucción se realice en un predio destinado a la enseñanza práctica.

CAPITULO II

LICENCIA DE CONDUCTOR

Art. 13. — **CARACTERISTICAS.**— La 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, expedidas 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 y 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 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) la renovación será anual;

b.3. Los conductores que deban renovar su licencia habilitante, que registren antecedentes superiores a tres faltas graves, de promedio anual en el período de vigencia vencido, deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inc. a.4 y a.5 del Art. 14 de la Ley.

b.4. El vencimiento de la habilitación coincidirá con el día y el 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 N° 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 (15 cm), 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.

Art. 14. — REQUISITOS.— Serán válidas en el territorio nacional las Licencias Habilitantes de Conductores, para cuya expedición 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 realizarán 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 aptitud 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 y expresamente autorizadas 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, detención y arranque en pendientes y estacionamiento. Debe realizarse en un vehículo correspondiente a la clase de licencia solicitada, que además cumpla con todas las prescripciones legales de seguridad y documentación;

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

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

Art. 15. — CONTENIDO.—

a) Sin reglamentar;

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

c) Sin reglamentar;

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

e) Sin reglamentar;

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

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

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

Art. 16. — CLASES DE LICENCIAS.—

a) Subclasificación, de conformidad al último párrafo del Artículo 16 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 cc).

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

A.2.2: Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (150 cc) y hasta TRESCIENTOS CENTIMETROS CUBICOS (300 cc) 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 (300 cc) 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 (3.500 kg.) 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 KILOGRAMOS (3.500 kg.) de peso y los automotores comprendidos en la clase B1;

Clase D.1. Automotores del servicio de transporte de pasajeros de hasta OCHO (8) plazas y los comprendidos en la clase B.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.

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

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

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

Art. 19. — SUSPENSION POR INEPTITUD.— Sin reglamentar.

Art. 20. — CONDUCTOR PROFESIONAL.—

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

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

3. En el caso de la conducción de vehículos de seguridad y emergencias, el aprendiz deberá ser acompañado por un conductor profesional idóneo y experimentado;
4. Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) deben contar con la Licencia Nacional Habilitante, de acuerdo a lo normado en la Ley N° 24.051 y las normas complementarias que establezca la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos al respecto.
5. Debe denegarse la habilitación de clase D para servicio de transporte de escolares o niños cuando el solicitante tenga antecedentes penales relacionados con delitos con automotores, en circulación, contra la honestidad, la libertad o integridad de las personas, o que a criterio de la autoridad concedente pudiera resultar peligroso para la integridad física y moral de los menores.
6. Para las restantes subclases de la clase D, la autoridad jurisdiccional establecerá los antecedentes que imposibiliten la obtención de la habilitación, excepto cuando el servicio de rehabilitación oficial garantice la recuperación y readaptación del solicitante;
7. Las personas con discapacidad habilitadas con licencia clase C o D, deberán utilizar sólo los vehículos adaptados a su condición de las categorías N o M según corresponda;
8. La habilitación profesional para personas con discapacidad se otorgará bajo las mismas condiciones, exigencias y exámenes que se le exigen a cualquier aspirante. El vehículo debe tener la identificación y adaptaciones que correspondan;
9. La renovación de la licencia "profesional" obtenida con anterioridad a la vigencia de esta Ley, será otorgada sólo para las clases C y E.

TITULO IV

LA VIA PUBLICA

CAPITULO UNICO

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

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

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

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

ARTICULO 23.- OBSTACULOS.- Queda prohibida la instalación de elementos agresivos en la calzada, que por sus características atenten contra la seguridad del usuario de la vía. Sólo se podrán instalar aquellos que por su diseño no agredan ni provoquen incomodidad al mismo, circulando a la máxima velocidad permitida en la vía donde dicho elemento se instale. Esta velocidad debe ser adecuada a la función de la vía, dentro de la jerarquización de la red vial. El ente vial competente es autoridad de aplicación en este aspecto.

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

ARTICULO 24.- PLANIFICACION URBANA.

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

ARTICULO 25.- RESTRICCIONES AL DOMINIO.- La autoridad de aplicación es la local, con excepción de los casos de los incisos e), f) y g), que corresponde al ente vial con competencia en la materia.

La falta de colocación de alambrados o su deficiente conservación hará pasible al propietario de las sanciones previstas en el ANEXO 2 del presente y facultará a la autoridad competente para realizar los trabajos necesarios a su costa.

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

ARTICULO 26.- PUBLICIDAD EN LA VIA PUBLICA.-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b.2. Interrumpiendo la normal circulación peatonal;

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

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

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

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

TITULO V

EL VEHICULO

CAPITULO I

MODELOS NUEVOS

ARTICULO 28.- Responsabilidad sobre 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 la respectiva Licencia 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 y OBRAS y SERVICIOS PUBLICOS, son las autoridades competentes en todo lo referente a la fiscalización de las disposiciones reglamentarias de los Artículos 28 al 32 de la Ley de Tránsito.

El fabricante o importador de automotores y acoplados o el fabricante de vehículos armados en etapas, debe 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 además certificar que el modelo no supera los límites de emisión establecidos en el Artículo 33.

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 vehículo 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 fecha de 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 repuestos de los vehículos, acoplados 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, relativas 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 se 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 del cumplimiento 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 incidan en los factores de seguridad o contaminación a que se refieren las disposiciones de la Ley de Tránsito, correspondiente 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 circuito de fabricación, importación o comercialización.

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

Los fabricantes o importadores deberán mantener 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 tengan como objeto asegurar la calidad del producto que llega al usuario, permitir la determinación de la marca de fábrica o del fabricante, la duración de la garantía y la fecha en que ésta comienza a tener efecto, así como la detección de cualquier falsificación o alteración del producto.

Las autopartes de seguridad no podrán ser reparadas, excepto aquellas cuyo proceso de reacondicionamiento garantice las prestaciones mínimas exigidas por las normas que sean de aplicación y las exigencias requeridas para la fabricación de las autopartes de que se trate. En tal caso, los encargados de tales procesos deben inscribirse ante la Autoridad Competente.

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 cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) y una velocidad de diseño máxima no mayor a CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h).

1.3.- Categoría L3: Vehículos con DOS (2) ruedas, con una 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.).

1.4.- Categoría L4: Vehículos con TRES (3) ruedas, colocadas en disposición asimétrica en relación al eje longitudinal medio, con una 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: Vehículos con TRES (3) ruedas, colocadas en posición simétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima que no exceda los MIL KILOGRAMOS (1.000 kg) y una 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).

2.- Categoría M: Vehículo automotor que tiene, por lo menos, CUATRO (4) ruedas, o que tiene TRES (3) ruedas cuando el peso máximo excede MIL KILOGRAMOS (1.000 kg.) y es utilizado para el 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 excluyendo el asiento 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 mayor 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: Vehículos utilizados para transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.).

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

4.1.- Categoría O1: Acoplados 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 no sean los acoplados de la Categoría O1.

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 (10.000 kg.).

4.4.- Categoría O4: Acoplados con un peso máximo superior a los DIEZ MIL 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 clasificación 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 o los ejes del semiacoplado, cuando este último se encuentra acoplado al vehículo motriz y llevando su carga máxima.

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 LA 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. Calesa (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 ruedas;
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 (Remis); de Alquiler con Chofer y Servicio de alquiler por taxímetro.

E.- De Transporte Público de Pasajeros:

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 Trabajos en la Vía Pública.
- Carretón, Automovileros, para Carga Indivisible 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 29.- Condiciones de seguridad. Las condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos clasificados y definidos en el Artículo 28 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 válvula para uso sin cámara o cámara correspondiente con su respectiva válvula, deben

satisfacer las exigencias establecidas en la norma IRAM 113.337/93 - Cubiertas Neumáticas para Vehículos Automotores (Desgaste, daño, redibujados y marcado) 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 equipados 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 del 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 conjunto de ejes (tándem) los neumáticos deben ser del mismo tipo, tamaño, construcción, peso bruto total, para igual servicio y montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría cuando se constate en una rueda de reserva que se halle en uso por una emergencia, respetando la presión, la carga y la velocidad que dicha rueda temporaria indique en su grabado. En el caso de automóviles que usen neumáticos diagonales y radiales, estos últimos deben ir en el eje trasero.

4.6.- 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 ómnibus de media y larga distancia, en camiones, y en ambos ejes de motociclos.

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 rodamiento o los costados, con material y características similares a las originales. La reconstrucción debe efectuarse de acuerdo a la norma IRAM indicada en el punto 4.1.

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

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 Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

B.2.- Sistema de control de dirección, absorbedor de energía. Requisitos de operación. Aplicable a los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

B.3.- Anclajes de asientos. Aplicable a los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

B.4.- Tanque de combustible, tubo de llenado y conexiones del tanque de combustible. Aplicable a los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto 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 Cilindros 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:

Para los matafuegos (extintores de incendio) a ser portados en los vehículos automotores, se requerirá que estos estén fabricados, sean mantenidos y se les efectúe el control de carga periódico conforme a las especificaciones de las normas IRAM y de acuerdo a las condiciones enunciadas seguidamente:

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

- En los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, con peso bruto total hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.), con capacidad hasta NUEVE (9) personas sentadas incluyendo al conductor y los vehículos Categorías M2 con peso bruto total hasta CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg), con capacidad mayor a NUEVE (9) personas sentadas incluyendo al conductor, llevarán como mínimo UN (1) matafuego de DOS

CON CINCO DECIMAS DE KILOGRAMO (2,5 kg) de capacidad nominal y potencial extintor de 5 B, con indicador de presión de carga.

- En los vehículos de las Categorías M3, N2 y N3: con capacidad de carga mayor a CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg), llevarán como mínimo UN (1) matafuego de CINCO KILOGRAMOS (5 kg) de capacidad nominal y potencial extintor de 10 B, con indicador de presión de carga.

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

Para el transporte de Mercancías y Residuos Peligrosos, el extintor que deberá portar el vehículo estará de acuerdo a la categoría del mismo, y al tipo de potencial extintor que determine el dador de la carga. Asimismo, deberá adoptar las indicaciones prescritas en el Reglamento de Transporte de Mercancías y Residuos Peligrosos y en la Ley N° 24.051, de acuerdo al siguiente criterio: el extintor de incendios tendrá la capacidad suficiente para combatir un incendio de motor o de cualquier otra parte de la unidad de transporte y de tal naturaleza que si se emplea contra el incendio de la carga no lo agrave, y si es posible, lo combata.

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 (1 kg) de capacidad nominal.

- El soporte del matafuegos 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 matafuegos 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 elástica para su sujeción.

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

1) Las dos balizas que se utilicen para los vehículos deberán cumplir como mínimo con lo establecido en la Norma IRAM 10.031/84 - Balizas Triangulares Retrorreflectoras.

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

3) Las balizas se llevarán en un lugar accesible.

7.- El peso y las dimensiones de los vehículos, 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 SECRETARIA DE TRANSPORTE.

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

c) Los vehículos para transporte 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 excluidos 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 y en su modalidad de servicio no se permiten pasajeros de pie, en lo referente a lo dispuesto en los apartados 2., 3., 4. y 5.

Para el caso de vehículos articulados destinados al transporte urbano, la Autoridad Jurisdiccional fijará las condiciones especiales a las cuales someterá su habilitación, preservando las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario.

En general los vehículos automotores afectados a los servicios de transporte automotor de pasajeros, deberán cumplir en lo referente a las salidas de emergencia, aislación 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, requiere habilitación especial otorgada por el organismo nacional competente.

e) Los vehículos destinados al transporte de materiales peligrosos se ajustarán al Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, 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 relativo al peso, dimensiones y a la relación potencia-peso previsto para el inciso a) punto 7 de este artículo, y serán 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 110.001/78 (Conexiones eléctricas entre unidad tractora y casas rodantes); IRAM 110.002/86 (Enganche a rótula y cadenas de seguridad para casas rodantes) e IRAM 110.003 (Brazos de remolque y Enganche a rótula para casas rodantes (Método de ensayo de resistencia). Además, los materiales utilizados deben como mínimo cumplir con la norma sobre Inflamabilidad de los Materiales a ser utilizados en el interior de los Vehículos Automotores -aprobada por Resolución 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 del sistema de iluminación y señalización de los vehículos. Todos los materiales o sistemas utilizados para la construcción de las casas-rodantes deben cumplir idénticos o similares requisitos que los que se solicitan para los vehículos automotores.

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

i) Los cascos que deben venir provistos con las motocicletas se ajustarán a lo dispuesto en el inc. j.1. del Art. 40 de este Anexo.

j) Los vehículos o conjuntos de vehículos cuya longitud supere los TRECE METROS CON VEINTE CENTESIMAS (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 MILIMETROS (150 mm) de altura, con franjas a SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (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 descritas anteriormente, pero de QUINIENTOS MILIMETROS (500 mm) de longitud, situadas simétricamente a ambos lados del eje del vehículo y tan cerca de sus bordes como sea posible. En ambos casos las placas o bandas se colocarán a una distancia entre QUINIENTOS MILIMETROS y MIL QUINIENTOS MILIMETROS (500 mm y 1500 mm) del suelo.

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

- Medidas: Las placas para la señalización de los vehículos citados precedentemente serán rectangulares, con una longitud de MIL CUATROCIENTOS MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (1.400 mm \pm 5 mm) y una altura de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (150 mm \pm 5 mm). Las franjas a SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIÁN (0,78 rad) (o sea CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°)) tendrán un ancho de CIEN MILIMETROS MAS O MENOS DOS MILIMETROS (100 mm \pm 2 mm).

- El espesor de la placa podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie 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 confiera 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 sus métodos de ensayo.

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) Correajes y cabezales de seguridad, en las posiciones y con las especificaciones del Anexo C -"Instalación y Uso de Cinturones de Seguridad y Cabezales de Seguridad para Asiento de Vehículos Automotores"- que forma parte integrante de la presente reglamentación y de las Normas IRAM respectivas. Norma IRAM 3641/86, PARTE I y II, Cinturones de Seguridad para uso en Vehículos 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 apoyacabezas 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 alterados respecto del diseño original de fábrica o de aquel establecido por el constructor de etapa posterior. No será admitido el agregado de ningún tipo de aditamento del que pueda derivarse un riesgo hacia los peatones u otros vehículos. 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 Categorías 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 establecido en las Normas IRAM respectivas. El sistema desempañador mantendrá la cara interior del parabrisas libre de humedad que pueda disminuir su transparencia en las áreas establecidas por las Normas IRAM correspondientes. La condición se cumplirá cualquiera sea el número de ocupantes del vehículo, estando sus ventanillas abiertas o cerradas y encontrándose el vehículo en movimiento o detenido, admitiéndose para ello que el motor se encuentre en funcionamiento. El área desempañada será como mínimo equivalente al área de limpieza normalizada para el sistema de limpiaparabrisas. La eficiencia requerida será obtenida al cabo del tiempo establecido en la Norma IRAM respectiva y deberá estar asegurada, en forma permanente, mientras el sistema esté operando. Las condiciones ambientales exteriores del vehículo, en lo concerniente a la temperatura y humedad relativa estarán comprendidas entre los límites establecidos en la Norma IRAM respectiva. El aire utilizado por el sistema no podrá ser tomado del compartimento del motor.

d) Todos los modelos de los vehículos de las categorías L, M y N dispondrán de espejos retrovisores con las características y especificaciones establecidas en el Anexo E - "Espejos Retrovisores"- que forma parte integrante de la presente reglamentación y por las Normas IRAM respectivas.

e) Todos los vehículos automotores deben tener un dispositivo de señalización acústica que se ajuste a los niveles sonoros máximos admisibles en función de la categoría de vehículo. 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 ensayo 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, complementado por la Norma IRAM-AITA 1H3.

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

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

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

j) Todos los vehículos de las categorías M y N deben poseer los dispositivos retrorreflectantes establecidos en las Secciones A, B y C.2.10 del Anexo I "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 I.

Para los vehículos del servicio de transporte, 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 MILIMETROS 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 CIEN MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (100 mm \pm 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 construidas en un material que les confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.

k) Todos los modelos de las categorías M y N deben tener un sistema de renovación del aire del habitáculo que impida el ingreso de gases provenientes del funcionamiento del vehículo o de su sistema de combustible. El sistema de calefacción, comprenda o no el sistema de renovación, no deberá permitir la utilización de los gases de escape para su funcionamiento.

l) Todos los modelos de las categorías M y N, deben poseer una traba en la tapa de los compartimientos externos. En el caso del compartimiento delantero, si éste abriese en dirección hacia el parabrisas, o si en cualquier posición de abertura pudiera llegar a cubrir completa o parcialmente la visión del conductor, deberá estar provisto de un sistema de traba de dos etapas o de una segunda traba. Todos los modelos de los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, deben tener las bisagras y cerraduras de sus puertas laterales, proyectadas, construidas y montadas de modo tal que en condiciones normales de utilización cumplan con lo establecido en el Anexo H "Cerraduras y Bisagras de Puertas Laterales"- de la presente y en las Normas IRAM respectivas. Cada sistema de cierre deberá tener una posición intermedia y otra de cierre total y será equipado con una traba de modo tal que al ser accionado torne inoperante los elementos exteriores de accionamiento de la puerta.

m) Todos los modelos de vehículos de la categoría M1 tendrán sus puertas laterales trase- ras equipadas con cerraduras con una traba de seguridad para niños, cuyo accionamiento no permita la apertura accidental desde el interior del vehículo.

n) Todos los modelos de vehículos de las categorías L, M y N, con excepción de las categorías L1 y L4 en los casos que se especifiquen a continuación, deberán contar con:

1.- TABLERO E INSTRUMENTAL- (Con excepción de la categoría L1).

Que cumpla con los siguiente 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 quien conduzca no deba desplazarse ni desatender el manejo para visualizar en forma rápida sus componentes e indicaciones. Las distancias y límites de ubicación respecto a la visual del conductor serán las establecidas en 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;

c) Las unidades de medida (magnitudes) en caso de 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 posición, con conmutador único.

2.- CUENTA KILOMETROS (ODOMETRO) - (Con excepción de la categoría L1).

Que cumpla 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 CIEN 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 la norma IRAM respectiva;

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 kilómetros establecidos en b.1 debe poder retornar 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 lo establecido en la norma IRAM respectiva;

d) Las características constructivas y métodos de ensayo serán los establecidos en la norma IRAM respectiva.

3.- VELOCIMETRO (Con excepción de la categoría L1).

Que cumpla con los siguientes objetivos:

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

1 La velocidad instantánea debe ser mostrada a través de una escala graduada en KILOMETROS POR HORA (km./h) sobre la cual se moverá un índice, una señal luminosa, o un número representativo de la velocidad, debiendo, en todos los casos, responder a lo establecido en las normas IRAM respectivas;

2 La velocidad máxima de la escala debe ser superior a la velocidad máxima real susceptible de ser desarrollada por el vehículo.

4.- INDICADORES DE LUZ DE GIRO. (Con excepción de las categorías L1 y L4).

Que cumplan con el siguiente objetivo:

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

Que reúna 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 N 13J7, admitiéndose el agregado de textos 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, dispuestos de forma tal que el conductor los perciba permanentemente sin desatender la conducción. Las distancias, formas y límites de ubicación, serán los establecidos en la norma IRAM respectiva;

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 la puesta en funcionamiento correcta y efectiva de las luces exteriores de posición.

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

6.- INDICADORES DE LUCES ALTAS. (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 cortacircuitos fusibles se deben agrupar en un lugar accesible del vehículo, formando un conjunto funcional. El conjunto se debe proteger mediante una cubierta aislante, a fin de evitar un contacto accidental indeseable. Para ser removida la

cubierta, no se requerirá la utilización de herramientas o dispositivo alguno. El reemplazo de cualquier unidad debe poder efectuarse fácilmente.

ñ.3. Circuitos a Proteger:

La instalación eléctrica será diseñada de modo tal que, la totalidad de los dispositivos eléctricos y sus respectivos circuitos, estén bien protegidos por cortacircuitos fusibles o bien por protectores automáticos. Quedan exceptuadas ciertas secciones 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 cortacircuito-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 faros de cruce.
- Sistema de luces de faros de largo alcance.
- Sistema de luces de posición.
- Sistema de luces de freno.

ñ.4. Características técnicas de los cortacircuito-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 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.

Sólo se exceptúan de las exigencias de este artículo y el siguiente, a los chasis o vehículos incompletos que en el traslado para su complementación, además de otras exigencias reglamentarias, tengan instalados los faros delanteros, las luces de posición delantera y trasera, las luces indicadoras de dirección y las luces de freno.

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

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

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 laterales delanteros, traseros e intermediarios; sólo pueden utilizarse para indicar longitud los faros diferenciales y/o retrorreflectores laterales intermediarios 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 su ancho se los requiera identificar y que cumplan con las especificaciones técnicas del Anexo I.

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

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

ARTICULO 33.- OTROS REQUERIMIENTOS.-

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

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

- Aprobar las configuraciones de modelos de vehículos automotores en lo referente a emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro. Dicha aprobación deberá ser presentada por el fabricante para solicitar la Licencia para Configuración de Modelo.
- Modificar los límites máximos de emisión de contaminantes al medio ambiente y los procedimientos de ensayo establecidos en este artículo, para los motores y vehículos automotores nuevos y usados.
- Delegar en otros organismos atribuciones previstas a los fines de que emitan los certificados en lo relativo al cumplimiento de las emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro en vehículos automotores nuevos. El INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA INDUSTRIAL podrá emitir los certificados pertinentes.
- Introducir nuevos límites máximos de emisión de contaminantes no previstos en este artículo, tanto para los motores y vehículos automotores nuevos como usados que utilicen combustibles líquidos y gaseosos.
- Modificar los límites máximos de nivel sonoro emitido por vehículos automotores nuevos y usados, y los procedimientos de ensayo establecidos en este artículo.
- Definir los métodos de ensayo, mediciones, verificaciones, certificaciones y documentación complementaria, necesarios para el cumplimiento de este artículo.
- Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de lo establecido en este artículo, sin perjuicio de la competencia de los organismos involucrados.

Las exigencias del presente artículo, se aplicarán tanto para vehículos nacionales como importados, adoptándose las definiciones incluidas en el ANEXO M que forma parte integrante de la presente.

2. Valor 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 Diesel, se establecen los siguientes límites de emisiones:

2.1.1. Emisiones de gases de escape.

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

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*	600ppm

*Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

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

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	12,0 g/km
HIDROCARBUROS	1,2g/km
OXIDO NITROGENO	1,4 g/km
MATERIAL PARTICULADO**	0,373 g/km
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA*	2,5%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA*	400ppm

*Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

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

A partir del 1° de Enero de 1998, la emisión de gases de escape de todo nuevo modelo de vehículo liviano de pasajeros de fabricación nacional y todo vehículo liviano de pasajeros importado, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	6,2g/km
HIDROCARBUROS	0,5g/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*	250ppm

*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 1.700kg.

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

A partir del 1° de Enero de 1999, la emisión de gases de escape de todo vehículo comercial liviano, 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*	250ppm

*Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

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

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

2.1.2. Emisiones de gases de cárter.

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

2.1.3. Emisiones evaporativas.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, la emisión evaporativa de combustible de toda nueva configuración de vehículo automotor liviano de fabricación nacional y todo vehículo automotor liviano importado, equipado con motor de ciclo Otto, no deberá exceder el límite máximo de SEIS GRAMOS (6,0gr) 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 livianos cuya producción sea inferior a las MIL (1.000) unidades por año y que tengan la misma configuración de carrocería, independientemente de su mecánica y del tipo de terminación disponible.

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

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

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

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

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

2.2.1. Emisiones de gases de escape.

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	11,2 g/kWh
HIDROCARBUROS	2,4 g/kWh
OXIDO DE NITROGENO	14,4g/kWh

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 LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	4,9 g/kWh
HIDROCARBUROS	1,23 g/kWh
OXIDO DE NITROGENO	9,0 g/kWh

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
---------------------	---------------------

MONOXIDO DE CARBONO	4,0 g/kWh
HIDROCARBUROS	1,1 g/kWh
OXIDO DE NITROGENO	7,0 g/kWh

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

2.2.2. Emisiones de gases de cárter.

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

2.2.3. Emisiones de partículas visibles por el escape.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, la emisión de partículas visibles (humos) por el tubo de escape en el ensayo bajo carga de los motores de ciclo Diesel y de los vehículos pesados con ellos equipados, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

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 (humos) en aceleración libre.

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

2.2.4. Emisiones de material particulado por el escape.

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MATERIAL PARTICULADO*	0,4 g/kWh

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

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MATERIAL PARTICULADO*	0,15 g/kWh

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

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

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

2.2.5. Consideraciones Generales.

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

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

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

La SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO establecerá antes del 31 de Diciembre de 1995, los valores límites de emisión de monóxido de carbono, 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 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 de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un peso máximo que no exceda los 3.500kg.	84
c) Vehículos para el transporte de cargas con un peso máximo que no exceda los 3.500 kg.	84
d) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un peso máximo mayor a los 3.500 kg.	89
e) Vehículos para el transporte de cargas con un peso máximo mayor a los 3.500 kg.	89
f) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un motor cuya potencia sea igual o mayor a 147 kW (200CV).	91
g) Vehículos para el transporte de cargas que tienen una potencia igual o mayor a 147 kW y un peso máximo mayor a los 12.000 kg.	91

A partir del 1° de Enero de 1997, el nivel sonoro de ruido emitido por nueva configuración de vehículo automotor nacional y todo 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 de 9 asientos, incluyendo el del conductor.	77	
b) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor; vehículos para el transporte de cargas.	Con un peso máximo que no exceda los 2.000kg.	78
	Con un peso máximo mayor a los 2.000kg. pero que no exceda los 3.500kg.	79
c) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un peso máximo mayor a los 3.500 kg.	Con un motor de una potencia máxima menor a 150 kW (240CV)	80
	Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 150 kW (240CV)	83

d) Vehículos para el transporte de cargas y con un peso máximo mayor a los 3.500 kg	Con un motor de una potencia máxima menor a 75 kW (102CV)	81
	Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 75 kW pero menor a 150 kW ($\geq 102\text{CV}$ y $< 204\text{CV}$)	83
	Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 150 kW (240CV)	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 (1 dB (A)).

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

3.2. Nivel sonoro de ruido emitido según método estático:

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

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

Para toda configuración de vehículo, en el que el valor no sea homologado por el fabricante o importador por haber cesado su producción, 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 9 C-1.

4. Niveles de emisión de contaminantes para vehículos automotores,

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
MONOXIDO 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
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA	3,0%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA	600 ppm

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

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA	2,5%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA	400 ppm

Procedimiento de ensayo y medición: Los métodos de ensayo y en el ANEXO N que forma parte de la presente reglamentación.

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

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

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

Medición por filtrado: INDICE BACHARACH 6

Medición con opacímetro: COEFICIENTE DE ABSORCION $2,62 \text{ m}^{-1}$

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

Medición por filtrado: INDICE BACHARACH 5

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

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

5. Condiciones generales.

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

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

- a) emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos en marcha lenta, expresada en porcentaje (%) y partes por millón (ppm), respectivamente;
- b) velocidad angular del motor en marcha lenta, expresada en revoluciones por minuto (rpm);
- c) ángulo de avance inicial de ignición, expresado en grados sexagesimales (°);
- d) otras especificaciones que el fabricante juzgue necesario divulgar para el correcto mantenimiento del vehículo, atendiendo al control de las emisiones.

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

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

5.2. Vehículos equipados con motor de ciclo Diesel.

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

A partir de las fechas de entrada en vigencia de las exigencias de Reglamentación, los fabricantes de vehículos automotores con motor de ciclo Diesel deberán declarar antes del último día hábil de cada semestre, los valores de la media y el desvío estándar de las emisiones de partículas visibles (humo), monóxido de carbono, hidrocarburos, óxido de nitrógeno y material particulado, de acuerdo a los ensayos establecidos en el párrafo 2.2., para todas las configuraciones de vehículos en producción; todos los valores deben representar los resultados del control de calidad efectuado por el fabricante. El informe debe explicar los criterios utilizados para la obtención de los resultados y conclusiones. Los informes de los ensayos realizados deberán quedar a disposición de la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO, para consulta.

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

5.3. Requisitos para todos los motores y vehículos automotores.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, el tornillo de regulación de la mezcla aire-combustible en marcha lenta y otros ítems regulables de calibración de motor, que puedan afectar significativamente la emisión de gases, deberán ser lacrados por el fabricante o poseer limitaciones para su regulación, debiendo el vehículo responder, en cualquier punto de la regulación permitida, a los límites de emisión de gases establecidos en el presente artículo.

El fabricante del vehículo y/o motor deberá presentar a la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO un informe de las piezas, conjuntos y accesorios que ejerzan influencia significativa en las emisiones de gases de la configuración del vehículo, para la cual se solicita homologación. Tales piezas,

conjuntos y accesorios sólo podrán ser comercializados para reposición y mantenimiento observando las mismas especificaciones del fabricante del vehículo y/o motor a que se destinen y tuvieran aprobación de control de calidad.

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

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

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

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

Incisos b) y c) Sin reglamentar.

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

1.- La DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS, del MINISTERIO DE JUSTICIA, es la Autoridad Competente de aplicación en todos los aspectos relativos a la identificación de vehículos (VIN), a la grabación del número de motor y a las placas de identificación de dominio. Además, podrá establecer el grabado del número de dominio en motor y/o chasis en la oportunidad y forma que ésta determine u otros códigos identificatorios que establezca.

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

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

- a) En el piso del vehículo, bajo uno de los asientos delanteros;
- b) En el montante de la puerta delantera lateral derecha;
- c) En el compartimiento del motor;
- d) En el parabrisas, o al menos en uno si es dividido, y en la luneta si existiese;
- e) En por lo menos DOS (2) vidrios en cada lado del vehículo, cuando existiese, exceptuando los ventiletes.

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

Los vehículos semiterminados (sin cabina, con cabina incompleta, tales como los chasis para 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 su fabricación.

Para todos los fines previstos en el punto 3, el décimo dígito del VIN (número de identificación del vehículo) que prevé la norma ISO 3779 está reservado para la identificación del año-modelo.

En los vehículos de DOS (2) o TRES (3) ruedas, las grabaciones serán hechas como mínimo en DOS (2) lugares, una en la columna de soporte de la dirección y la otra en el chasis (cuadro).

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

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

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

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

- ANCHO: CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm).

- ALTURA: CIENTO TREINTA MILIMETROS (130 mm).

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

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

CAPITULO II

PARQUE USADO

ARTICULO 34.- REVISION TECNICA OBLIGATORIA.-

1.- Todos los vehículos que integran las categorías L, M, N, y O previstas y definidas en el Artículo 28 de esta Reglamentación, 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 items 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 del 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 un 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 gratuito.

12.- A los efectos de garantizar la homogeneidad y la calidad de las revisiones de los vehículos de cada Jurisdicción Local (JL), las SECRETARIAS DE TRANSPORTE E INDUSTRIA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS 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 Establecer 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.

e Fijar las características técnicas mínimas del equipamiento a utilizar por los Talleres de Revisión Técnica (TRT).

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 en su jurisdicción, garantizando 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 impidiese el control de auditoría por cualquiera de los medios o no se encontrare el Director Técnico responsable en el Taller de Revisión Técnica (TRT), la Autoridad Jurisdiccional deberá disponer 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 que figurarán 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 en el 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 modificatorias o ampliatorias.

21.- El Taller de Revisión Técnica deberá adherir en el parabrisas delantero una identificación de la habilitación otorgada a la unidad para facilitar el control a simple vista por parte de las autoridades en la vía pública.

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

La información de la etiqueta deberá coincidir con la consignada en el Certificado de Revisión Técnica (CRT), manteniendo el mismo tipo de características de seguridad.

Los colores bases de estas identificaciones serán renovados por año calendario, para obtener el máximo contraste posible, según el siguiente orden de emisión a partir de 1996: 1) verde, 2) amarillo, 3) azul, 4) bermellón, 5) 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 ante 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 Detector de holguras.

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

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

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

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

g Instalaciones con elevador o fosa de inspección.

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

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

j Téster.

k Frenómetro (Desacelerómetro).

l Dispositivo de verificación de Alineación de Dirección.

m Dispositivo de Control de Amortiguación.

n Herramientas 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.

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

25.- 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 instrumento que éste ponga en vigencia a los fines de llevar la estadística de los datos del parque vehicular y del art. 68 párrafo 3° 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 Rápidas Aleatorias (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 Aleatoria (RRA), se la asentará en el Certificado de Revisión Técnica (CRT) haciéndose constar las anomalías que presente el vehículo y, en caso de que las mismas no impidan la circulación, el plazo para su 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 secunda, 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 foliado y rubricado donde deberá consignarse el lugar, la fecha y hora y el personal afectado. En este libro se anotarán las irregularidades constatadas en los vehículos, según lo indicado en el ANEXO J (J.4.), que forma parte integrante de la presente reglamentación.

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.- Talleres de reparación.

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

2. La Autoridad Jurisdiccional otorgará a los talleres de reparación la habilitación para una o varias de las especialidades que el solicitante requiera, de conformidad a las categorizaciones indicadas en la "Clasificación de Talleres y Servicios" que como ANEXO K, forma parte de la presente.
3. El organismo nacional competente establecerá la nómina de conjuntos o subconjuntos de autopartes de seguridad y piezas comprendidas dentro de cada especialidad, y los manuales de procedimiento de reparación y servicios.
4. Será condición de habilitación de los talleres y servicios incluidos en el ANEXO K de la presente, contar, además del requisito del Artículo 35 de la Ley, con las herramientas y equipos adecuados a la o las especialidades para las cuales soliciten su habilitación.
5. La Autoridad Jurisdiccional podrá realizar todas las verificaciones y comprobaciones que estime pertinentes, a efectos del control de los talleres y servicios habilitados.
6. Quienes no posean título Técnico o Profesional en la especialidad, para ser Director Técnico responsable de los Talleres de Reparación, deberán obtener el Certificado que lo habilite en la especialidad de acuerdo a los requerimientos exigidos por los organismos competentes.
7. Los Directores Técnicos de los Talleres CLASE 1, 2 y 3, deberán poseer los grados de capacitación o aptitud que a continuación se indican:
 - a. Obligación del profesional universitario a cargo con título habilitante con incumbencia en la materia para:
 - Modificación de chasis, retiro o agregado de conjuntos.
 - Modificación de carrocerías.
 - Modificación de los Sistemas de Seguridad siguientes: Sistema de Frenos, Sistema de Dirección, Sistema de Suspensión, Sistema de Transmisión.
 - Modificación de Motores o Repotenciación.
 - b. Obligación conforme a lo prescrito en el ítem 6. precedente, exceptuándose por única vez, a aquellos talleres mecánicos y gomerías que a la fecha de entrada en vigencia de esta reglamentación se encuentren habilitados por la Autoridad Jurisdiccional, sin perjuicio de asumir todas las responsabilidades prescritas en el ítem 11., para el caso de los talleres de reparación o cambio de elementos, de:
 - Motores.

- Chasis.
- Dirección.
- Suspensión.
- Frenos.
- Carburación y Encendido.
- Inyección.
- Control de Humos y Contaminantes.
- Alineación y Balanceo.
- Sistema de Transmisión.
- Sistema Eléctrico e Iluminación.
- Sistema de Combustible (Salvo GNC).
- Instrumental y Accesorios.
- Cerraduras de Seguridad.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Número de orden.
- b) Fecha.
- c) Marca.
- d) Modelo.
- e) Dominio.
- f) Titular.
- g) Reparaciones efectuadas (con el listado de los elementos cambiados).
- h) Final de obra o motivo de retiro de la unidad sin final de obra, indicando reparaciones faltantes.
- i) Observaciones.
- j) Firma del Director Técnico.
- k) Firma del responsable del vehículo.

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

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

TITULO VI

LA CIRCULACION

CAPITULO I

REGLAS GENERALES

Art. 36. — **PRIORIDAD NORMATIVA.**— Sin reglamentar.

Art. 37. — **EXHIBICION DE DOCUMENTOS.**— Sólo procederá la retención de documentos en los supuestos contemplados en el inc. b) del Art. 72 de la Ley N° 24.449 objeto de reglamentación.

Los documentos exigibles son, además de los contemplados en el Art. 40 de la Ley N° 24.449, los siguientes:

- Documento de identidad;
- Comprobante de pago del impuesto a la radicación del vehículo;
- Constancia de Revisión Técnica Obligatoria en vigencia;

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

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

Art. 40. — **REQUISITOS PARA CIRCULAR.**— El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones 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 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 N° 6582/58, Ley N° 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 Art. 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 Art. 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 (1 kg) de capacidad. El soporte debe impedir su desprendimiento, aún en caso de colisión o vuelco, pero debe poder ser fácilmente liberado para su empleo y ubicarse en lugar que no cree riesgos, no pudiendo estar en los parantes del techo, ni utilizarse abrazadera elástica. 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 a) apartado 6.2.b 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 e potencial extintor de 5 B;

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

f.1.2.3. Los de transporte de mercancías y residuos peligrosos, 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 emplea contra el incendio de la carga no lo agrave y, si es posible, lo combata.

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

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

f.2. Las balizas portátiles, en cantidad de dos por lo menos, se portarán 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 (0,5 m²), una longitud entre CUATRO Y CINCO DECIMAS DE METRO (0,4 a 0,5 m), y un ancho comprendido entre CINCO y OCHO CENTESIMAS DE METRO (0,05 a 0,08 m). Tal superficie debe contener material retrorreflectante rojo en un mínimo de DOSCIENTAS CINCUENTA CENTESIMAS DE METRO CUADRADO (0,25 m²). El resto puede ser material fluorescente anaranjado, distribuido en su borde interno. En la base tendrán un soporte que asegure su estabilidad con vientos de hasta SETENTA KILOMETROS POR HORA (70 km/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 amarilla deben tener una visibilidad horizontal en los TRESCIENTOS SESENTA GRADOS (360°), desde una distancia, de noche y con buen tiempo, de QUINIENTOS METROS (500 m) y una capacidad de funcionamiento ininterrumpida no inferior a DOCE (12) horas. Deben ser destellantes de CINCUENTA a SESENTA (50 a 60) ciclos por minuto, con fuente de alimentación autónoma y sistema eléctrico o electrónico, que deberán estar totalmente protegidas contra la humedad.

g.1. Los menores de 10 años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correaje correspondiente.

g.2.1. Los ciclomotores no pueden llevar carga ni pasajero superior a CUARENTA KILOGRAMOS (40 kg);

g.2.2. Las motocicletas de dos ruedas no deben transportar más de un acompañante, ni carga superior a los CIEN KILOGRAMOS (100 kg);

g.2.3. Se aplica en lo pertinente lo dispuesto en los arts. 53 a 58 y consecuentemente el 72.c) 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 MILESIMAS DE METRO (0,025 mm);

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 CENTESIMAS DE METRO (0,02 m) 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 cintas de DOS CENTESIMAS de metro (0,02 m) de ancho mínimo y hebilla de registro, que pasando por debajo del mentón sujeta correctamente el casco a la cabeza;

j.1.5. Puede tener adicionalmente: visera, protector facial inferior integrado o desmontable y pantalla visora transparente;

j.1.6. Exteriormente debe tener marcas retrorreflectivas ubicadas de manera tal que desde cualquier ángulo de visión expongan una superficie mínima de VEINTICINCO CENTESIMAS DE METRO CUADRADO (0,25 m²);

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 absorber 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 (aún 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 distorsionarla, 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, sólo puede ser exigido si el diseño original del asiento del mismo lo permite conforme a las especificaciones de la norma técnica respectiva.

Art. 41. — PRIORIDADES.— La prioridad de paso en una encrucijada rige independientemente de quien ingrese primero al mismo.

El incumplimiento de cualquiera de los supuestos de este artículo tiene las sanciones establecidas en el Anexo 2.

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

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

b) y c) Sin reglamentar;

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

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

f) y g) Sin reglamentar;

Art. 42. — ADELANTAMIENTO.—

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

b) Sin reglamentar;

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

d) al h) Sin reglamentar;

Art. 43. — GIROS Y ROTONDAS.—

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

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

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

b) al e) Sin reglamentar;

Art. 44. — VIAS SEMAFORIZADAS.—

a.1. 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;

Art. 45. — VIA MULTICARRILES.—

a) y b) Sin reglamentar;

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

d) al g) Sin reglamentar;

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

a) al d) Sin reglamentar;

Art. 47. — USO DE LAS LUCES.— Durante la circulación nocturna deben mantenerse limpios los elementos externos de iluminación del vehículo.

Sólo podrán utilizarse las luces interiores cuando no incidan directamente en la visión del conductor;

a) 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;

Art. 48. — PROHIBICIONES.—

a.1. Cualquier variación en las condiciones físicas o psíquicas respecto a las tenidas en cuenta para la habilitación, implican:

a.1.1. En caso de 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 el caso de ingesta de alcohol, no se podrá conducir con más de MEDIO GRAMO (0,5 g) 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 art. 85;

a.1.2.3. La ingesta de drogas (legales o no) impide 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, variando el pensamiento, ideación y razonamiento habitual. En tal caso se aplica el art. 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 permisión a persona no habilitada para conducir, cuando el propietario o tenedor o una autoridad de aplicación, conocen tal circunstancia y no la han impedido;

c) Sin reglamentar;

d) Sin reglamentar;

e) La autoridad local es la competente para establecer en cada caso la determinación de "zona céntrica de gran concentración de vehículos";

f) Sin reglamentar;

g) La distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos, de todo tipo, que circulan por un mismo 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 que las barreras se encuentren fuera de funcionamiento, solamente podrán traspasar, si alguna persona, desde las vías, comprueba que no se acerca ningún tren;

l)1. Se entiende por "cubiertas con fallas" las que presentan deterioros visibles, como cortaduras que lleguen al casco, desprendimientos o separaciones del caucho o desgaste de la banda de rodamiento que deje expuestas las telas;

1.2. 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 (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DECIMAS DE MILIMETRO (0,5 mm);

1.3. Los neumáticos de un mismo eje o conjunto (tándem), deben ser de igual tamaño, tipo, construcción, peso bruto y montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría sólo en caso de utilización de la rueda de auxilio. Para automóviles que usen neumáticos del tipo diagonal y radial simultáneamente, estos últimos deben ir colocados en el eje trasero;

1.4. Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto para los casos previstos en la Norma IRAM 113.337/93. Asimismo tampoco se pueden utilizar neumáticos reconstruidos en los ejes delanteros de ómnibus de media y larga distancia, en camiones y en ambos ejes de motocicletas;

m) 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 semirremolque y un acoplado o más, no estando permitido incluir más de un semirremolque;

p) Este tipo de carga no debe sobrepasar el borde superior de la caja del camión, cubriéndose la misma total y eficazmente con elementos de dimensiones y contextura adecuadas para impedir la caída de los mismos;

q) Los elementos complementarios o aditamentos de identificación del vehículo, 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 quedan facultados para proceder a su retiro de la vía pública.

Los arreos de hacienda que tengan que cruzar un camino, lo efectuarán en horas diurnas, en forma perpendicular al mismo y con la mayor celeridad posible. En casos de incendio, inundaciones o razones de comprobada fuerza mayor, los propietarios de animales, quienes debieran sacar los mismos durante la emergencia, deberán acompañarlos por una persona guía que se responsabilice de su conducción;

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 los 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 Art. 33 de la Ley 24.449 y su reglamentación;

x) e y) Sin reglamentar;

Art. 49. — ESTACIONAMIENTO.—

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

a.1. La autoridad local debe reglamentar específicamente el uso de la grúa y del inmovilizador (bloqueador), siendo el pago del arancel del servicio, el único requisito para liberar el vehículo afectado. La grúa deberá remover exclusivamente aquellos vehículos en infracción al inc. b) del Art. 49 de la presente Ley.

a.2 El estacionamiento se debe realizar:

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

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

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

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

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

b) Sin reglamentar

b.1 Sin reglamentar

b.2. Sin reglamentar

b.3. Sin reglamentar

b.4 Sin reglamentar

b.5. Sin reglamentar

b.6. Cuando no existe prohibición general sobre el respectivo costado de la vía, debe colocarse la señal R8 del Sistema Uniforme de Señalamiento Vial. En este caso la señal puede ser de menor tamaño, no reflectiva y colocada sobre la línea de edificación:

Cuando no hay señal en un acceso y existe permisión de estacionar en la cuadra, se supone que esa entrada no está en uso. Cuando está señalizado, la autoridad de aplicación local debe controlar que la misma se ajuste a las características del lugar;

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

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

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

CAPITULO II

REGLAS DE VELOCIDAD

Art. 50. — VELOCIDAD PRECAUTORIA.— Sin reglamentar.

Art. 51. — VELOCIDAD MAXIMA.— Sin reglamentar.

Art. 52. — LIMITES ESPECIALES.— Sin reglamentar.

CAPITULO III

REGLAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE

Art. 53. — EXIGENCIAS COMUNES.—

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

b) Antigüedades máximas.

b.1) Los propietarios de vehículos para transporte de pasajeros, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el Artículo 53 inciso b) de la Ley 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 indicados 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 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 consignada en el Artículo 53 inciso b) de la Ley N° 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 carga, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la

consignada en el Artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449, de acuerdo al cronograma que se establece a continuación:

1. Modelos 1969 y anteriores, a partir del 1° de julio de 1996.
2. Modelos 1970, 1971 y 1972, a partir del 1° de enero de 1997.
3. Modelos 1973, 1974 y 1975, a partir del 1° de enero de 1998.
4. Modelos 1976, 1977 y 1978, a partir del 1° 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 inciso b) del Artículo 53 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 las categorías 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 aspectos 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 debe aplicar la misma señalización.

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

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

h.4. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE 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;

Art.. 54. — TRANSPORTE PUBLICO URBANO.—

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 2.6. Poseer retrovisores externos y vidrios de seguridad, según los ANEXOS E y F de esta Reglamentación;
- 2.7. Carecer de asientos móviles o provisorios;
- 2.8. Poseer iluminación interior suficiente;
- 2.9. Poseer matafuegos normalizados según el tipo de vehículo de que se trate, de acuerdo a lo regulado en el inc. f.1. del Art. 40;
- 2.10. Poseer las luces intermitentes de emergencia conforme se establece en el punto C.2.5. del ANEXO I de esta Reglamentación;
- 2.11. No tener una antigüedad mayor a DIEZ (10) años al momento de ingresar a la prestación del servicio, pudiendo permanecer en el mismo en tanto cumpla las demás exigencias de esta reglamentación y las que establezca la autoridad jurisdiccional. El requisito establecido en este apartado tendrá vigencia a partir del 1° de Julio de 1999.
- 2.12. Llevar en la parte trasera el círculo retrorreflectivo establecido en el inc. h) del Art. 53, y de la misma forma el número de habilitación correspondiente;
- 2.13. Respecto a los correaes de seguridad se aplicará lo dispuesto en el punto C.1, del inc. a) del Art. 30;
- 2.14. Cumplir con las normas locales sobre higiene y salubridad de la unidad;
- 2.15. La autoridad jurisdiccional promoverá vehículos especialmente adaptados para menores con movilidad reducida a fin de contribuir mediante las opciones del transporte, a la integración de los menores con discapacidad;
3. En la prestación del servicio, deberá extremarse la prudencia y el cumplimiento de la normativa específica, manteniendo las puertas cerradas durante la circulación, permitiendo el ascenso/descenso sólo por la puerta contigua a la acera más próxima al destino, conservando encendidas las luces de emergencia. Sólo podrá transportarse docentes, familiares o personas vinculadas con el motivo del viaje;
4. La responsabilidad por el incumplimiento de lo establecido en la presente, es solidaria entre el propietario de la unidad, el titular del servicio y el establecimiento al que pertenecen los menores, con excepción de los hechos sólo imputables a la conducta del conductor.

ARTICULO 56. — TRANSPORTES DE CARGA.—

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

declaración jurada, en cada oportunidad que realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica. La constancia de haber realizado ésta, lo es también de inscripción.

b) La inscripción se realizará de la siguiente forma:

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

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

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

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

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

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

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

d) Sin reglamentar;

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

f) Sin reglamentar.

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

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

h) Los transportes de sustancias y residuos peligrosos cumplirán con las disposiciones de la Ley N° 24.051, su reglamentación y con el Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, que como ANEXO S, forma parte de la presente Reglamentación.

Art. 57. — EXCESO DE CARGA.—

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: perecedera, imperecedera, contaminante o peligrosa, vencido dicho plazo se procederá de oficio a su retiro.

En los casos en que se detecte un exceso de peso, la autoridad vial y los concesionarios quedan 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 TANDEM DOBLE		EJE TANDEM TRIPLE	
	RUEDAS SIMPLES	RUEDAS DOBLES	RUEDAS SIMPLES	RUEDAS DOBLES	RUEDAS SIMPLES	RUEDAS DOBLES
DE 1kg A 500 kg	137	120	145	123	159	125
DE 501kg A 1000 kg	184	143	206	151	313	155
DE 1001kg A 1500 kg	242	169	283	184	355	190

DE 1501kg A 2000 kg	314	199	381	221	502	231
DE 2001kg A 2500 kg	400	233	502	265	692	278
DE 2501kg A 3000 kg	502	271	651	314	931	333
DE 3001kg A 3500 kg	624	314	829	369	1227	394
DE 3501kg A 4000 kg	766	361	1042	432	1588	464
DE 4001kg A 4500 kg	931	413	1294	502	2024	543
DE 4501kg A 5000 kg	1121	471	1588	581	2544	632
DE 5001kg A 5500 kg	1340	535	1930	669	3158	730
DE 5501kg A 6000 kg	1588	605	2325	766	3877	841
DE 6001kg A 6500 kg	1870	682	2778	873	4713	963
DE 6501kg A 7000 kg	2187	766	3293	991	5677	1098
DE 7001kg A 7500 kg	1544	857	3877	1121	6781	1246
DE 7501kg A 8000 kg	2941	957	4536	1264	8040	1409
DE 8001kg A 8500 kg	3386	1854	5275	1419	9466	1588
DE 8501kg A 9000 kg	3876	1181	6101	1588	11074	1763
DE 9001kg A 9500 kg	4421	1307	7020	1772	12878	1996
DE 9501kg A 10000 kg	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 89 y concordantes del Reglamento de Procedimientos Administrativos, Decreto N° 1759/72 t.o. 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 o los posibles daños a la infraestructura.

En el caso de la red vial concesionada dicho canon será percibido por el ente o empresa responsable del mantenimiento del camino.

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

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

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

CAPITULO IV

REGLAS PARA CASOS ESPECIALES

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

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

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

b) En el calzado, estará colocada sobre el talón.

La COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL en coordinación con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, especificará los colores y características de la vestimenta para las fuerzas de seguridad y policiales, defensa civil, bomberos, servicios de apuntalamiento, explosivos, u otros similares de

urgencia, trabajadores de auxilio mecánico, de la construcción de la vía pública, de recepción de residuos o escombros, personal de ambulancias, personal de los vehículos guías y de los de las cargas excepcionales, u otros servicios que se presten en la vía pública.

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

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

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

Art. 61. — VEHICULOS DE EMERGENCIA.—

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

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

3. Los usuarios de la vía pública, facilitarán la circulación 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 se deje libre el carril correspondiente.

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

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

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

El reconocimiento u otorgamiento de las franquicias, corresponde a la máxima autoridad del tránsito en cada jurisdicción, luego de acreditados los requisitos

correspondientes. Se establecerán sendos distintivos uniformes para las franquicias de estacionamiento, de circulación y para cada una de las situaciones siguientes:

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

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

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

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

c.3. **PROFESIONALES**, sólo para estacionamiento:

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

c.3.2. **SACERDOTES**: misma situación;

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

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 a juicio del organismo mencionado reúnan los antecedentes suficientes para asumir ese cometido.

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 la 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, deberán circular con la documentación prevista en los incisos a), b) y d) del artículo 40 de la Ley N° 24.449, el distintivo otorgado por el Registro de Automotores Clásicos a la vista, y a una velocidad precautoria no superior a los CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (50 Km/h).

d.2. **PROTOTIPOS EXPERIMENTALES:** son 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 VEHICULOS INCOMPLETOS:** tienen franquicia de circulación, cuando posean los siguientes elementos: neumáticos, guardabarros, frenos, sistema de iluminación y señalamiento (faros delanteros, luces de posición delanteras y traseras, de giro y de freno), espejos retrovisores, parabrisas, correa y casco de seguridad. Estos vehículos sólo podrán circular en horas diurnas y a una velocidad máxima de SETENTA kilómetros por hora (70 km/h);

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

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

CAPITULO V

ACCIDENTES

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

Art. 65. — OBLIGACIONES.—

- a) La detención debe hacerse en lugar seguro y sin crear nuevos riesgos;
- b) Sin reglamentar.
- c) La denuncia, exposición o acta de choque, se realizará en el formulario establecido en el ANEXO U, cuando corresponda;
- d) La autoridad administrativa de investigación debe estar expresamente facultada para esos fines, estableciendo la causa del accidente y no las responsabilidades.

En caso de vehículos equipados con sistemas o elementos de control aplicables al registro de las operaciones del mismo, se debe comunicar tal circunstancia, debiendo la autoridad interviniente secuestrar el soporte con los datos, cuando del accidente resultaren víctimas. En las mismas circunstancias el conductor o acompañante y en su defecto, otra persona legítimamente interesada, debe entregar el soporte grabado a dicha autoridad.

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

Art. 66. — INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA.— Cada jurisdicción provincial centralizará la información de su territorio, remitiéndola al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO.

Apruébanse los modelos de formularios de siniestro, a los fines previstos en los incisos a y b de este Artículo, que como ANEXO U, forma parte de la presente, copia de los cuales deben ser remitidos de inmediato por la autoridad de aplicación al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, quien podrá adecuar dichos modelos, previa consulta con los organismos de los arts. 6º y 96 de la presente Ley, conforme a sus requerimientos operativos.

- a) Es autoridad de aplicación la 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 éste la remisión de la copia pertinente al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO.

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

Art. 68. — SEGURO OBLIGATORIO.— Sin reglamentar.

TITULO VII

BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 69.- Sin Reglamentar.

Artículo 70.- Sin Reglamentar.

Artículo 71.- Sin Reglamentar.

CAPITULO II

MEDIDAS CAUTELARES

ARTICULO 72.- La retención preventiva a que se refiere el Artículo de la Ley que se reglamenta, estará a cargo de la autoridad policial o fuerzas de seguridad en sus respectivas jurisdicciones.

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

Deberá dejarse constancia del acto.

En los casos en que el estado de intoxicación se presuma, 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 acta;
- otros datos que precisen la comprobación de la falta;
- resultados del examen de aptitud psicofísica, 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 hiciera 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 o ilegitimidad de la documentación, según los casos taxativamente enumerados en el Art. 40;

d) Sin reglamentar:

e) Sin reglamentar.

ARTICULO 73.- En los controles preventivos masivos para determinación de alcoholemia o intoxicación por drogas, debe participar, por lo 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 la 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 74.- Sin Reglamentar

TITULO VIII

REGIMEN DE SANCIONES

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

ARTICULO 75.- A los fines del inciso c) del Artículo que se reglamenta, para aquellas presuntas faltas y/o delitos que se verifiquen sin poder individualizar al conductor del vehículo involucrado en el hecho, se informará al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO la matrícula y/o datos identificatorios del automotor con el objeto de que el citado organismo obtenga 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 10 días hábiles a partir de la fecha de su notificación. El incumplimiento de la obligación de informar o de individualizar fehacientemente a sus dependientes, presuntos infractores, constituye falta grave de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 77 inciso g) de la presente Ley.

ARTICULO 77.- 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 2 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 Art. 10, por docentes habilitados,

siendo el arancel a cargo del sancionado. En estos casos, los concurrentes deberán aprobar nuevamente los exámenes teóricos y teórico-prácticos, establecidos en los incisos a.4 y a.5 del Art. 14. La sustitución de la multa por este curso, sólo puede hacerse una vez al año.

ARTICULO 84.- A los fines de la determinación del monto 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

EXTINCION DE ACCIONES Y SANCIONES. NORMA SUPLETORIA

ARTICULO 88.- Sin Reglamentar.

ARTICULO 89.- Sin Reglamentar.

ARTICULO 90.- Sin Reglamentar.

TITULO IX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

ARTICULO 91.- ADHESION.- Sin reglamentar.

ARTICULO 92.- ASIGNACION DE COMETIDO.- Sin reglamentar.

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

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

ARTICULO 95.- DEROGACIONES.- Quedan derogados los Decretos números 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 LA SEGURIDAD VIAL.- El presente artículo se reglamenta en el apartado 9 del ANEXO T "SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL".

ARTICULO 97.- Sin reglamentar.

Anexo al artículo 29 inciso a) apartado 6.1.

ANEXO B

Seguridad del Habitáculo y de Protección Exterior.

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

Anexo B 1. Desplazamiento del Sistema de Control de Dirección.

Contenido.

1.1. Objeto.

1.2. Aplicación.

1.3. Definiciones.

1.4. Requisitos.

1.5. Observaciones.

1.6. Método de ensayo de colisión contra barrera.

1.1. Objeto. Establecer límites en el desplazamiento hacia atrás, dentro del compartimiento de pasajeros, de los sistemas de control de dirección, para reducir las posibilidades de lesiones en el pecho, cuello y cabeza del conductor.

1.2. Aplicación. Este documento se aplica a los vehículos Categorías M₁ y N₁: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

1.3. Definiciones. A efectos de este documento, considérase como:

COLUMNA DE DIRECCION: Al conjunto estructural que incluye parcial o totalmente el árbol de dirección.

ARBOL DE DIRECCION: Al componente que transmite el momento de fuerza (torque) del volante de dirección a la caja de dirección.

1.4. Requisitos.

- La extremidad superior de la columna y/o la barra de dirección no debe desplazarse horizontalmente hacia atrás más de CIENTO VEINTISIETE MILIMETROS (127 mm), respecto a un punto no deformado del vehículo y paralelo al eje longitudinal del mismo, en un ensayo de colisión frontal contra barrera fija, moviéndose el vehículo perpendicularmente a la barrera, a una velocidad de CUARENTA Y OCHO KILOMETROS POR HORA (48 Km/h), conforme a lo indicado en el documento: "METODO DE ENSAYO DE COLISION CONTRA BARRERA (1.6)", de este Anexo.

- El desplazamiento del árbol de dirección deberá ser determinado por medición dinámica.

1.5. Observaciones.

1.5.1. En el ensayo de colisión frontal, se permitirá para la velocidad de impacto una tolerancia que esté comprendida entre CUARENTA Y OCHO KILOMETROS POR HORA Y CINCUENTA Y TRES KILOMETROS POR HORA (48 Km/h y 53 Km/h), debiéndose en ese caso, corregir el valor de desplazamiento de la extremidad superior de la columna y/o árbol de dirección, para la velocidad de CUARENTA Y OCHO KILOMETROS POR HORA (48 Km/h), por la fórmula siguiente:

$$D_1 = \frac{V_1^2}{V_2^2} D_2$$

Siendo:

D_1 = Desplazamiento en el impacto a CUARENTA Y OCHO KILOMETROS POR HORA (48 Km/h).

D_2 = Desplazamiento real obtenido con la velocidad de impacto.

V_1 = CUARENTA Y OCHO KILOMETROS POR HORA (48 Km/h)

V_2 = Velocidad real en el momento del impacto.

1.5.2. Para este ensayo está permitido el uso de un maniquí que represente al conductor, sin que sea necesario observar los efectos debido a su presencia.

1.6. Método de ensayo de colisión contra barrera.

Objetivo. Este método de ensayo tiene por finalidad establecer un modelo patrón en los métodos de colisión contra barrera para que los ensayos realizados en distintos lugares sean comparables.

1.6.2. Generalidades.

- La colisión contra barrera representa el tipo más severo de impacto de los vehículos automotores. Las condiciones de desaceleración durante colisiones contra barrera son más fácilmente reproducibles que aquellas que ocurren durante otros tipos de impactos.
- Los ensayos de colisión contra barrera son realizados con vehículos automotores a efectos de obtener información de valor que permita reducir heridas de los ocupantes y con el fin de apreciar la integridad de la estructura.
- La finalidad de este método patrón es proveer la simulación real de las fuerzas que actúan sobre los vehículos y los ocupantes durante colisiones accidentales contra objetos fijos.
- Mediciones de cargas y deflexiones estructurales, determinación de la dinámica de los ocupantes, observaciones fotográficas y análisis posteriores a la colisión de los acontecimientos especiales pertinentes, pueden ser usados para establecer criterios de proyectos.

1.6.3. Requisitos.

1.6.3.1. Lugar de ensayo. El lugar del ensayo debe comprender un área suficientemente extensa para proveer los espacios necesarios para la barrera, la ubicación de varios equipos fotográficos, el área protegida para el observador y disponer de la distancia necesaria para acelerar el vehículo a la velocidad requerida en el ensayo.

1.6.3.1.1. El lugar junto al punto de impacto debe ser plano.

1.6.3.1.2. La vía de acceso a la barrera y la superficie junto a ésta, deben ser pavimentadas.

1.6.3.1.3. Deben haber medios para posicionar con precisión el equipo fotográfico.

1.6.3.2. Barrera. Una barrera apropiada para ensayos de impacto de automóviles y utilitarios derivados, debe tener las características descritas a continuación:

1.6.3.2.1. La barrera debe ser de concreto reforzado con, por lo menos, TRES METROS (3,00 m) de ancho, UN METRO CON CINCO DECIMAS (1,50 m) de alto y SEIS DECIMAS DE METRO (0.60 m) de espesor.

1.6.3.2.2. Debe construirse por detrás de la barrera, un terraplén de aproximadamente NOVENTA MIL KILOGRAMOS (90.000 kg) de tierra compactada.

1.6.3.2.3. La superficie de impacto de la barrera debe ser perpendicular a la dirección final de aproximación del vehículo y debe estar recubierta con madera compensada (aglomerado) de VEINTE MILIMETROS (20 mm) de espesor.

1.6.3.3. Vía de acceso del vehículo a la barrera. El tipo de vía de acceso requerido depende de la técnica empleada para obtener la velocidad de impacto deseada. Las formas prácticas de acceso a la barrera pueden ser las siguientes:

1.6.3.3.1. Superficie inclinada con la extensión suficiente como para acelerar el vehículo de ensayo a la velocidad de impacto.

1.6.3.3.2.1. que el vehículo de ensayo pueda ser remolcado hasta la velocidad de impacto;

1.6.3.3.2.2. que el vehículo de ensayo pueda ser dirigido por control remoto u otro sistema de control hasta la velocidad de impacto; o

1.6.3.3.2.3. que el vehículo de ensayo pueda ser remolcado o dirigido por carriles guía (otras maneras de acceso pueden ser utilizadas, siempre que contemplen las finalidades propuestas).

1.6.3.4. Protección. Deben tomarse precauciones para asegurar la protección de las personas involucradas en los ensayos.

1.6.4. Metodología.

1.6.4.1. Los efectos de la colisión de los vehículos son complejos por naturaleza, asimismo durante colisiones relativamente simples contra barrera, debe ejercerse el control cuidadoso de los parámetros de impacto.

- Como procedimiento de evaluación patrón está recomendada una velocidad de impacto de CUARENTA Y OCHO KILOMETROS POR HORA (48 Km/h); entre tanto, otras velocidades pueden ser escogidas para estudios especiales, cuando la velocidad es una variable independiente.

- Para que ni los efectos de inercia de la aceleración ni los de la desaceleración puedan de alguna forma influenciar en las condiciones del vehículo o en sus características de rotura y las reacciones subsiguientes de los ocupantes, el vehículo debe impactar contra la barrera a velocidad esencialmente constante.

- El vehículo debe impactar contra el centro de la cara de impacto de la barrera de manera que su eje longitudinal sea perpendicular al plano de la misma, con excepción de los casos en que la variable independiente en la investigación, sea el ángulo de dirección de impacto de la barrera. La línea de centro longitudinal del vehículo de ensayo debe alinearse aproximadamente a TRESCIENTOS CINCO MILIMETROS (305 mm) del centro de la barrera, para mantener una distancia patrón hasta la misma, y poder tener ajustado antes del ensayo, el foco de una máquina fotográfica de alta velocidad.

- Otros requisitos para una cobertura fotográfica aceptable serán: la iluminación adecuada y el fondo blanco (preferiblemente de textura uniforme y exento de objetos en movimiento).

1.6.4.2. El control direccional del vehículo de ensayo puede obtenerse usándose carriles guía o siguiendo un curso preensayado con control remoto u otra práctica segura similar que cumpla los objetivos deseados.

1.6.5. Instrumental y equipamiento. Para obtener información significativa del ensayo de colisión contra barrera es importante que estén provistos los medios adecuados para observar y registrar los resultados. Es necesario escoger el instrumental conforme a los requisitos específicos del ensayo, ya que los objetivos de cualquier impacto son limitados. En este punto se da la orientación en cuanto al tipo de instrumental y equipamiento que pueden ser usados para obtener la información deseada sobre los movimientos y cargas experimentales para el vehículo, sus componentes o sus ocupantes durante el impacto.

1.6.5.1. Aceleración del vehículo. Las aceleraciones globales del vehículo pueden ser medidas por acelerómetros, ubicados en el panel del suelo o extendidos lateralmente en línea con los elementos de anclaje del cinturón de seguridad, o en el umbral de la carrocería próximo a la columna central de la puerta (o atrás del respaldo del asiento delantero en el caso de vehículo sin columna central), pero no tan cerca del anclaje del cinturón de seguridad en el piso, que puedan ser influenciados por distorsión del panel del suelo. Para ángulos de dirección de impacto de la barrera no perpendiculares, se recomienda la colocación de acelerómetros en ambos lados del vehículo.

1.6.5.2. Fuerzas sobre los ocupantes. Para obtener la información de las fuerzas sobre los ocupantes y sus movimientos durante el ensayo, pueden usarse maniqués antropométricos. Estos maniqués deben ser de un tipo que represente aproximadamente las características de tamaño, peso y articulaciones de un ser humano en posición sentada. Los acelerómetros pueden estar colocados en la cabeza, el pecho y cuando sea posible, en la actividad pélvica para hacer registros de la aceleración en estos puntos. Aceleraciones significativas verticales y/o laterales acompañan generalmente a las fuertes desaceleraciones longitudinales de un vehículo que choca, por lo tanto estos acelerómetros deben ser de tipo biaxial o triaxial.

1.6.5.3. Fuerzas en los dispositivos de retención de los ocupantes. Para medir las fuerzas dinámicas soportadas por los dispositivos de retención instalados en el vehículo, pueden ser usados equipos registradores. La cantidad de los equipos usados en cada ensayo de impacto debe ser suficiente para permitir el correcto registro de las fuerzas impuestas a estos dispositivos.

1.6.5.4. Registro de contactos. Las superficies transmisoras pueden ser instaladas en la cabeza, pecho y rodilla de maniqués adecuados, de forma tal que registren el contacto que se produzca con superficies como la visera, el parabrisas, el panel de instrumentos y el volante de dirección, durante el tiempo de impacto del vehículo.

1.6.5.5. Velocidades. Deben proveerse los medios para medir con precisión la velocidad del vehículo inmediatamente antes del impacto contra la barrera.

1.6.5.6. Instrumental fotográfico. Es deseable proveer cobertura fotográfica total de cada ensayo de impacto contra barrera. En los casos que no fuera posible, se recomienda una mínima cobertura para la obtención de la información que resulte significativa.

1.6.5.6.1. Cámaras de alta velocidad. DOS (2) cámaras de alta velocidad es lo mínimo necesario.

1.6.5.6.1.1. Cámaras laterales. Por lo menos una cámara fotográfica de alta velocidad debe colocarse a cada lado del lugar de impacto. Deben disponerse líneas indicadoras para la ubicación precisa del equipamiento fotográfico. Estas cámaras deben situarse de forma tal que el campo de visión sea suficientemente grande como para abarcar al vehículo de ensayo en forma perpendicular al curso de éste en el instante de contacto con la barrera.

Cada cámara debe estar provista de medios para registrar una señal de impulso de tiempo sobre la película y debe tener una relación de cuadros suficiente como para facilitar el análisis rápido del micromovimiento de la película.

Deben colocarse marcaciones adecuadas de calibración y de referencia de posición, tanto para el vehículo y como para los ocupantes. La información que puede obtenerse a través de esta película, por medio del análisis del micromovimiento, incluye el desplazamiento total del vehículo, velocidades y desaceleraciones. Asimismo, podrán realizarse estudios de micromovimiento de cinemática de varios ocupantes, con relación a los registros de los equipos colocados en éstos.

1.6.5.6.1.2. Cámara superior. Puede colocarse una cámara sobre el lugar de impacto. Esta deberá estar centrada en el vehículo y su campo de visión debe ser lo suficientemente grande como para incluir, por lo menos a DOS TERCIOS (2/3) de la parte delantera del vehículo de ensayo. La información obtenida con esta cámara puede también ser usada para análisis de micromovimientos, si fuesen observadas las condiciones establecidas en 1.6.5.6.1.1., que antecede.

1.6.5.6.1.3. Cámara inferior. Una cámara puede colocarse de manera tal que permita la observación de los fenómenos producidos por el impacto en la parte inferior del vehículo.

1.6.5.6.1.4. Comportamiento de los ocupantes. Una cámara adecuada para elevada aceleración "g" puede instalarse para registrar el comportamiento de los ocupantes del vehículo de ensayo a fin de observar el movimiento cinemático de los ocupantes de los asientos delanteros.

1.6.5.7. Diversos.

1.6.5.7.1. Sincronización del instrumental electrónico y fotográfico. Deben existir medios para la sincronización del instrumental electrónico y fotográfico.

1.6.5.7.2. Deformación del vehículo. Deben efectuarse las mediciones después del ensayo de impacto contra barrera para determinar la deformación permanente total.

Anexo B 2. Sistema de Control de Dirección, Absorbedor de Energía. Requisitos de operación.

Contenido.

2.1. Objetivo.

2.2. Aplicación.

2.3. Definiciones.

2.4. Requisitos.

2.5. Método de ensayo del sistema de control de la dirección, absorbedor de energía.

2.6. Instrumental para ensayos de impacto en laboratorio.

2.1. Objetivo. Establecer los requisitos que debe cumplir el sistema de control de dirección con el fin de reducir al mínimo lesiones de pecho, cuello y cara en el conductor, como consecuencia del impacto y que al mismo tiempo reduzcan los riesgos que se pueden producir como consecuencia de enredarse o enganchar la vestimenta.

2.2. Aplicación. Esta norma se aplica a los vehículos Categorías M₁ y N₁: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

2.3. Definiciones. A los fines de este Anexo, se considera:

2.3.1. Sistema de dirección: Al mecanismo básico de control de la dirección y los elementos a él asociados, incluyendo cualquier parte del conjunto de la columna de dirección que posibilite absorción de energía en caso de impacto.

2.3.2. Columna de dirección. Al conjunto estructural que envuelve parcial o totalmente al árbol de dirección.

2.4. Requisitos.

2.4.1. Cuando el sistema de control de dirección sufre un impacto de un bloque representando un cuerpo humano, conforme a lo especificado en el documento "Método de ensayo del Sistema de Control de la Dirección, Absorbedor de Energía" o una representación equivalente, a velocidad relativa de VEINTICUATRO KILOMETROS POR HORA (24 Km/h), la fuerza de impacto desarrollada en el pecho del bloque, transmitida al sistema de control de dirección, no puede exceder de MIL CIENTO TREINTA Y CUATRO KILOGRAMOS (1.134 kg).

2.4.2. El sistema de control de dirección debe ser construido de forma tal que sus componentes o accesorios, incluyendo el mecanismo de actuación de la bocina, adornos y herrajes, no ofrezcan posibilidad de que partes de la vestimenta (relojes, anillos, pulseras, etc.) sean enganchados durante las maniobras normales de conducción, siempre que estos objetos no posean partes salientes.

2.5. Método de ensayo del sistema de control de la dirección, absorbedor de energía.

2.5.1. Objetivo. Este método establece el procedimiento para determinar las características del sistema de control de la dirección, absorbedor de energía, bajo condiciones simuladas de impacto sobre el conductor. Este método emplea un bloque con la forma del torso humano, el cual es arrojado contra el sistema de control de la dirección.

2.5.2. Definiciones. A los fines de este Anexo se considera:

2.5.2.1. Sistema de dirección: Al mecanismo básico de control de dirección y los elementos a él asociados, incluyendo cualquier parte del conjunto de la columna de dirección que posibilite absorción de energía en caso de impacto.

2.5.2.2. Punto de referencia del asiento: El punto de referencia establecido en el proyecto por el fabricante del vehículo y que:

2.5.2.2.1. simule el punto de articulación entre el torso humano y el muslo, con el respaldo del asiento en la posición más vertical;

2.5.2.2.2. posea las coordenadas que establece la relación con la estructura del vehículo, determinada en el proyecto;

2.5.2.2.3. determine la posición normal más desplazada hacia atrás, para cada asiento previsto para el conductor o pasajero; y

2.5.2.2.4. sirva como base para la construcción del asiento.

2.5.3. Requisitos.

2.5.3.1. Referencia. Emplear el instrumental que consta en el punto "Instrumental para Ensayos de Impacto en Laboratorio", en lo que resulte aplicable.

2.5.3.2. Parámetros a ser verificados:

2.5.3.2.1. Velocidad de impacto del bloque representativo del cuerpo humano.

2.5.3.2.2. Valor máximo de la fuerza resultante del impacto.

2.5.4. Equipamiento de ensayo y conjunto de instrumentos.

2.5.4.1. El bloque completo representando el cuerpo humano, deberá tener las siguientes características:

2.5.4.1.1. Razón o relación de deflexión: La razón de deflexión deberá ser de DIEZ CON SIETE DECIMAS DE KILOGRAMO POR MILIMETRO, a CATORCE CON TRES DECIMAS DE KILOGRAMO POR MILIMETRO (10,7 kg/mm a 14,3 kg/mm) cuando sobre el pecho es colocado un perfil U de acero, de CIEN MILIMETROS (100 mm) de altura y TRESCIENTOS OCHENTA MILIMETROS (380 mm) de largo, a UNO CON CINCUENTA Y SIETE CENTESIMAS DE RADIANES (1,57 rad), (equivalente a 90° de arco), del eje longitudinal del bloque, y paralelo a la placa base (Fig. 1), y conforme a lo que fije la norma IRAM respectiva. El centro del perfil U es colocado CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MILIMETROS CON MAS O MENOS SEIS CON TRES DECIMAS DE MILIMETROS ($457 \text{ mm} \pm 6,3 \text{ mm}$) de la parte superior de la cabeza, centrada lateralmente y con una precarga de DOS CON VEINTISEIS CENTESIMAS DE KILOGRAMO (2,26 kg) incluyendo el peso del perfil U, para establecer la línea básica. La velocidad del ensayo es de DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS POR MINUTOS, MAS O MENOS CINCUENTA MILIMETROS POR MINUTO ($250 \text{ mm/min} \pm 50 \text{ mm/min}$). La carga es medida cuando el perfil U se desplaza DOCE CON SIETE DECIMAS DE MILIMETROS (12,7 mm) para adentro del bloque representativo del cuerpo medidos a partir de la línea básica, siendo la razón de la deflexión obtenida, duplicándose el valor de esta carga.

2.5.4.1.2. Peso: El bloque representativo del cuerpo deberá pesar de TREINTA Y CUATRO KILOGRAMOS A TREINTA Y SEIS CON VEINTICINCO DECIMAS DE KILOGRAMO (34 kg a 36,25 kg).

2.5.4.1.3. Centro de gravedad del bloque: El centro de gravedad del bloque completo deberá estar a QUINIENTOS CINCUENTA Y UNO CON DOS DECIMAS DE MILIMETRO MAS O MENOS SEIS CON TRES DECIMAS DE MILIMETROS ($551,2 \text{ mm} \pm 6,3 \text{ mm}$) del tope de la cabeza.

2.5.4.1.4. Momento de inercia: El momento de inercia alrededor del eje lateral que pasa por el centro de gravedad del bloque completo deberá ser de VEINTITRES CENTESIMAS DE KILOGRAMO METRO SEGUNDO AL CUADRADO MAS O MENOS VEINTITRES MILESIMAS DE KILOGRAMO METRO SEGUNDO AL CUADRADO ($0,23 \text{ kg.m.s}^2 \pm 0,23 \text{ Kg.m.s}^2$)

2.5.4.1.5. La configuración del bloque representativo del cuerpo humano es mostrada en las Figuras 2, 3 y 4 al final de este Anexo B.

2.5.4.2. Instrumental. Cualquier instrumental que permita determinar los ítems mencionados en 2.5.32. de este Anexo y que esté de acuerdo con los requisitos indicados en el punto 2.5.3.1. es aceptable, con la siguiente excepción:

Los canales medidores de fuerza deben tener una respuesta de frecuencia plana en aproximadamente, MAS O MENOS EL CINCO POR CIENTO ($\pm 5\%$) desde UNA DECIMA DE HERTZ (0,1 Hz) hasta QUINIENTOS HERTZ (500 Hz). A. MIL

QUINIENTOS HERTZ (1.500 Hz), la atenuación máxima deberá ser de TRES DECIBELES (3 db).

2.5.4.3. Cualquier equipamiento de ensayo es satisfactorio siempre que produzca la velocidad deseada de impacto entre el bloque y el sistema de control de dirección, y asegure que el bloque se mueva paralelamente a la referencia horizontal del vehículo, con movimiento de traslación (no de rotación) en vista lateral en el instante del impacto (ver Figura 5 de este Anexo B). La dirección del movimiento del bloque en el instante del impacto, en la vista de planta, debe ser paralela al eje longitudinal del vehículo.

2.5.4.4. El sistema de control de la dirección debe ser montado en el propio vehículo, en un dispositivo simulador del vehículo, o en una estructura que sea, por lo menos, tan rígida en cuanto a las condiciones de montaje real en el vehículo.

2.5.4.5. Si se usara un dinamómetro, éste debe ser montado entre la columna y el volante de la dirección (o equivalente).

2.5.5. Método de ensayo.

2.5.5.1. La relación vertical entre el volante de la dirección y el bloque representativo del cuerpo humano debe ser establecida de la siguiente manera:

2.5.5.1.1. Usando los diseños del vehículo en el cual el sistema de control de la dirección será usado, se determina la dimensión vertical entre el borde inferior del arco del volante y un punto situado a DIECINUEVE MILIMETROS (19,0 mm) verticalmente encima del punto de referencia del asiento del conductor.

2.5.5.1.2. El bloque representativo del cuerpo humano, en el instante del impacto, debe estar en la posición mostrada en la Figura 5 de este Anexo B. El bloque es centrado, lateralmente, en relación al plano limitado por el aro del volante de la dirección. La dimensión vertical, como está definida en el ítem 2.5.5.1.1 que antecede, es la distancia entre el borde inferior del volante de la dirección y la línea de referencia del bloque.

2.5.5.2. El volante de la dirección o el conjunto formado por el volante de la dirección y columna de la dirección a ser ensayado, es montado en un ángulo de MAS o MENOS DIECISIETE MILESIMAS DE RADIAN ($\pm 0,017$ rad) (equivalente a $\pm 1^\circ$ de arco) en relación al ángulo determinado en el proyecto del vehículo en la vista lateral y de planta.

2.5.5.3. Todas las piezas bajo ensayo deberán ser instaladas usándose los puntos de fijación conforme a los proyectos y las piezas normales de producción o piezas que las simulen, observándose incluso los momentos de fuerza (torque) especificados.

2.5.5.4. Todas las muestras y el bloque deberán ser estabilizados a la temperatura ambiente entre DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES KELVIN Y TRESCIENTOS TRES KELVIN (293 K y 303 K) durante CUATRO HORAS (4 hs) inmediatamente antes del ensayo.

2.6. Instrumental para ensayos de impacto en laboratorio.

2.6.1. Objetivo. Este método describe los requisitos básicos que debe cumplir el instrumental para su uso solamente en aquellos ensayos de impacto que lo citen específicamente. Los procedimientos individuales de ensayos de impacto pueden implicar desvíos de las especificaciones contenidas en este método. Las dimensiones a ser medidas en ensayos de impacto en laboratorio pueden incluir cualquiera o todas las siguientes aceleraciones, velocidades, penetraciones, distancias, fuerzas y tiempo de los eventos.

2.6.2. Requisito mínimo de los canales medidores. Un canal medidor incluye transductores y todos los elementos hasta los equipos de lectura.

2.6.2.1. Aceleración de la masa de impacto u otra masa. Los canales medidores de aceleración deben tener las siguientes propiedades:

2.6.2.1.1. Respuesta de frecuencia: Desde aproximadamente UNA DECIMA DE HERTZ (0,1 Hz) hasta MIL HERTZ (1.000 Hz).

2.6.2.1.2. Precisión: La lectura debe estar dentro de MAS O MENOS EL CINCO POR CIENTO ($\pm 5\%$) del valor real.

2.6.2.1.3. Sensibilidad transversal: Por debajo del CINCO POR CIENTO (5%) de la escala total.

2.6.2.2. Velocidad de la masa de impacto u otra masa. Los canales medidores de velocidad deben tener las siguientes propiedades:

2.6.2.2.1. Precisión: La lectura debe estar dentro de MAS MENOS DOS Y MEDIO POR CIENTO ($\pm 2,5\%$) del valor real.

2.6.2.2.2. Resolución: CINCO DECIMAS DE KILOMETROS POR HORA (0,5 Km/h).

2.6.2.3. Penetración de la masa de impacto hacia adentro de la muestra en ensayo u otra distancia requerida. El canal medidor deberá tener las siguientes propiedades:

2.6.2.3.1. Resolución UN MILIMETRO (1,0 mm).

2.5.2.3.2. Precisión: la lectura debe estar dentro de MAS O MENOS EL CINCO POR CIENTO ($\pm 5\%$) del valor real a menos que esta exigencia sea más severa que lo requerido en cuanto a la resolución.

2.6.2.4. Fuerza desarrollada durante el impacto. Los canales medidores de fuerza deben tener las siguientes propiedades:

2.6.2.4.1. Respuesta en frecuencia: De aproximadamente UNA DECIMA DE HERTZ (0,1 Hz) hasta MIL HERTZ (1.000 Hz).

2.6.2.4.2. Precisión: La lectura debe estar dentro de MAS O MENOS EL CINCO POR CIENTO ($\pm 5\%$) del valor real.

2.6.2.5. Comienzo del ensayo: Se deben tomar las providencias necesarias para marcar el instante en que se produce el contacto inicial de la masa de impacto con la muestra bajo ensayo.

2.6.2.6. Especificaciones generales:

2.6.2.6.1. Velocidad de la cinta del registrador gráfico: MIL QUINIENTOS MILIMETROS POR SEGUNDO (1.500 mm/s), como mínimo.

2.6.2.6.2. Líneas de tiempo del registrador gráfico: espaciamento de UNA CENTESIMA DE SEGUNDO (0,01 s) con error de MAS MENOS UNO Y MEDIO POR CIENTO ($\pm 1,5\%$).

ANEXO B

SISTEMA DE CONTROL DE DIRECCION

ABSORBEDOR DE ENERGIA Y REQUISITOS DE OPERACION

FIGURAS 1 a la 5 del ANEXO B 2.

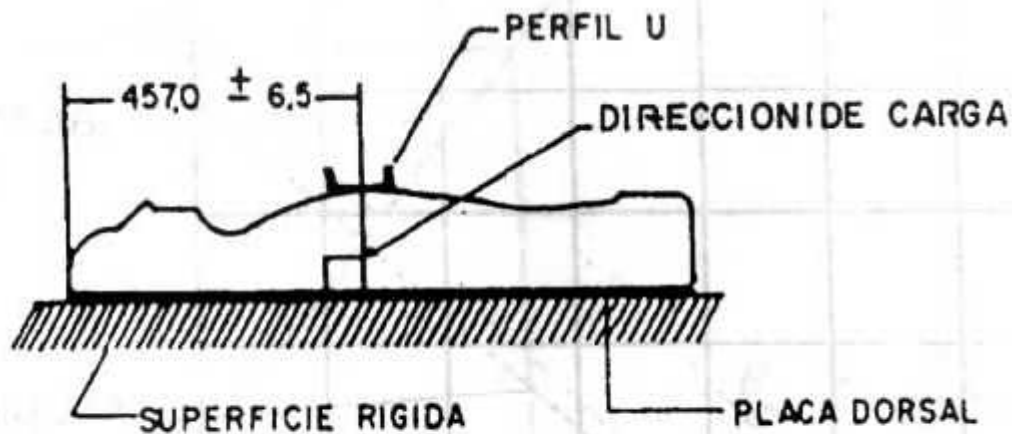


FIG. 1 - UBICACION DEL PERFIL U DE ENSAYO

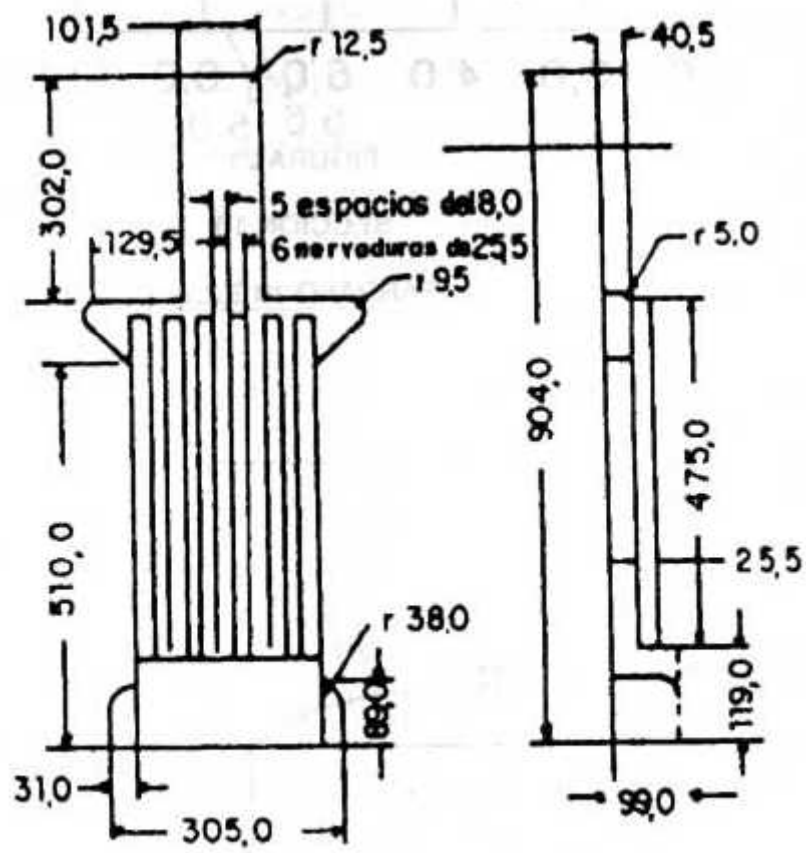


FIG. 2 - ALMA DEL BLOQUE

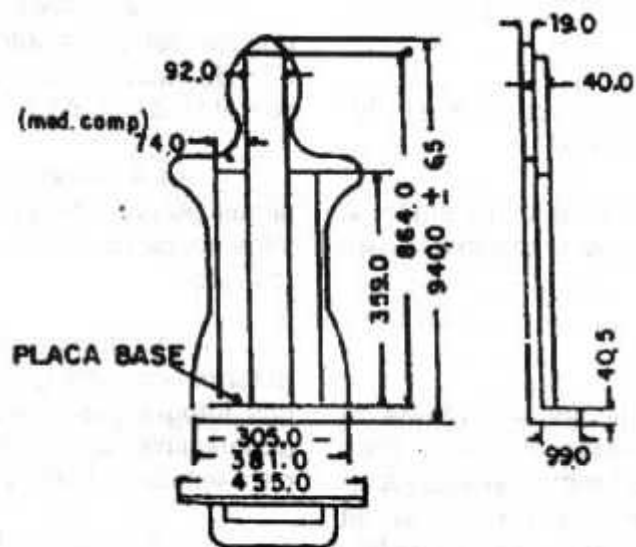


FIG. 3 - CHAPA SOPORTE

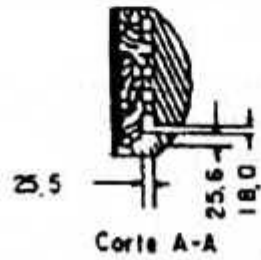
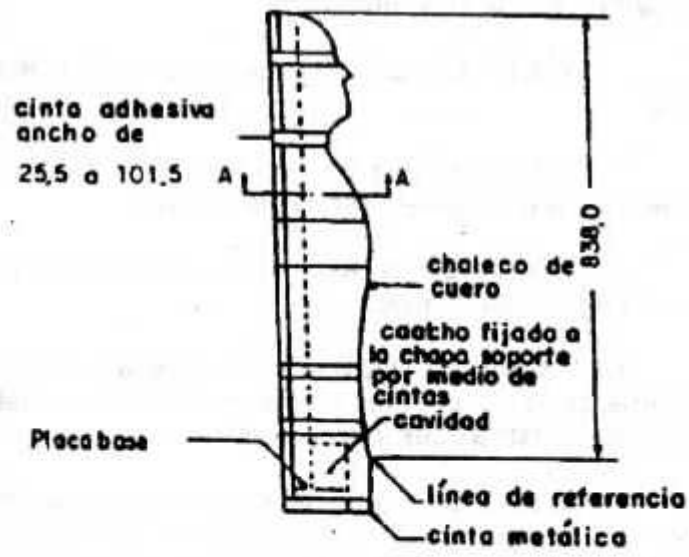


FIG. 4-PERFIL DEL BLOQUE

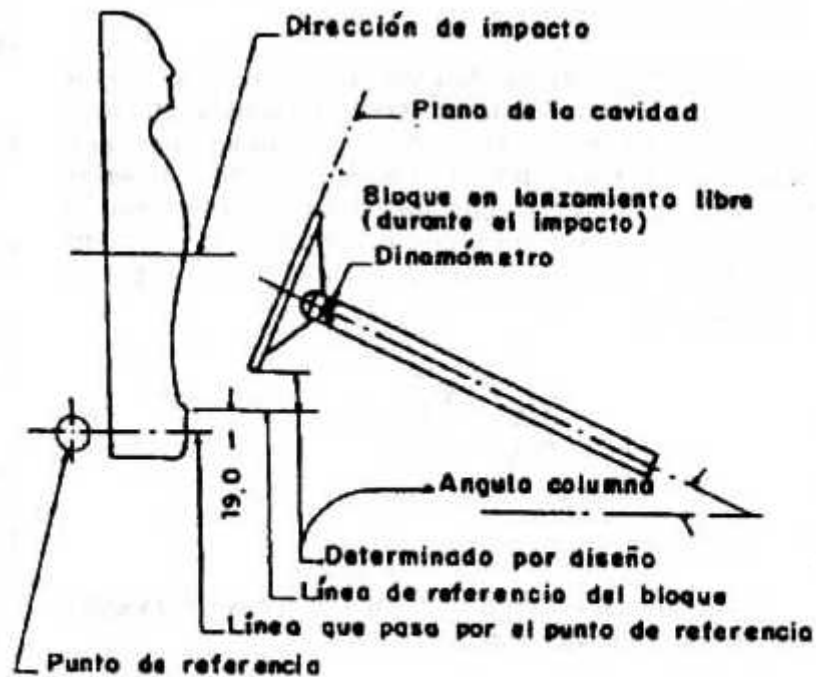


FIG.5 - RELACION ENTRE EL SISTEMA DE DIRECCION Y DEL BLOQUE .

Anexo B 3. Anclajes de Asientos.

Contenido.

3.1. Objetivo.

3.2. Aplicación.

3.3. Definición.

3.4. Requisitos.

3.5. Procedimiento de ensayo.

3.1. Objetivo. Reducir al mínimo las posibilidades de fallas producidas por fuerzas que puedan actuar sobre el conjunto de asientos en un impacto por choque de vehículos. Este Anexo indica los requisitos para el conjunto asiento, su fijación y montaje.

3.2. Aplicación. Esta norma se aplica a los vehículos Categorías M₁ y N₁: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

3.3. Definición. A los efectos de esta norma se considera como "conjunto asiento", todo lugar proyectado para ubicar ocupantes en el vehículo en posición sentada.

El conjunto asiento está compuesto básicamente por respaldo y asiento.

3.4. Requisitos.

3.4.1. Conjunto asiento del conductor. Todo vehículo debe contar con un asiento para el conductor.

3.4.2. Requisitos generales de desempeño.

3.4.2.1. En el ensayo descrito en el punto 3.5 siguiente, cada conjunto asiento que no sea conjunto asiento en sentido lateral, esto es, en el cual el ocupante es transportado con su frente mirando al eje longitudinal del vehículo, deberá resistir las sollicitaciones siguientes:

3.4.2.1.1. Una fuerza de VEINTE (20) veces el peso del conjunto asiento en dirección longitudinal hacia adelante en cualquier posición de ajuste del conjunto asiento.

3.4.2.1.2. Una fuerza de VEINTE (20) veces el peso del conjunto asiento en dirección longitudinal hacia atrás en cualquier posición de ajuste del conjunto asiento.

3.4.2.1.3. Cuando los cinturones de seguridad están fijados al conjunto asiento, las fuerzas especificadas en los ítems 3.4.2.1. y 3.4.2.2. deberán sobreponerse simultáneamente a las fuerzas debidas a los cinturones de seguridad especificadas en la norma IRAM respectiva.

3.4.2.1.4. En la posición externa hacia atrás, a una fuerza que produce un momento de TREINTA Y OCHO KILOGRAMOS METRO (38 kg.m) sobre el punto de referencia del asiento mostrado en el documento "lugar geométrico de los ojos de los conductores" (Anexo D, ítem 3.4.) para cada posición establecida del conjunto asiento y que debe ser aplicada en la viga transversal superior del respaldo o en la parte superior del respaldo (Figura 9), a saber en dirección longitudinal hacia atrás, en conjuntos asientos dirigidos hacia adelante y en dirección longitudinal hacia adelante en asientos dirigidos hacia atrás.

3.4.2.2. Ajuste del conjunto asiento. El conjunto asiento debe permanecer en la posición ajustada durante la aplicación de las fuerzas prescritas en 3.4.2.1. que antecede.

3.4.3. Dispositivo de retención para conjuntos de asientos rebatibles o respaldos rebatibles. Los conjuntos de asientos rebatibles o respaldos rebatibles deben estar munidos de un dispositivo de traba automática y su correspondiente destrabe, excepto en aquellos conjuntos con el asiento de respaldo reclinable de uso exclusivo para el confort de los ocupantes.

3.4.3.1. Accesibilidad al dispositivo de destrabe. El control del mecanismo de destrabe, debe ser fácilmente accesible para los ocupantes del conjunto asiento de atrás en el caso que el acceso a dicho control sea necesario para la salida del vehículo.

3.4.3.2. Requisitos de ensayos para el mecanismo de retención.

3.4.3.2.1. Solicitación estática.

3.4.3.2.1.1. Una vez trabado el mecanismo de retención de un conjunto asiento ubicado hacia el frente, éste no debe destrabarse o fallar cuando actúa una fuerza longitudinal hacia adelante de VEINTE veces el peso del respaldo del asiento y aplicada en el centro de gravedad de esta parte del conjunto asiento.

3.4.3.2.1.2. Una vez trabado el mecanismo de retención de un conjunto asiento ubicado hacia atrás no debe destrabarse o fallar cuando actúa una fuerza longitudinal hacia atrás correspondiente a OCHO (8) veces el peso de la parte rebatible del conjunto asiento, aplicada en el centro de gravedad de esta parte del conjunto asiento.

3.4.3.2.2. Solicitación dinámica. Una vez trabado el dispositivo de retención no debe destrabarse o fallar cuando está sometido a VEINTE (20) veces "g" de aceleración en sentido longitudinal, opuesta al sentido de plegado del conjunto asiento.

3.5. Procedimiento de ensayo.

3.5.1. Las fuerzas prescritas en los puntos 3.4.2.1.1. y 3.4.2.1.2. que anteceden, deberán aplicarse de la siguiente manera:

3.5.1.1. Si el respaldo y el asiento están sujetos al vehículo por la misma fijación, será preciso colocar una guía en cada lado del conjunto asiento, que una un punto en el lado externo del cuadro del conjunto asiento, en el plano horizontal de su centro de gravedad, con un punto más, estando éste último lo más apartado posible del anclaje por la parte delantera del conjunto asiento. Entre las extremidades superiores de las guías debe colocarse una viga transversal rígida, a saber delante del cuadro para la carga hacia atrás y detrás del cuadro para la carga hacia adelante. La fuerza especificada en 3.4.2.1.1. ó 3.4.2.1.2. deberá aplicarse horizontalmente a través de la viga transversal, conforme a la Figura 6 de este Anexo B.

3.5.1.2. Si el respaldo y el asiento están sujetos al vehículo por medio de fijaciones distintas se deberá aplicar, en cada uno, un dispositivo capaz de transmitir la fuerza a los componentes aludidos. Se someterá a una fuerza horizontal de VEINTE (20) veces el peso del respaldo, que pase por el centro de gravedad del mismo, según lo observado en la Figura 7. Asimismo, se someterá a una fuerza horizontal de VEINTE (20) veces el peso del asiento, que pase por el centro de gravedad del mismo, de acuerdo a la Figura 8 de este Anexo B.

3.5.2. Debe ser desarrollado el momento detallado en el punto 3.4.2. del presente, según Figura 9 de este Anexo B.

3.5.3. Deben ser aplicadas las fuerzas especificadas en los puntos 3.4.3.2.1.1 y 3.4.3.2.1.2. de este Anexo B, con el conjunto asiento doble según Figura 6, en un respaldo doble según Figura 10 respectivamente, ambos de este Anexo B.

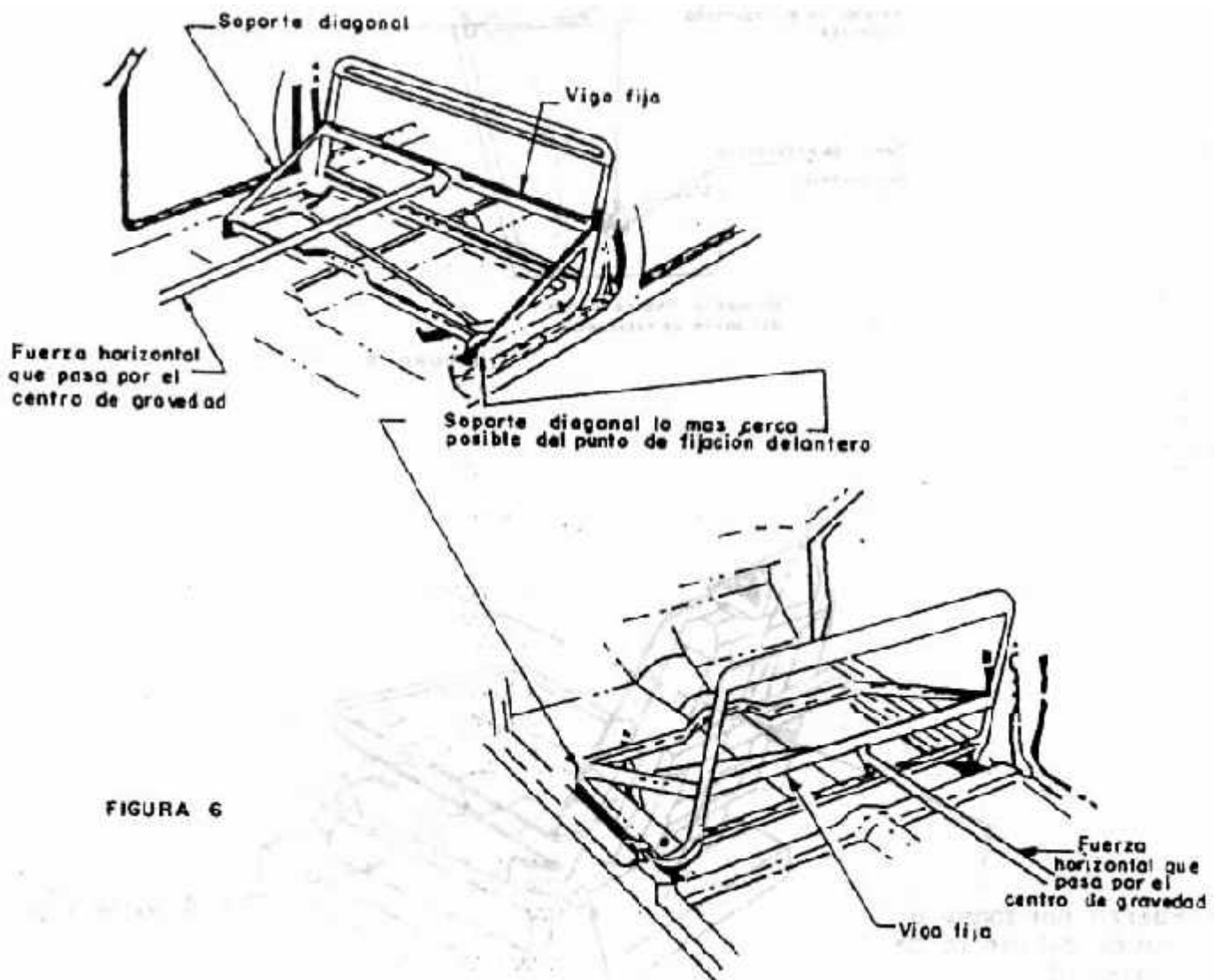
3.5.4. Debe determinarse el centro de gravedad del conjunto asiento con los componentes del mismo, con toda la tapicería, almohadillado y apoyabrazos colocados

y sus correspondientes apoyacabezas si los tuviere, en la posición totalmente extendida conforme al proyecto.

ANEXO B

ANCLAJES DE ASIENTOS

FIGURAS 6 a la 10 del ANEXO B.3



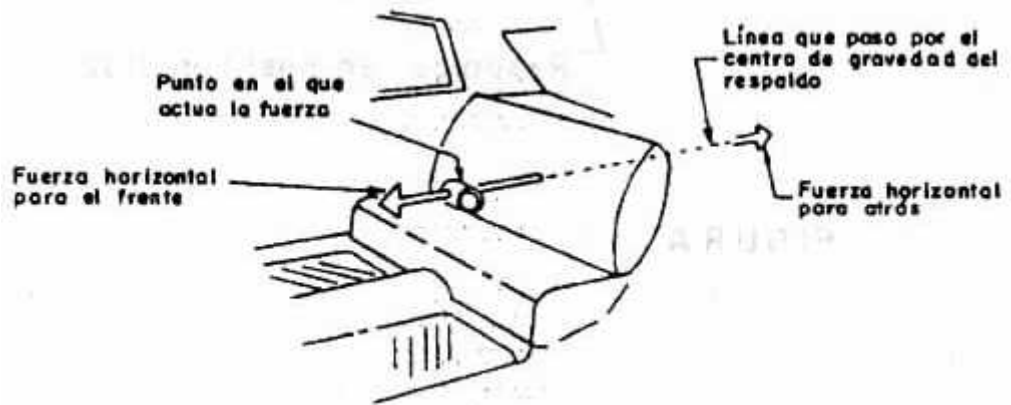


FIGURA 7

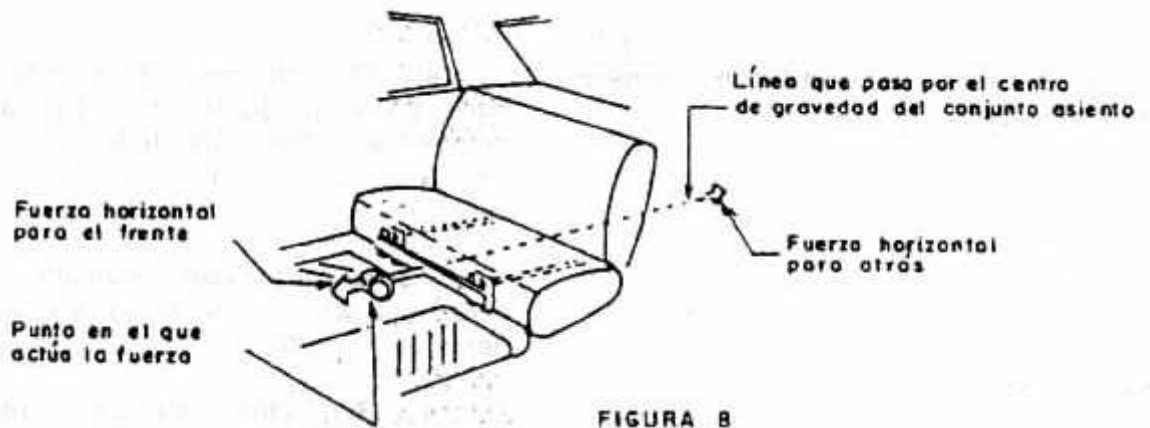


FIGURA 8

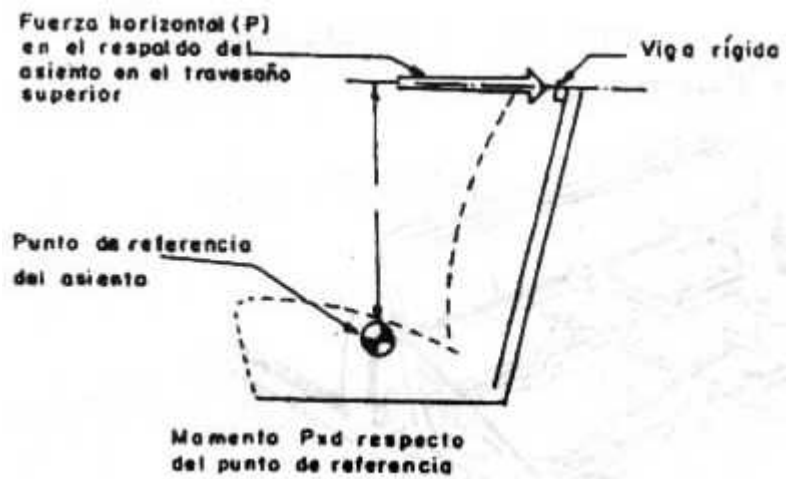


FIGURA 9

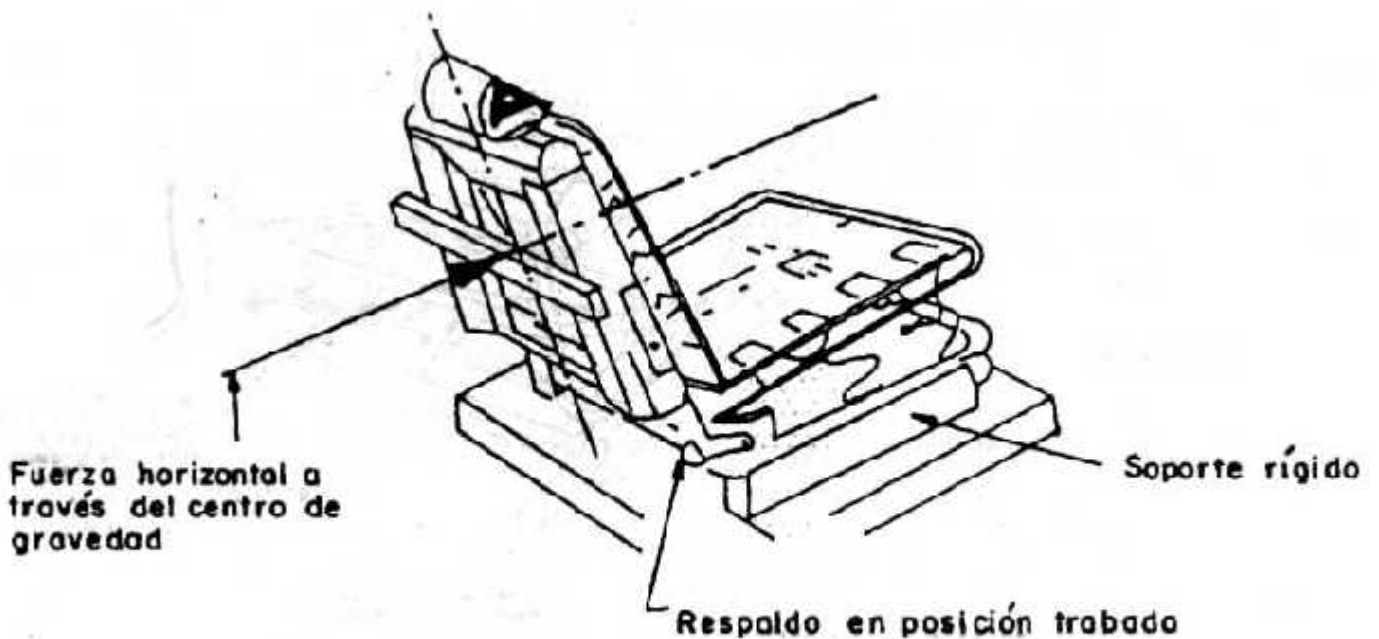


FIGURA 10

Anexo B 4. Tanque de Combustible, Tubo de Llenado y Conexiones del Tanque de Combustible.

Contenido.

4.1. Objetivo.

4.2. Aplicación.

4.3. Requisitos.

4.4. Método de ensayo.

4.1. Objetivo. Este documento especifica los requisitos para asegurar la integridad y seguridad del tanque de combustible, tubo de llenado y sus conexiones, a fin de reducir el riesgo de incendio en caso de colisión.

4.2. Aplicación. Este documento se aplica a los vehículos Categorías M_1 y N_1 : automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

4.3. Requisitos. Cuando son ensayados de acuerdo al ítem 4.4. de esta norma:

4.3.1. Los soportes, las conexiones entre el tanque de combustible y los tubos de conducción de combustible, como así también el tanque de combustible, conteniendo como mínimo NOVENTA POR CIENTO (90%) de su capacidad, con un líquido que no

sea de menor peso específico y cuya viscosidad sea sustancialmente igual al combustible normalmente utilizado en el vehículo, no deberán perder líquido con un vaciado mayor a VEINTIOCHO GRAMOS MASA POR MINUTO (28 g/min.) después del impacto.

4.3.2. La pérdida de líquido durante el impacto no debe ser mayor a VEINTIOCHO GRAMOS MASA (28 g).

4.4. Método de ensayo. Debe ser provocado por un impacto perpendicular del vehículo contra una barrera fija, a una velocidad longitudinal hacia adelante de CUARENTA Y OCHO KILOMETROS POR HORA (48 Km/h.).

Deberá utilizarse la barrera descrita en el ítem 1.6. del Anexo B1: Método de ensayo de colisión contra barrera".

4.4.1. Ensayo de sujeción.

4.4.1.2. Dispositivos. Conforme a la norma IRAM respectiva.

4.4.1.3. Procedimiento. Conforme a la norma IRAM respectiva.

4.4.1.4. Resultados del ensayo de sujeción.

- La lectura se hará conforme a la norma IRAM respectiva, con excepción de los valores de sujeción que serán registrados en gramos fuerza por cada VEINTICINCO CON CUATRO DECIMAS DE MILIMETROS de ancho (gf/25,4 mm de ancho), y deberá presentar los siguientes resultados mínimos:

- Probeta de ensayo no envejecida: NOVECIENTOS TREINTA Y CINCO GRAMOS FUERZA POR CADA VEINTICINCO CON CUATRO DECIMAS DE MILIMETRO de ancho (935 gf/25,4 mm), donde UN KILOGRAMO FUERZA equivale a NUEVE CON OCHOCIENTAS SIETE DECIMAS DE NEWTON (1 Kgf = 9,807 N).

- probeta de ensayo envejecida: MIL QUINIENTOS TREINTA Y UN GRAMOS FUERZA POR CADA VEINTICINCO CON CUATRO DECIMAS DE MILIMETRO de ancho (1.531 gf/25,4 mm) (1 kgf = 9,807 N).

4.4.2. Resistencia al deterioro.

4.4.2.1. Preparación de la probeta de ensayo.

4.4.2.1.1. Para el ensayo de resistencia a los golpes. Las probetas de ensayo deben prepararse a DOSCIENTOS NOVENTA Y SIETE KELVIN MAS O MENOS UN KELVIN (297 K \pm 1 K) aplicándose una tira de CIENTO SESENTA Y CINCO MILIMETROS POR CIENTO SESENTA Y CINCO MILIMETROS (165 mm 165 mm), previamente acondicionada durante CUARENTA Y OCHO HORAS (48 hs.) a DOSCIENTOS NOVENTA Y SIETE KELVIN MAS O MENOS UN KELVIN (297 K \pm 1 K), con una espátula plástica firmemente presionada sobre un panel de aluminio

desengrasado y tratado con ácido de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS POR CIENTO CINCUENTA MILIMETROS (150 mm 150 mm) y con un espesor de SEIS CON CUATRO DECIMAS DE MILIMETRO (6,4 mm). El exceso de tira deberá ser cuidadosamente cortado, siguiendo los bordes del panel. Antes del ensayo, las probetas deben acondicionarse por CUARENTA Y OCHO HORAS (48 hs.) a DOSCIENTOS NOVENTA Y SIETE KELVIN MAS O MENOS UN KELVIN (297 K \pm 1 K).

4.4.2.1.2. Para el ensayo de resistencia al desplazamiento, las probetas se acondicionarán para el ensayo conforme a la norma IRAM al efecto. Las probetas de ensayo se preparan con tiras de VEINTICINCO CON CUATRO DECIMAS DE MILIMETRO (25,4 mm) de ancho previamente sometidas a una temperatura de DOSCIENTOS NOVENTA y SIETE KELVIN MAS O MENOS UN KELVIN (297 K \pm 1 K), durante CIENTO SESENTA Y OCHO HORAS (168 hs.).

4.4.2.2. Ensayos de resistencia al deterioro.

4.4.2.2.1. Resistencia al impacto. Cuando las probetas estén preparadas de acuerdo al punto 4.4.2.1.1., la adherencia del adhesivo y las características de la tira deben ser suficientes para resistir al deterioro, evitando la posibilidad de remoción de la tira cuando ésta fuera golpeada con una herramienta a DOSCIENTOS NOVENTA Y SIETE KELVIN MAS O MENOS UN KELVIN (297 K \pm 1 K).

4.4.2.2.2. Resistencia al desplazamiento. Cuando las probetas estén preparadas conforme al punto 4.4.2.1.2, las tiras deben resistir la remoción de la superficie de aplicación, si una fuerza de MIL QUINIENTOS TREINTA Y UN GRAMOS FUERZA POR CADA VEINTICINCO CON CUATRO-DECIMAS DE MILIMETROS (1.531 gf/25,4 mm) fuera aplicada conforme a la norma IRAM respectiva (1 kgf = 9,807 N).

4.4.3. Resistencia a las variaciones de temperatura.

4.4.3.1. Preparación de probetas de ensayo. Las probetas de ensayo deber prepararse conforme al ítem 4.4.2.1.1. de este Anexo B 4.

4.4.3.2. Ensayo de resistencia a las variaciones de temperatura. Cuando las probetas estén preparadas conforme al punto 4.4.3.1. que antecede, las tiras aplicadas deben quedar bien adheridas y al someterlas a temperaturas entre DOSCIENTOS TREINTA Y NUEVE KELVIN y TRESCIENTOS SESENTA Y SEIS KELVIN (239 K a 366 K) no deberán rayarse, ni presentar grietas o descascararse espontáneamente.

4.4.4. Resistencia del adhesivo a los rayos solares. El adhesivo no debe alterarse o perder su condición de tal, después de la exposición de la fase adhesiva a una lámpara solar R.S. de G.E (que será especificada por la norma IRAM respectiva) colocada a una distancia de DOSCIENTOS MILIMETROS (200 mm) durante un período de SEIS HORAS (6 hs.).

4.4.5. Resistencia a los agentes químicos.

4.4.5.1. Preparación de las probetas de ensayo. Las probetas de ensayo deben prepararse conforme a lo indicado en el punto 4.4.2.1.1.

4.4.5.2. Inmersión. Las probetas de ensayo preparadas conforme a 4.4.5.1, deben sumergirse en los siguientes agentes químicos:

- Agua a TRESCIENTOS CINCO KELVIN (305 K) durante CIENTO CUARENTA Y CUATRO HORAS (144 hs).

- Heptano durante VEINTICUATRO HORAS (24 hs).

- Aguarrás durante UNA HORA (1 h).

4.4.5.3. Evaluación. Las muestras después de la inmersión en agentes químicos deben lavarse y limpiarse, no debiendo presentar ninguna alteración.

ANEXO 2

REGIMEN DE CONTRAVERSIONES Y SANCIONES POR FALTAS COMETIDAS A LA LEY DE TRANSITO N° 24.449.

ARTICULO 9.-

inciso e) Por realizar publicidad lauditaria de conductas contrarias a los fines de la Ley de Tránsito, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 11.- Por conducir sin tener cumplida la edad reglamentaria, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 12.- Por enseñar la conducción de vehículos sin cumplir los requisitos exigidos, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 21.- Por ejecutar o instalar obras o dispositivos en la vía pública que no se ajusten a las normas básicas de seguridad vial, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

Por el incumplimiento de las normas y condiciones en la instalación y funcionamiento de los sistemas de comunicación para auxilio y otros usos de emergencia, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 22.- Por no señalizar y demarcar la vía pública conforme al Sistema Uniforme de Señalamiento Vial, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 23.- Por realizar obras en la vía pública sin contar con la autorización previa del ente competente, cuando ésta sea exigible, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

Por no efectuar los señalamientos, desvíos o reparaciones en los plazos convenidos, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 25.- Por no dar cumplimiento a las restricciones al dominio establecidas, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 26.- Por realizar publicidad en la vía pública sin observar la ubicación reglamentaria, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

Por realizar publicidad en la vía pública sin permiso de la autoridad competente, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 27.- Por realizar construcciones permanentes o transitorias en la zona de camino, sin permiso de la autoridad competente, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 29.- Por ser librado al tránsito sin contar el vehículo con las condiciones mínimas de seguridad exigidas, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 30.- Por ser librado al tránsito sin contar el automotor para transporte de personas o carga con los dispositivos mínimos de seguridad reglamentarios, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

ARTICULO 31 y 32.- Por ser librado al tránsito sin contar el automotor para transporte de personas o carga con el sistema iluminación o con las luces adicionales exigidas, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

Por circular sin contar el automotor para transporte de personas o carga con el sistema iluminación o con las luces adicionales exigidas, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 33.-

inciso a) Por no ajustarse los vehículos a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

Por circular el vehículo excediendo los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULOS 34 y 35.- El responsable de un taller de revisión técnica obligatoria o de reparación que no cuente con habilitación por la autoridad competente, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

El titular de un taller de revisión técnica obligatoria o de reparación que no cuente con el director técnico exigido, o con el libro rubricado con los datos de los vehículos revisados o con arreglos realizados, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

Por circular sin haber realizado la revisión técnica periódica obligatoria, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

Por circular sin la documentación que acredite haber realizado la revisión técnica periódica obligatoria, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 36.- Por no respetar el orden de prioridad normativa exigido, será sancionado con multa de U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 37.- Por no exhibir la documentación exigible, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta U.F.

ARTICULO 39.- Los conductores que no circulen con cuidado y prevención, o que realicen maniobras precaución, o que no circulen únicamente por la calzada sobre la derecha en el sentido de la señalización, no respeten las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos, serán sancionados con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

Los conductores profesionales que no circulen con cuidado y prevención, o que realicen maniobras sin precaución, o que no circulen únicamente por la calzada sobre la derecha en el sentido de la señalización, no respeten las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos, serán sancionados con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F.

ARTICULO 40.- Por circular:

inciso a).

1. Estando legalmente inhabilitado para ello, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

2. Sin haber sido habilitado, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

3. Teniendo suspendida su habilitación, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

4. Sin estar habilitado para conducir ese tipo de vehículo, será sancionado con una multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

5. Con habilitación vencida, dentro del lapso de SEIS (6) meses, será sancionado con una multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

6. Sin portar su licencia, estando habilitado, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso b), Con la cédula de identificación del vehículo vencida, no siendo el Titular, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 100 U.F. y en incumplimiento de las normas de transferencia del vehículo, será sancionado con una multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

inciso c).

1 Sin portar el comprobante del seguro, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

2 Sin tener cobertura de seguro vigente, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

inciso d).

1 Sin las placas de identificación de dominio correspondientes, será sancionado con multa de, U.F. hasta 100 U.F.

2 Con placas de identificación de dominio no correspondientes, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

3 Faltando la placa de identificación de dominio delantera o por no tenerla en lugar reglamentario será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

4 Faltando la placa de identificación de dominio trasera o por no tenerla en lugar reglamentaria será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso f) Sin portar, excepto las motocicletas, un matafuegos y balizas portátiles de acuerdo a la reglamentación, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso g) Sin que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que el vehículo fue construido o por no viajar los menores de DIEZ (10) años en el asiento trasero, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso h). Por no ajustarse el vehículo y lo que transporta a las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino, será sancionado con multa de hasta 20.000 U.F.

inciso i). Por no poseer los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.; sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto por el Artículo 72, inciso c), punto 1 de la ley que se reglamenta.

inciso j).

j.1 En motocicleta o ciclomotor sin portar casco normalizado el conductor y el acompañante, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

j.2 En motocicleta o ciclomotor, sin parabrisas el conductor que no use anteojos de seguridad normalizados, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso k). Por no usar los ocupantes los correaes de seguridad reglamentarios, serán sancionados con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 41.- Por no ceder el paso el conductor en las encrucijadas al que cruza desde su derecha será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

Por no respetar el conductor las prioridades a que se refieren los incisos a) al g), será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

Por no retroceder el conductor del vehículo que desciende en las cuestas estrechas será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 42.- Por adelantarse por la derecha, salvo en los casos de excepción previstos, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 43.- Por no respetar la señalización y las reglas pertinentes a la circulación en giros rotondas, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 44.-

inciso a). Por no respetar las indicaciones de las luces de los semáforos o el descenso de barrera en un paso a nivel, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

Por no detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

inciso e) Por obstruir el tránsito de la vía transversal respecto a la que circula, por haber iniciado el cruce, aún con luz verde, sin tener espacio suficiente del otro lado de la encrucijada, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

inciso f) Por girar a la izquierda en vías de doble mano reguladas por semáforo sin señal que lo permita, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 45.- Por no ajustarse a las reglas de circulación establecidas para las vías multicarriles, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 46.- Por no ajustarse a las reglas de circulación establecidas para las autopistas y semiautopistas, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 47.- Por no observar las reglas previstas para el uso de las luces, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 48.- Por circular, detenerse o estacionar en infracción a las prohibiciones en la vía pública, establecidas en el presente artículo, excepto las del inciso v), será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

Por infringir las prohibiciones del inciso v), será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 49.- Por no observar las reglas de estacionamiento del presente artículo excepto las del inciso b) puntos 1. o 4., será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

Por infringir las prohibiciones de estacionamiento del inciso b), puntos 1. ó 4., será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULOS 51 y 52.- Por no respetar los límites reglamentarios de velocidad previstos, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULOS 53, 54, 56, 57 y 58.- Las infracciones a las reglas para el transporte, serán sancionadas conforme al Régimen de Penalidades por infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en materia de transporte por automotor de Jurisdicción nacional, aprobado por el Decreto 2673/92, sus modificatorias o normas que lo sustituyan.

Por circular con carga que exceda las dimensiones o peso máximo reglamentarios sin contar con el correspondiente permiso, será sancionado con multa de hasta 20.000 U.F.

ARTICULO 55.- Por transportar escolares o menores de CATORCE (14) años en infracción a las normas reglamentarias, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

Sin perjuicio de lo que antecede, la Comisión Nacional del Tránsito y Seguridad Vial queda facultada para aprobar el régimen de sanciones correspondientes al Reglamento para Transporte de Escolares.

ARTICULO 60.- Por utilizar la vía pública para fines extraños al tránsito sin la autorización reglamentaria, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 61.- Por circular con vehículo de emergencia en infracción a las normas reglamentarias, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 62.- Por circular con maquinaria especial en infracción a las normas reglamentarias, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 63.- Por utilizar franquicia de tránsito no reglamentaria, será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

ARTICULO 65.- Por no cumplir con las obligaciones legales para participes de un accidente de tránsito, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F.

ARTICULO 76.- Por no responder al pedido de informe sobre individualización de sus dependientes presuntos infractores dentro del término reglamentario o por no

individualizar fehacientemente a los mismos, será sancionado con multa de 1.500 U.F. hasta 5.000 U.F.

Anexo al artículo 22.

Anexo L

SISTEMA DE SEÑALIZACION VIAL UNIFORME

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

1. CONCEPTO. EL Sistema de Señalización Vial Uniforme comprende la descripción, significado y ubicación de los dispositivos de seguridad y control del tránsito, incluidos en el presente código y la consecuente reglamentación de las especificaciones técnicas y normalización de materiales y tecnologías de construcción y colocación y demás elementos que hacen a la calidad y seguridad de la circulación vial.

Dicho señalamiento brinda información a través de una forma convenida y unívoca de comunicación, destinada a transmitir al usuario de la vía pública órdenes, advertencias, indicaciones u orientaciones, mediante un lenguaje que debe ser común en todo el país, según los principios internacionales. Con el fin de mantener el criterio de unicidad y complejidad, se incluyen señales (como las realizadas mediante barreras o semáforos ferroviarios) propias del sistema operativo del ferrocarril, pero destinadas a la circulación carretera.

La señalización ya existente que difiere de la aprobada en este reglamento será sustituida por la nueva cuando aquella deba ser renovada por deterioro o vencimiento del período de vida útil.

2. COMPETENCIA. El señalamiento lo realiza o autoriza el organismo nacional provincial o municipal responsable de la estructura vial ajustándose a este código, siendo también de su competencia colocar o exigir la señal de advertencia en todo riesgo más o menos permanente.

Los que sean transitorios deben ser eliminados por la autoridad que primero intervenga, caso contrario debe señalizarlos o exigir que se lo haga, con intervención policial cuando corresponda.

Las señales prescriptivas son decididas por la autoridad del tránsito correspondiente. Quedan excluidas de estas responsabilidades, las señales R.30 "Barreras" del punto 11. y "Semáforo Especial para Cruces Ferroviarios" del literal c) del punto 36., sobre las que tiene competencia la autoridad que habilita y controla al servicio ferroviario, según su legislación específica.

Todo dato que deba transmitirse al usuario de la vía a efectos de la circulación y seguridad, se hará sólo mediante este sistema, no pudiéndose utilizar símbolos o señales no contemplados en el mismo.

Todo cartel, propaganda o leyenda sobre la vía pública, que no se ajuste al presente, debe ser removido, sin perjuicio de las sanciones que puedan corresponder. Las autorizaciones al respecto, para ser válidas, deben tener en forma visible, la constancia del permiso de la autoridad del tránsito local.

3. OBLIGATORIEDAD El significado de la señalización así como las indicaciones que este código establece, se presumen conocidas por todos los usuarios de la vía pública no existiendo esta presunción respecto de las disposiciones locales accesorias y las que crean excepción a una norma general por lo que deben enunciarse conforme al presente.

Las órdenes transmitidas a través de este Sistema son obligatorias para el usuario al que están destinadas, constituyendo contravención su falta de cumplimiento, en tanto y en cuanto aquellas se ajusten al presente.

No constituye infracción el incumplimiento de una disposición que debiendo enunciarse mediante el Sistema de Señalización Vial Uniforme, no lo esté.

4. CONSTRUCCION. Los dispositivos regulados por el presente deben estar contruidos, instalados y mantenidos según las normas de diseño y de calidad mínima aquí exigidas y las mantenidas en las especificaciones técnicas. Las autoridades mencionadas en el punto 2. son las responsables de la calidad diseño prestación, funcionamiento y conservación de aquellos.

Todo proveedor o constructor de material y tecnología para señalamiento debe dar garantía de que se cumplan los niveles mínimos de calidad legal o los que contractualmente se especifiquen por arriba de éstos. La garantía incluirá el período por el cual se mantendrán las características básicas o el porcentaje mínimo de prestación de cada elemento. Quedan excluidos los dispositivos mencionados al final del segundo párrafo del punto 2., los que son fiscalizados por la autoridad ferroviaria.

5. MANTENIMIENTO. Es responsabilidad básica y fundamental de todas las autoridades de aplicación de la normativa del tránsito en la vía pública. la preservación de la integridad y visibilidad de los dispositivos, en cuanto a los elementos externos, humanos o no, que las puedan perturbar.

En caso de daño a una señal o dispositivo, sea intencional o no debe darse conocimiento a la autoridad policial o judicial correspondiente indicando de ser posible, el probable responsable del hecho.

Corresponde al ente vial nacional provincial o municipal responsable de la vía. por sí o mediante el contralor que ejerce sobre el concesionario de ella o del sistema de señalamiento, mantener las señales o dispositivos ajustados a este Código, en buen estado de conservación y desempeño, debiendo sustituirselas cuando no se ajusten a ello.

La señalización ya existente que difiere de la aprobada en este código será sustituida por la nueva cuando aquella deba ser renovada por deterioro o vencimiento del período de vida útil.

6. DELETABILIDAD. Todo elemento constitutivo de la señal o dispositivo debe estar fuera de la calzada y banquina salvo imposibilidad de hecho. Aquellos que constituyan riesgo a la circulación, deberán tener un sistema que evite eventuales impactos o que, de producirse, no sean de magnitud

De ser preferible para la prevención la utilización de construcciones o elementos naturales, se aplicará el Artículo 25 de la Ley N° 24.449 sobre servidumbres. La misma norma se aplicará para impedir la colocación de señales no autorizadas, de elementos que las perturben o deterioren o de publicidad en infracción

Cuando deba hacerse uso de la fuerza para impedir un acto o retirar un elemento, se recurrirá a la autoridad policial próxima, quien removerá de inmediato el material que cause peligro a la circulación, sin perjuicio de otras medidas que correspondan.

Se entiende por deletabilizar, hacer que una cosa pierda o disminuya su condición de peligrosa o que resulte inocua.

CAPITULO II

SEÑALAMIENTO VERTICAL

7. CONCEPTO Son las señales de regulación del tránsito, destinadas en su gran mayoría a los conductores de los vehículos, colocadas al costado de la vía o elevadas sobre la calzada (aéreas), con las siguientes características:

a) CONFORMACION FISICA

1. PLACA. FORMA: Debe mantenerse rígida y ser resistente a las inclemencias climáticas de cada lugar, presentando un adecuado comportamiento frente a la corrosión en las condiciones de servicio; su perfil y tamaño varían según las características indicadas en los puntos siguientes, con las especificaciones que determinan las normas técnicas reglamentarias

REVESTIMIENTO Este podrá ser pintado, de láminas reflectivas o con iluminación externa o interna, según se detalla.

En las vías pavimentadas o mejoradas las señales deben ser de láminas reflectivas o con iluminación externa o interna, según se detalla.

En autopistas, semiautopistas y en los puntos o tramos que por su trazado o características ofrezcan un alto riesgo (curvas, puentes, rotondas, cruces -de trenes, caminos, peatones o escolares-, accesos a vías pavimentadas, presencia de obstáculos o ante la proximidad de cualquier otro peligro grave para la circulación), las señales deben ser de alta reflectividad. En los mismos casos también las aéreas, las ubicadas sobre la izquierda de caminos de doble mano sin separador central y, en zona urbana cuando la iluminación artificial disminuya las condiciones de contraste o visibilidad adecuadas.

Las señales de estacionamiento y de parada del servicio de transporte urbano, pueden ser pintadas. Las de nomenclatura urbana deben ser, por lo menos, su escritura y la flecha direccional, de lámina reflectiva.

El ente vial debe fiscalizar la correcta visibilidad de las señales, tanto de día y de noche, como bajo condiciones climáticas adversas.

El nivel de retrorreflexión de los materiales que dispone este código para las señales se ajustará, como mínimo a los valores establecidos en la tabla II de la Norma IRAM 10.033/73. Cuando las señales requieran materiales de alta reflectividad deberán ajustarse, como mínimo, a los valores determinados en las tablas II y III de la Norma IRAM 3.952/84, según sus métodos de ensayo.

Las señales en su reverso deben estar pintadas y/o tener elementos retrorreflectivos cuando puedan encandilar al ser iluminadas o deban ser advertidas en la oscuridad, por quienes se acercan por detrás de ellas. El ente responsable, además, puede inscribir su nombre, símbolo y/o código de inventario vial.

2) **SOPORTE:** Elemento o estructura de material deletalizado (punto 6.), que debe encontrarse fuera de la calzada en lo posible también de la banquina y cuya función es sostener las señales viales, debiendo estar afirmado de manera tal que el viento o inclemencias climáticas no modifiquen la posición de las mismas. Debe estar protegido adecuadamente utilizando galvanizado y/o pinturas que aseguren la durabilidad del mismo

3) **COLORES:** Los que se utilizarán para las placas son, BLANCO, NEGRO, AMARILLO, ROJO, AZUL, VERDE y NARANJA. conforme a las especificaciones de cada grupo de señales.

4) **TEXTOS** Deberán ser breves y concisos. permitiendo al conductor observar y comprender la totalidad del mensaje con un golpe de vista.

b) **SIGNIFICADO** Transmiten órdenes, advertencias sobre variantes o riesgos de la vía o proporcionan información útil al usuario de la vía pública según la categoría a la que pertenezca la señal como se describe en los artículos siguientes.

c) **UBICACION:** En general se colocan sobre un soporte al costado derecho de la vía, (eventualmente al izquierdo), variando la distancia al objeto, a la calzada y su altura, según sea zona urbana o rural. Tendrán una pequeña inclinación, entre OCHO Y QUINCE GRADOS (8° a 15°) respecto a la perpendicular al eje de calzada (ángulo externo).

También pueden ser aéreas, elevadas sobre la calzada mediante pórticos, columnas o cables de acero.

d) **OBSERVACIONES:** Las señales prescriptivas o preventivas pueden llevar una leyenda aclaratoria de su significado en letras negras sobre la misma placa o en otra

rectangular colocada debajo de color blanco. En las informativas con símbolos turísticos, de servicios, etc., el texto irá en letras blancas sobre fondo azul.

CAPITULO III

REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS

3 CARACTERISTICAS BASICAS. Las que se detallan a continuación son comunes a todos los grupos de señales que se indican en los artículos siguientes:

- a) CONFORMACION FISICA: Consiste en una placa circular, cuyas dimensiones deben poseer un diámetro entre SEIS DECIMAS Y NUEVE DECIMAS DE METRO (0,6 m y 0,9 m) debiendo emplear las de mayor tamaño para aquellas vías de tránsito rápido o de alto volumen vehicular. Puede utilizarse un rectángulo con su lado menor horizontal de color blanco con la señal en la parte superior y una leyenda aclaratoria debajo, conforme con el literal d) del punto 7.
- b) SIGNIFICADO: Transmiten órdenes específicas de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas, creando excepción a las reglas generales de circulación.
- c) UBICACION: La señal se coloca en un soporte rígido afirmado fuera de la calzada o sobre la pared frentista.

También podrán utilizarse otros elementos de la infraestructura vial. Debe estar a una distancia del objeto al que hace referencia, de modo que al ser vista por el conductor de cualquier vehículo, pueda detenerse antes del mismo (aunque la detención no sea necesaria para superarlo). En arterias urbanas se coloca en general, a la altura del objeto y a no más de QUINCE METROS (15 m) del mismo.

Cuando se utilizan en zona rural las distancias de ubicación y el tamaño son las correspondientes a la señalización para este tipo de zona. En el caso de que sean aéreas, se colocarán utilizando los pórticos y columnas.

9. SEÑALES DE PROHIBICION.

- a) CONFORMACION FISICA: Círculo de fondo blanco con orla roja perimetral, con una banda cruzada del mismo color y ancho que el borde, en sentido NO-SE. En el centro se ubica la figura en color negro. Los colores y su nivel de reflectividad son los indicados en el punto 7.
- b) SIGNIFICADO: La figura en color negro simboliza la naturaleza de la prohibición, según se describe en cada caso.

R.1 NO AVANZAR.

- a) CONFORMACION FISICA: La figura es una flecha en color negro con la punta orientada hacia arriba.

b) **SIGNIFICADO:** Prohíbe a los vehículos avanzar por la vía sobre la que está la señal. Se usará, fundamentalmente, para establecer la restricción en forma temporal (sujeta a horarios o días determinados), con indicación expresa del período de vigencia.

c) **UBICACION:** Lateral o sobreelevada, al inicio del lugar cuya circulación está prohibida. Normalmente debe colocarse sobre el lado derecho de la calzada.

d) **OBSERVACIONES:** Cuando una calle deja de tener un sentido de circulación, además de esta señal, en la intersección previa debe advertirse también con la señal P.23, indicando los horarios y/o días determinados correspondientes.

R.2 CONTRAMANO

a) **CONFORMACION FISICA:** Círculo color rojo con un rectángulo blanco en el centro, con su lado mayor horizontal.

b) **SIGNIFICADO:** Indica que la vía ante la cual se encuentra tiene sentido de circulación opuesto y por lo tanto no se puede ingresar.

c) **UBICACION:** Idem R.1

d) **OBSERVACIONES:** Cuando una calle deja de tener un sentido de circulación, además de esta señal, en la intersección previa debe advertirse también con la señal P.23.

R.3 NO CIRCULAR DETERMINADO TIPO DE TRANSITO.

a) **CONFORMACION FISICA:** Las figuras usuales son, silueta de color negro, orientada hacia la izquierda, de:

- 1) Automóvil.
- 2) Moto.
- 3) Bicicleta.
- 4) Camión.
- 5) Acoplado (para automóvil o camión).
- 6) Peatón.
- 7) Carro de tracción animal.
- 8) Animal (arreos o manadas).
- 9) Carro de mano.

10) Tractor agrícola.

Puede tener hasta tres figuras en cada señal ubicadas en sendos campos. La autoridad de aplicación puede aprobar otros símbolos a condición de que sean fácilmente interpretables.

b) SIGNIFICADO: La figura que resulta testada, simboliza una prohibición de circular por la vía sobre la que está colocada la señal. La figura de animal (8) indica prohibición de arreos o manadas. El tractor (10) simboliza toda la maquinaria agrícola.

c) UBICACION: Idem R.1

d) OBSERVACIONES: Cuando rige en determinado período debe indicárselo en una leyenda complementaria. (punto 7. d).

R.4 NO GIRAR (A LA IZQUIERDA/DERECHA).

a) CONFORMACION FISICA: Flecha en codo, con la punta orientada hacia la izquierda o hacia la derecha. Cuando corresponda indicar hacia la izquierda, y como único caso, la barra de prohibición estará orientada en el sentido NE-SO.

b) SIGNIFICADO: Prohíbe girar hacia el lado que indica la flecha.

c) UBICACION: Sobre la encrucijada, con frente a los vehículos que circulan por la mano para la que se prohíbe el giro.

d) OBSERVACIONES: Si funciona en determinados horarios debe indicárselo con una leyenda complementaria.

R.5 NO GIRAR EN U (NO RETOMAR).

a) CONFORMACION FISICA: Flecha en color negro en forma de herradura con abertura hacia abajo y la punta en el brazo descendente izquierdo.

b) SIGNIFICADO: Prohíbe retomar (girar en sentido contrario) sobre una misma vía.

c) UBICACION: Idem R.4

R.6 NO ADELANTAR.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de DOS (2) automotores vistos desde atrás.

b) SIGNIFICADO: Se encuentra prohibido el sobrepaso.

c) UBICACION: Al inicio del tramo en que rige la prohibición. La señal debe colocarse sobre ambos laterales de la vía.

d) OBSERVACIONES: Se debe aplicar el punto 12.

R.7 NO RUIDOS MOLESTOS.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de una bocina o corneta.

b) SIGNIFICADO: Prohibido el uso de la bocina y el de toda otra emisión sonora en la zona de la señal.

c) UBICACION: Al inicio de la zona prohibida.

R.8 NO ESTACIONAR.

a) CONFORMACION FISICA: Letra "E" mayúscula tipo imprenta. Cuando la prohibición tiene un límite temporal, debajo de la "E" figura el horario en que rige. Si la prohibición es en un tramo reducido, se coloca la leyenda: "entre discos", debajo de la "E" o en placa adicional, o también se puede acotar a través de flechas dicho espacio en la misma señal.

b)SIGNIFICADO: Prohíbe el estacionamiento de automotores en forma parcial o total conforme lo determinen las normas particulares en cada caso, en donde por regla general está permitido, en el costado y por toda la extensión de la cuadra en la que está la señal o en espacio comprendido entre dos, cuando es para un tramo reducido.

Dichas restricciones estarán indicadas en la misma placa o en una placa adicional.

c) UBICACION: Desde el inicio de la prohibición (dentro de los primeros TREINTA METROS (30 m) de la cuadra) y sobre el costado que se prohíbe. Cuando es "entre discos", al inicio y al final del tramo donde se halla permitido.

d) OBSERVACIONES: Se admite la detención para carga y descarga de mercaderías, o ascenso y descenso de pasajeros. Los horarios en los que no esté permitido la carga y reparto se indicarán en una placa adicional.

R.9 NO ESTACIONAR NI DETENERSE.

a) CONFORMACION FISICA: Igual a la anterior con el agregado de otra banda perpendicular a la de la figura base (formando una "X").

b) SIGNIFICADO: Indica la prohibición absoluta de estacionar o detener el vehículo.

c) UBICACION: Idem R.8.

d) OBSERVACIONES: No se admite ni siquiera la detención para ascenso y descenso de pasajeros o carga y descarga de mercaderías. La única detención posible es la que obedece a motivos de la circulación.

R.10 PROHIBICION DE CAMBIAR DE CARRIL.

a) CONFORMACION FISICA: Dibujo de una línea de carril continua con una flecha de dos curvas opuestas, en sentido del tránsito.

b) SIGNIFICADO: En la zona demarcada se debe mantener el mismo carril.

c) UBICACION: Al inicio de la zona de prohibición.

d) OBSERVACIONES: Debe colocarse también la demarcación horizontal con la misma indicación (línea de trazo continuo).

10. SEÑALES DE RESTRICCIÓN.

a) CONFORMACION FISICA: La orla es color rojo con símbolo negro sobre un círculo blanco, o símbolo blanco sobre fondo azul.

b) SIGNIFICADO: Indica límites a la circulación en velocidades, pesos, y dimensiones, y límites de uso en los estacionamientos y carriles exclusivos.

c) UBICACION: Al inicio de la restricción, debiendo repetirse periódicamente para tramos extensos y luego de accesos importantes a la vía.

R.11 LIMITACION DE PESO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura con DOS (2) variantes:

1) Un número con la expresión debajo "tns" en letra minúscula tipo imprenta (toneladas);

2) La misma figura de mayor tamaño con el agregado debajo, del dibujo de un eje simple de ruedas duales.

b) SIGNIFICADO: Prohíbe circular a partir de la señal con un tonelaje total o por eje, respectivamente para a.1 y a.2, mayor al indicado en la señal.

c) UBICACION: Idem R.10.

d) OBSERVACIONES: Esta señal se usa para restringir el cruce de una determinada obra de arte (puente por ejemplo), limitar el paso por pavimentos de poca resistencia o vías de intenso volumen de tránsito.

R.12/13 LIMITACION DE ALTURA/ANCHO

a) CONFORMACION FISICA: Figura con dos triángulos (a modo de punta de flecha) enfrentados arriba y abajo del interior blanco, si limita altura y a los costados si lo es en el ancho. Los números de la altura o ancho máximo permitido, en metros. En ambos casos, cuando corresponda la expresión decimal, luego de la coma será de menor tamaño que el de la unidad.

b) SIGNIFICADO: Ningún vehículo que sobrepase la dimensión indicada en la señal puede circular por la zona vedada.

c) UBICACION: Idem R.10.

d) OBSERVACIONES: El límite general permitido en alto y ancho es de CUATRO CON UNA DECIMA DE METRO y DOS CON SEIS DECIMAS DE METRO (4,1 m y 2,6 m) respectivamente, por lo tanto la señal restrictiva contendrá cifras inferiores. Si se quiere indicar un máximo superior a los legales, debe usarse la señal preventiva correspondiente.

R.14: LIMITACION DEL LARGO DEL VEHICULO

a) CONFORMACION FISICA: La figura es la silueta, orientada hacia la izquierda, del tipo de vehículo o formación al que está destinada (camión, acoplado, articulado, etc.), debajo de la cual hay una flecha de doble sentido y del largo de la figura superior, con un espacio al medio en el que está la medida máxima permitida, expresada en metros.

b) SIGNIFICADO: El tipo de vehículo identificado (ómnibus o camión simple; los mismos articulados; o camión o automóvil con acoplado) no puede circular por la zona si supera el largo indicado en la señal.

c) UBICACION: Idem R.10.

R.15: LIMITE DE VELOCIDAD MAXIMA

a) CONFORMACION FISICA: Figura con el número de la velocidad máxima permitida expresada (en km/h) en el centro.

b) SIGNIFICADO: Es el máximo de velocidad a que se puede circular en el tramo señalizado.

c) UBICACION: Idem R.10.

d) OBSERVACIONES: Puede agregarse una leyenda debajo que diga "VELOCIDAD MAXIMA" (punto 7. d).

R.16: LIMITE DE VELOCIDAD MINIMA

a) CONFORMACION FISICA: Círculo azul con orla roja y número que indica velocidad expresada en km/h, en color blanco.

b) SIGNIFICADO: No se puede circular por la vía en la que está la señal, a una velocidad inferior a la indicada.

c) UBICACION: En la vía que interesa resaltar con un mínimo diferente al determinado por la norma general.

R.17: ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO

- a) CONFORMACION FISICA: Círculo azul con orla roja y letra "E" en color blanco.
- b) SIGNIFICADO: Permite estacionar sobre la vía en la forma y lugar indicados a los vehículos enunciados en placa adicional, exclusivamente.
- c) UBICACION: En el lugar a que esté destinado.

R.18: CIRCULACION EXCLUSIVA

- a) CONFORMACION FISICA: Círculo azul con orla roja y figuras de vehículos que circulan exclusivamente por ese carril, en blanco.
- b) SIGNIFICADO: Indica que el carril con la figura es de uso exclusivo para tal tipo de vehículos. Se debe usar en las indicaciones de carriles exclusivos para transporte público o en las sendas exclusivas sobre la calzada o contigua a ella, para motocicletas, ciclomotores, bicicletas, peatones o jinetes. No puede utilizarla en tipo de tránsito.
- c) UBICACION: Al comienzo de la vía o carril exclusivo y repitiéndose en zonas urbanas luego de cada intersección.

R.19: USO DE CADENAS PARA NIEVE

- a) CONFORMACION FISICA: La figura es un neumático con el dibujo de cadenas para circular en la nieve.
- b) SIGNIFICADO: Su uso es obligatorio en la zona que se indica y en temporada de nieve.
- c) UBICACION: Al ingreso de una región con nevadas habituales y debe repetirse en los caminos principales y zonas de riesgo.
- d) OBSERVACIONES: Por ser señal de uso local es conveniente incluir la informativa aclaratoria debajo de ella (punto 7. d).

R.20: GIRO OBLIGATORIO A LA DERECHA O A LA IZQUIERDA

- a) CONFORMACION FISICA: Flecha con curva en ángulo recto a la derecha o izquierda.
- b) SIGNIFICADO: Se debe seguir en el sentido de la flecha obligatoriamente.
- c) UBICACION: Antes o sobre la encrucijada.

R.21/22: SENTIDO DE CIRCULACION/PASO OBLIGADO

a) **CONFORMACION FISICA:** Flecha indicando el sentido del tránsito, contenida en un tablero con las siguientes variantes:

1) Sobre el círculo blanco de borde rojo, con flecha horizontal negra (a y b) y vertical (c): o sobre un cuadrado o rectángulo color negro, verde o azul, con el lado mayor horizontal, al igual que la flecha que debe ser de color blanco (d): R.21;

2) Sobre círculo blanco con borde rojo, flecha en sentido NO a SE o NE a SO. (Cuando no exista otra opción R.22 Paso obligado).

b) **SIGNIFICADO R.21:** Establece la obligación de circular en el sentido indicado por la flecha.

SIGNIFICADO R.22: Se utiliza para indicar derroteros y se emplaza en obstáculos fijos o canalizadores de tránsito, como único sentido de circulación asignado a la vía.

c) **UBICACION:** En zonas urbanas periféricas la variante UNO o DOS (1 ó 2) puede ir directamente adherida o pintada sobre la pared frentista pudiendo variar su altura según las características de la misma y teniendo en cuenta la visibilidad.

En el caso de una vía que se bifurca se coloca la variante TRES (3), en el ángulo de la bifurcación.

En el caso de carriles se coloca esta misma variante al inicio o unos metros antes de donde empieza el carril exclusivo.

R.23: TRANSITO PESADO A LA DERECHA

a) **CONFORMACION FISICA:** Figura de un camión visto de atrás, con una flecha horizontal a la izquierda, señalándolo.

b) **SIGNIFICADO:** Los vehículos de transporte pesado deben circular por el carril extremo derecho.

c) **UBICACION:** Al comienzo de los tramos en que se determine, debiendo repetirse cuando estos sean extensos.

R.24: PEATONES POR LA IZQUIERDA

a) **CONFORMACION FISICA:** Figura de un peatón con flecha horizontal a la derecha, señalándolo.

b) **SIGNIFICADO:** Los peatones deberán circular obligatoriamente por el lado izquierdo.

c) **UBICACION:** Al comienzo de los tramos en que se determine, debiendo repetirse cuando estos sean extensos.

R.25: PUESTO DE CONTROL

- a) CONFORMACION FISICA: Círculo blanco con orla roja y un rectángulo horizontal de color negro al centro.
- b) SIGNIFICADO: Ante esta señal el conductor deberá detener su marcha.
- c) UBICACION: Se empleará en puestos de control policial, aduanero, fitosanitario, peaje, etc. donde sea obligatoria la detención.
- d) OBSERVACIONES: Se puede completar con leyenda aclaratoria (punto 7. d) del tipo de control de que se trata.

R.26: COMIENZO DE DOBLE MANO

- a) CONFORMACION FISICA: Orla roja con círculo blanco y símbolos en negro. Dos flechas verticales y paralelas apuntando en sentido opuesto; la de la derecha orientada hacia arriba y la de la izquierda hacia abajo.
- b) SIGNIFICADO: A partir de la encrucijada en que esté la señal, la vía tiene doble sentido de circulación.
- c) UBICACION: En la encrucijada o antes de ella, que sea visible desde una distancia suficiente para tomar las prevenciones.

11. SEÑALES DE PRIORIDAD

- a) CONFORMACION FISICA: Son de características especiales.
- b) SIGNIFICADO: Refuerzan o cambian la prioridad de paso en una encrucijada o tramo del camino.
- c) UBICACION: Sobre la encrucijada o antes de ella o al inicio del tramo, con la condición de ser visible desde una distancia suficiente como para detener la marcha antes de la bocacalle o tramo.

R.27: PARE

- a) CONFORMACION FISICA: Octógono regular con una distancia mínima entre lados paralelos de SETENTA Y CINCO CENTESIMAS DE METRO (0,75 m) en color rojo con un ribete blanco periférico en el borde y la palabra "PARE" en color blanco al centro.
- b) SIGNIFICADO: indica la obligación de detener totalmente la marcha antes de la encrucijada, sin invadir la senda peatonal y recién luego avanzar cuando no lo haga otro vehículo o peatón por la vía transversal. La detención es obligatoria aunque nadie circule por la transversal.

c) UBICACION: Sobre la encrucijada o antes de ella o al inicio del tramo, con la condición de ser visible desde una distancia suficiente como para detener la marcha antes de la bocacalle o el tramo.

d) OBSERVACIONES: Se puede complementar con la marca H.10 sobre el pavimento.

R.28 CEDA EL PASO.

a) CONFORMACION FISICA: Triángulo equilátero con una dimensión mínima de NUEVE DECIMAS DE METRO (0,9 m) de lado, con su lado horizontal en la parte superior, de fondo blanco y borde perimetral de color rojo. En el triángulo debe contener la inscripción en letras negras "CEDA EL PASO".

b) SIGNIFICADO: Se pierde la prioridad de paso que se tenía por regla general, no siendo necesario detener la marcha siempre que se asegure el paso prioritario del que cruza por la vía transversal.

c) UBICACION: Sobre la encrucijada o antes de ella o al inicio del tramo, con la condición de ser visible desde una distancia suficiente como para detener la marcha antes de la bocacalle o el tramo.

d) OBSERVACIONES: Puede estar acompañado por la marca H.12 en el pavimento.

R.29 PREFERENCIA DE AVANCE.

a) CONFORMACION FISICA: Círculo blanco con borde rojo, similar a la del punto 10, con dos flechas verticales apuntando en sentido opuesto, de color rojo la ascendente y negra la descendente.

b) SIGNIFICADO: No tiene preferencia para avanzar el vehículo que encuentra la señal de frente. Debe retroceder en caso de haber ingresado ambos en la zona en que puede pasar sólo uno, excepto lo dispuesto en el inciso g) del Art. 41, último párrafo de la Ley N° 24.449.

c) UBICACION: Previo a la zona estrecha de una vía, cuando no caben dos vehículos a la par o el espacio entre ambos es muy escaso.

R.30: BARRERAS FERROVIALES

a) CONFORMACION FISICA: Vara que puede adoptar la posición horizontal sobre la calzada y que vista desde ésta, tiene un ancho mínimo aparente de UNA DECIMA DE METRO (0,1 m) con colores rojo y blanco de alta reflectividad (punto 7.a) en franjas alternadas de CUATRO A CINCO DECIMAS DE METRO (0,4 a 0,5 m) de espesor y una inclinación NE-SO de CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°).

Cubre, por lo menos, el OCHENTA POR CIENTO (80 %) del sentido de circulación que previene y sin dejar espacios de circulación mayor a UNO CON CINCO

DECIMAS DE METRO (1,5 m). En calzadas muy anchas puede haber una barrera en ambos costados de cada uno de los sentidos de circulación.

b) SIGNIFICADO: La barrera horizontal sobre la calzada, indica prohibición de acceso, aún cuando no cubra el OCHENTA POR CIENTO (80 %) que refiere el párrafo precedente o quede un espacio mayor a UNO CON CINCO DECIMAS DE METRO (1,5 m). La detención debe hacerse antes de la línea marcada al efecto (H.4) y, de no existir, antes de la barrera.

Cuando comienza a bajar o a moverse hacia su posición final de interdicción, significa que no se puede iniciar el cruce y que el paso debe despejarse, salvo cuando la prohibición es anticipada por semáforo (punto 36. c).

La ausencia de barrera a la vista o estando ella en reposo y levantada, habilita a cruzar.

En caso de barreras fuera de uso, el ferrocarril debe suplirlas con una persona adecuadamente identificable, que efectúe señales con una luz o bandera roja, según sea de noche o de día. La bandera roja agitada para ser vista desde la calzada, significa prohibición de avance lo mismo que la luz roja.

c) UBICACION: Entre las vías férreas y la señal P.3., próxima a esta. En lo posible no habrá elementos fijos a menos de TRES DECIMAS DE METRO (0,3 m) del borde de calzada.

d) OBSERVACIONES: Los criterios de instalación y el accionamiento corresponden al ferrocarril, conforme su legislación específica. La fiscalización la hace la autoridad de habilitación y control del servicio ferroviario.

Las barreras de colores amarillo y negro existentes tienen el mismo significado y valor que las descritas en el presente. Sin perjuicio de ello, TRES (3) franjas amarillas serán de alta reflectividad o tendrán un dispositivo emisor de luz roja o TRES (3) reflectantes del mismo color.

12: FIN DE LA PRESCRIPCION R.31/32

a) CONFORMACION FISICA: Círculo de color blanco atravesado por una banda en sentido perpendicular a la prohibición, NORESTE-SUROESTE (NE-SO) del mismo espesor, y de color gris (líneas negras y blancas alternadas) la que se usará sólo para las prohibiciones R.31. Para las de imposición sobre el círculo la banda será de color rojo R.32.

b) SIGNIFICADO: A partir de la señal termina la prohibición, imposición u orden representada por la figura testada.

c) UBICACION: En el lugar que termina la prescripción.

CAPITULO IV

SEÑALES PREVENTIVAS

13. CARACTERISTICAS BASICAS. También denominadas de advertencia.

a) CONFORMACION FISICA: La placa es siempre rígida, con las variantes que se dan a continuación y el símbolo utilizado es negro, salvo los casos especiales que se indican.

1) Señal genérica: Cuadrado colocado con una diagonal en vertical de entre SIETE DECIMAS DE METRO y NUEVE DECIMAS DE METRO (0,7 m y 0,9 m) de lado, de color amarillo con una línea negra perimetral.

2) Señal de máximo peligro: Triángulo equilátero, de NUEVE DECIMAS DE METRO (0,9 m) de lado, por lo menos, con la base hacia abajo, de color blanco con una orla roja.

3) Señales especiales: tienen formas variadas y son la cruz de San Andrés, los paneles de aproximación o delineadores y las flechas direccionales.

b) SIGNIFICADO: Advierten la proximidad de una circunstancia o variación de la normalidad de la vía que puede resultar sorpresiva o peligrosa a la circulación. No imparten directivas, pero ante una advertencia se debe adoptar una actitud o conducta adecuada.

c) UBICACION: La señal debe estar a una distancia tal del objeto al que hace referencia, de modo que el vehículo de mayor velocidad pueda detenerse totalmente antes del mismo (aunque la detención no sea necesaria para superarlo).

14. ADVERTENCIAS DE MAXIMO PELIGRO. Estas señales utilizan la conformación básica del literal a) 2) y 3) del punto 13.

P.1 CRUCE FERROVIARIO.

a) CONFORMACION FISICA: Triángulo con la figura de una locomotora a vapor en color negro, vista desde su lateral y orientada hacia la izquierda.

b) SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de un cruce ferroviario a nivel, por lo que se debe disminuir la velocidad y prestar atención a la posible aproximación de trenes.

c) UBICACION: En zona rural, a TRESCIENTOS Y CIEN METROS (300 y 100 m) antes del cruce. En zona urbana una cuadra antes. En ambas situaciones la señal debe colocarse en todos los accesos al cruce.

d) OBSERVACIONES: Se complementa con la Cruz de San Andrés (P.3), que indica el inicio de la zona del cruce y en zona rural, además, con paneles de aproximación (P.2.1).

P.2 PANELES DE PREVENCION. Surgen TRES (3) variantes.

a) CONFORMACION FISICA: Para a) 1) y a) 2) rectángulo blanco con líneas inclinadas, rojas y blancas intercaladas de igual espesor. Puede variar el largo.

1) De aproximación al obstáculo señalizado. La parte más larga es vertical y tiene una franja roja en ángulo de CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) y sentido NO-SE, por cada CIEN METROS (100 m) faltantes al objeto.

2) De obstáculo rígido: franjeado blanco y rojo abarcando todo el rectángulo, con inclinación hacia las direcciones en que pasa el tránsito.

3) De curva (chevron): Se trata de un cuadrado de fondo blanco con franjas rojas, formando ángulos rectos a modo de cabeza de flecha. Se usa para delinear curvas, apuntando el vértice del ángulo hacia el costado para el cual continúa el camino.

b) SIGNIFICADO: En el primer caso, advierte la aproximación del objeto señalizado. En el segundo la presencia de un objeto rígido fuera de la calzada y banquina (donde no debe haberlos), que puede ocasionar daño en una eventual salida de la vía (vgr.: alcantarilla) y el tercero advierte y delimita una curva peligrosa.

c) UBICACION: Desde la señal cada CIEN METROS (100 m) en el primer caso. Sobre el objeto rígido en el segundo. Esta señal también se usa en el soporte de una señal de máximo peligro o de dirección obligatoria.

El tercer caso se utiliza para delinear una curva peligrosa, hacia ambas manos.

d) OBSERVACIONES: La variante 1 se usa con las señales de máximo peligro y la 2 puede ir en algunas reglamentarias.

P.3 CRUZ DE SAN ANDRES.

a) CONFORMACION FISICA: Cruz con aspas de un largo mínimo de UNO CON DOS DECIMAS DE METRO (1,2 m), terminadas en punta, formando al cruzarse DOS (2) ángulos laterales iguales de CUARENTA Y CINCO GRADOS a CINCUENTA Y CINCO GRADOS (45° a 55°), de color blanco con orla roja. El ancho del brazo tendrá una relación de 1:6 a 1:10 respecto del largo.

Cuando el cruce tenga más de DOS (2) vías férreas se duplicará el ángulo inferior de la cruz, debajo de ella y a una distancia igual al ancho.

b) SIGNIFICADO: Señala el límite de la zona del cruce ferroviario, dentro de la cual rige la prioridad de paso del ferrocarril. En caso de aproximarse un vehículo ferroviario, el carretero debe detenerse fuera de dicha zona hasta que aquél deje el paso y en tanto no se aproxime otro.

c) UBICACION: En lo posible, a la altura de la línea de detención para vehículos carreteros que corresponde al cruce, no menos de CINCO METROS (5 m) de la vía férrea, y no más atrás de las barreras si las hay.

d) OBSERVACIONES: Complementa la señal P:1 indicando el lugar en que comienza la zona del cruce ferroviario.

Cuando sean más de DOS (2) vías férreas, se colocará la señal adicional aclaratoria (punto 7.d) indicando su cantidad.

Se admitirá con el mismo color y significado la Cruz de San Andrés de orla negra utilizada actualmente.

P.4 CURVA CERRADA.

a) CONFORMACION FISICA: En el triángulo del punto 13.a. 2), una flecha curvada apuntando hacia el mismo lado de la curva y con un ángulo cerrado.

b) SIGNIFICADO: Proximidad de curva peligrosa hacia el mismo lado indicado por la flecha.

c) UBICACION: A la entrada de la curva. En zona rural debe existir preventiva anterior.

P.5 CRUCE DE PEATONES.

a) CONFORMACION FISICA: Triángulo con silueta de una persona caminando, sobre una senda peatonal

b) SIGNIFICADO: Proximidad de un cruce peatonal.

c) UBICACION: Idem punto 13 c).

d) OBSERVACIONES: Uso exclusivo en zona rural.

P.6 ATENCION.

a) CONFORMACION FISICA: Triángulo (punto 13.a.2) con el símbolo de cierre de admiración.

b) SIGNIFICADO: Alerta sobre un mensaje especial.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

d) OBSERVACIONES: Se agregará un panel con texto aclaratorio del riesgo próximo.

15. ADVERTENCIA SOBRE CARACTERISTICAS FISICAS DE LA VIA. Se utiliza la conformación básica de este Capítulo (literal a), 1) del punto 13.

P.7 CURVAS.

a) CONFORMACION FISICA: Flecha curvada en color negro con el mismo ángulo y sentido que la curva señalizada (curva y contracurva pronunciada, en "S", etc.).

b) SIGNIFICADO

1 - Curva: indica la proximidad de una curva en la dirección de la flecha.

2 - Curva pronunciada: Se utiliza para advertir a los conductores la proximidad de una curva pronunciada en la dirección de la flecha.

3 - Curva y contracurva: Advierte la posibilidad de un tramo con DOS (2) curvas en sentido contrario separadas por una tangente de longitud normal.

4 - Curva pronunciada en "S": Se utiliza para advertir la proximidad de un tramo con DOS (2) curvas de sentido contrario separadas por una tangente de longitud mínima.

c) UBICACION: Idem punto 13.

P.8 CAMINO SINUOSO.

a) CONFORMACION FISICA: Flecha en color negro en forma sinuosa.

b) SIGNIFICADO: Se utiliza para advertir la proximidad de TRES (3) o más curvas sucesivas en el camino.

c) UBICACION: Antes del comienzo de la variación.

d) OBSERVACIONES: Al final del tramo debe colocarse la señal de punto 18.

P.9 PENDIENTE.

a) CONFORMACION FISICA: Triángulo rectángulo con su ángulo recto hacia abajo, un lado DOS (2) veces más largo que el otro y la hipotenusa indicando la inclinación del camino. Cuando es descendente la bajada hacia la derecha y la silueta de un automóvil sobre ella. Cuando es ascendente el ángulo menor a la izquierda.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una cuesta y el sentido de la inclinación.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACION: Se puede complementar con el porcentaje de la inclinación.

P.10 ESTRECHAMIENTO.

a) CONFORMACION FISICA: Dos líneas paralelas que se quiebran, aproximándose en la parte superior (a). Puede ser una sola la que se aproxima del lado que ello ocurre en el camino (b).

b) SIGNIFICADO: La vía se estrecha más adelante, en forma simétrica o no, según lo indique la figura.

c) UBICACION: Idem punto 13.

P.11 PERFIL IRREGULAR.

a) CONFORMACION FISICA: Figura básica de un rectángulo, simbolizando un perfil de calzada, visto lateralmente, con su superficie visiblemente alterada (elevaciones, depresiones, puntas). Especies de este género son las señales de:

1 - Calzada irregular: Advierte la proximidad de un tramo de vía peligroso por sucesión de irregularidades en su superficie.

2 - Badén: Indica la proximidad de una depresión en la vía.

3 - Resalto o Lomada: Indica la proximidad de una saliente en el perfil del camino.

b) SIGNIFICADO: Que la superficie de la calzada tiene irregularidades que pueden provocar modificaciones en las condiciones normales de marcha.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Al final de la zona colocar señal del punto 18.

P.12 CALZADA RESBALADIZA.

a) CONFORMACION FISICA: Perfil de automóvil visto de atrás, inclinado con relación a la horizontal, y dibujos figurando trayecto de las ruedas en forma zigzagueante.

b) SIGNIFICADO: Presencia de calzada que puede tornarse resbaladiza por defecto de superficie o presencia de elementos extraños (agua, aceites, polvo, etc.) sobre ella.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Al final de la zona colocar señal del punto 18.

P.13 PROYECCION DE PIEDRAS.

a) CONFORMACION FISICA: Esquema de superficie de calzada vista lateralmente, con perfil posterior de vehículo sobre ella, proyectando líneas hacia el costado, desde el ángulo neumático-calzada, terminando cada una con el perfil de una piedra.

b) SIGNIFICADO: En la zona puede haber piedras sobre la calzada que pueden ser proyectadas por los vehículos que transitan.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Al final de la zona colocar señal del punto 18.

P.14 DERRUMBES.

a) CONFORMACION FISICA: Perfil de calzada y de un acantilado en su costado derecho, vistos en corte transversal, del que se desprenden partes que caen sobre la figura posterior de un automóvil.

b) SIGNIFICADO: Que de la elevación próxima a la ruta, aunque no tenga la inclinación del dibujo, pueden desprenderse rocas o partes que caen o ruedan sobre la calzada.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Colocar al final de la zona, señal punto 18.

P.15 TUNEL.

a) CONFORMACION FISICA: Perfil de un corte transversal de túnel (tipo gálibo) con un perfil posterior de un automóvil en el espacio interior.

b) SIGNIFICADO: Proximidad de un túnel para circulación en el camino.

c) UBICACION: Idem punto 13.

P.16 PUENTE ANGOSTO.

a) CONFORMACION FISICA: Representación de las barandas mediante una especie de corchetes de escritura, en sentido inverso a como se los utiliza en la misma.

b) SIGNIFICADO: Presencia sobre la calzada de un puente de menor ancho que el resto de la vía.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Si por la medida debe prohibirse el paso de vehículos de determinado ancho se utiliza la señal R.13.

P.17 PUENTE MOVIL.

a) CONFORMACION FISICA: Figura en color negro simbolizando esquemáticamente las riberas de un río en corte transversal, mirado desde el lecho, sobre el que hay un puente doble, levantado en cada una de sus cabeceras.

b) SIGNIFICADO: Aproximación a un puente levadizo, rotatorio o flotante, que eventualmente puede estar en posición que interrumpa la vía.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: La existencia de este obstáculo debe tener además señalización luminosa y sonora, que debe utilizarse ante su levantamiento y los respectivos paneles de aproximación, similar a las de cruce ferroviario.

P.18/19 ALTURA/ANCHO LIMITADO.

a) CONFORMACION FISICA: Dos triángulos equiláteros, a modo de cabeza de flecha, apuntándose (similar a la figura R.12/13).

b) SIGNIFICADO:

1- Altura Limitada: Se utilizará para advertir la proximidad de una estructura elevada y el límite de altura permitido para el vehículo (P.18).

2 - Ancho Limitado: Se utilizará para advertir el límite del ancho permitido del vehículo para circular por el carril (P.19).

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: Estas indicaciones corresponden cuando la altura es superior al máximo admitido para los vehículos normales (inc. b). Si debe limitarse a éstos se usa la señal R.12.

P.20 PRINCIPIO Y FIN DE CALZADA DIVIDIDA.

a) CONFORMACION FISICA: Dos flechas marcando el sentido de dirección y en el medio un dibujo representativo del obstáculo o isleta.

b) SIGNIFICA:

Principio de calzada dividida: Indica la división física conservando los sentidos de circulación indicados en la señal.

Fin de calzada dividida: Indica la finalización del separador físico.

c) UBICACION: Idem punto 13.

P.21 ROTONDA.

a) CONFORMACION FISICA: Círculo conformado por tres flechas sucesivas indicando sentido de giro contrario al de las agujas del reloj.

b) SIGNIFICADO: Proximidad de una rotonda (Artículo 43 inciso e) de la Ley de Tránsito). Se circula por ella dejando la parte central (no necesariamente redonda) a la izquierda.

c) UBICACION: Idem punto 13.

d) OBSERVACIONES: La rotonda puede estar simplemente "dibujada" por demarcación horizontal.

P.22 INCORPORACION DE TRANSITO LATERAL.

a) CONFORMACION FISICA: Flecha vertical orientada hacia arriba, con un brazo lateral de menor espesor en ángulo de CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) según sentido de incorporación del tránsito.

b) SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de una confluencia de izquierda o de derecha por donde se incorpora una corriente de tránsito en el mismo sentido.

c) UBICACION: Idem punto 13.

P.23 INICIO DE DOBLE CIRCULACION.

a) CONFORMACION FISICA: Flechas negras verticales paralelas, la izquierda descendente y la derecha ascendente.

b) SIGNIFICADO: Indica circulación transitoria en ambos sentidos sobre la calzada, sin disminuir el ancho de la mano propia.

c) UBICACION: Al comienzo y hasta QUINCE METROS (15 m) antes de la zona de doble mano.

d) OBSERVACIONES: La señal similar prescriptiva (R.26) se coloca cuando una misma calzada se convierte en doble mano.

P.24 ENCRUCIJADA.

a) CONFORMACION FISICA: Puede tener las siguientes variantes:

1) Cruz con travesaños iguales o de distinto espesor;

2) Rectángulo con otro/s lateral/es perpendicular/es de similar o distinto ancho, opuestos o no;

3) Rectángulo con uno o dos laterales en ángulos diversos o no, de igual espesor (forma de "Y" o "T" o parecido);

b) SIGNIFICADO: Indica cruce, empalme o bifurcación de vías de circulación, con las siguientes características:

1) Cruce de caminos: de similar importancia cuando los travesaños son iguales, y mayor o menor, según la diferencia de espesor que tengan;

2) Empalme/s o vías/s lateral/es, de similar o distinta importancia perpendicular.

3) Bifurcación: Indica que la vía se divide en los sentidos indicados en la figura.

c) UBICACION: Con suficiente antelación a cruces, bifurcaciones o empalmes de vía.

16. POSIBILIDAD DE RIESGOS EVENTUALES. Se utiliza el panel básico del literal a), 1) del punto 13.

P.25 ESCOLARES (a) O NIÑOS (b).

a) CONFORMACION FISICA: Silueta en color negro de un escolar caminando, con un cuadernillo en la mano (a) o de un niño jugando a la pelota (b).

b) SIGNIFICADO: Indica que en la zona pueden aparecer imprevistamente escolares o niños, por la existencia de escuelas, campos de juegos, etcétera.

c) UBICACION: En las vías de zonas aledañas a una escuela, plaza o lugar de esparcimiento infantil.

P.26 CICLISTAS (a) O JINETES (b).

a) CONFORMACION FISICA: Silueta de un ciclista (a) o de un jinete (b).

b) SIGNIFICADO: Eventual presencia de personas realizando, sobre la vía, las actividades indicadas en la señal.

c) UBICACION: Al inicio de la zona de desarrollo de las actividades, debiendo repetirse cuando la misma es extensa.

d) OBSERVACIONES: Pueden incluirse otras actividades.

P.27 ANIMALES SUELTOS.

a) CONFORMACION FISICA: Silueta de una vaca (a) ciervo (b) u otro animal salvaje identificable.

b) SIGNIFICADO: Eventual presencia individual o en manadas de animales de crianza o salvajes sobre la vía.

c) UBICACION: Idem P.26.

P.28 CORREDOR AEREO.

a) CONFORMACION FISICA: Silueta en color negro de avión visto de arriba.

b) SIGNIFICADO: Vuelos a baja altura de aviones sobre la vía por la proximidad de un aeródromo o aeropuerto.

c) UBICACION: Antes del inicio de la zona referenciada.

P.29 PRESENCIA DE VEHICULOS EXTRAÑOS.

- a) CONFORMACION FISICA: Silueta orientada a la izquierda de tranvía (a), trolebús, maquinaria agrícola (b), ambulancias (c), bomberos.
- b) SIGNIFICADO: Operación habitual en la zona de los vehículos indicados en la señal.
- c) UBICACION: Idem P.28.

P.30 VIENTOS FUERTES LATERALES.

- a) CONFORMACION FISICA: Silueta de un árbol con su follaje inclinado hacia un lado por el viento, representado por líneas rectas cortadas en la misma dirección.
- b) SIGNIFICADO: Probabilidad de que soplen vientos fuertes laterales.
- c) UBICACION: Idem P.28.

17. ANTICIPO DE OTROS DISPOSITIVOS DE CONTROL DEL TRANSITO.
También se usa el panel básico (literal a) 1) del punto 13.) con excepción del caso siguiente.

P.31 FLECHA DIRECCIONAL.

- a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo de color amarillo con el lado mayor horizontal, dividido en dos campos. El superior tiene una flecha apuntando hacia uno (a) o ambos (b) costados. El campo inferior contiene un franjeado negro similar a los paneles P.2 A.2 dispuestas horizontalmente.
- b) SIGNIFICADO: Advierte la/s dirección/es en que continúa la circulación.
- c) UBICACION: En el lugar del cambio de dirección.

P.32 PROXIMIDAD DE SEMAFORO.

- a) CONFORMACION FISICA: Figura de semáforo de cuerpo negro, con los tres colores correspondientes de sus luces. Sobre ella puede indicarse la distancia: "a... m" en letras negras.
- b) SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de una intersección con semaforización.
- c) UBICACION: En la distancia indicada por la señal. Sino la tiene, en la cuadra previa a la señal referenciada.

P.33 PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA.

a) **CONFORMACION FISICA:** Representación en menor tamaño de la señal prescriptiva que anticipa, sobre la cual debe figurar la distancia "a...m" en letras negras:

Vgr: Señal de "PARE" (a), de "CEDA EL PASO" (sin leyenda) (b), u otras de prohibición (c).

b) **SIGNIFICADO:** Advierte la proximidad de la señal prescriptiva indicada en la figura.

c) **UBICACION:** Idem P.32 c.

18. FIN DE PREVENCION (P.34)

a) **CONFORMACION FISICA:** Placa básica pero de color blanco, con una figura negra al centro y testada por una banda grisada (líneas negras y blancas alternadas) en sentido NE-SO.

b) **SIGNIFICADO:** Fin de la zona con el riesgo prevenido por la señal cuya figura contiene la presente.

c) **UBICACION:** Al finalizar la zona de referencia.

d) **OBSERVACIONES:** Se usa para las señales que indican riesgos extendidos en una zona (no puntuales) cuya duración no se puede precisar en la señal de advertencia.

CAPITULO V

SEÑALES INFORMATIVAS

19. CARACTERISTICAS BASICAS.

a) **CONFORMACION FISICA:** rectángulo de dimensiones y posición variables según el tipo de señal conforme se describe en los puntos siguientes. En relación a colores y reflectividad se aplica lo prescrito en el punto 7. El fondo de color verde se debe utilizar para destinos o itinerarios, en color azul para señales de carácter institucional, histórico y de servicios, en color blanco para anuncios especiales o educativas. En cuanto a la nomenclatura urbana el fondo de la señal puede ser en color negro, azul o verde para las ubicadas en postes, o en azul o verde para murales. Sin embargo las leyendas y simbología en su caso, serán siempre en color blanco y reflectivas.

b) **SIGNIFICADO:** carecen de consecuencias jurídicas, es decir que no transmiten órdenes ni previenen sobre irregularidades o riesgos en la vía, salvo que contengan señales reglamentarias o preventivas. Están destinadas a identificar, orientar y hacer referencia a servicios, lugares o cualquier otra información que sea útil para el usuario.

c) **UBICACION:** Se colocan al costado de la vía de circulación (verticales) en forma similar a las preventivas en zona rural (literal c) del punto 13.) o a las reglamentarias en

zona urbana (literal c) del punto 8.) o elevadas sobre la calzada mediante pórticos). La posición varía según las condiciones de la vía y el tipo de tránsito vehicular.

20. NOMENCLATURA VIAL Y URBANA. DESTINOS Y DISTANCIAS.

a) CONFORMACION FISICA: Básicamente se mantiene lo dispuesto en el punto 19. con las variantes que se detallan para cada caso.

b) SIGNIFICADO: Su finalidad es:

- En zona urbana informar la denominación y numeración (altura) de la calle o avenida.
- En caso de ser rural, el número o identificación de la ruta y la jurisdicción a la que pertenece.
- Las señales de destinos y distancias, informan sobre la proximidad o ubicación de una localidad o lugar geográfico o turístico, figurando su nombre y/o la distancia.

c) UBICACION: Las de nomenclatura urbana en la esquinas de la bocacalle. Las viales sobre nomenclatura de rutas se ubican a criterio de la autoridad y las indicadoras de destino y distancias según las necesidades conforme los estudios que realice la autoridad competente.

I.1. RUTA PANAMERICANA.

a) CONFORMACION FISICA: Escudo aprobado en el Séptimo Congreso Panamericano de Carreteras. Resolución XXXII.

b) SIGNIFICADO: Pertenece al sistema panamericano de carreteras.

c) UBICACION: En general se coloca en los soportes de otras señales, a criterio de la autoridad.

I.2 RUTA NACIONAL.

a) CONFORMACION FISICA: El número de la ruta nacional en color negro, sobre un pentágono irregular con dos lados opuestos verticales, el superior horizontal y los dos restantes en forma de vértice hacia abajo, de color blanco con línea negra perimetral.

b) SIGNIFICADO: Identifica a la ruta como perteneciente a la red nacional de caminos e informa la denominación de la vía por la que se circula y a veces se adiciona el nombre de la provincia donde se halla ubicada.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

I.3 RUTA PROVINCIAL

a) **CONFORMACION FISICA:** El número de la ruta provincial en color negro, sobre un cuadrado de TRES DECIMAS DE METRO (0,3 m) de lado de color blanco con borde perimetral negro.

b) **SIGNIFICADO:** Hace referencia a que la ruta por la cual se circula o la que se cruza pertenece a la red provincial de caminos. Se coloca complementando otras señales de información.

c) **UBICACION:** Idem punto 1.

I.4 NOMENCLATURA URBANA.

a) **CONFORMACION FISICA:** Cartel rectangular con el lado mayor horizontal, en color negro, verde o azul, con letras blancas ubicando el nombre de la calle en la parte superior, especificando cuando se trate de avenida u otra variante (pasaje, cortada, etc.) y en la parte inferior el principio y el fin de la numeración correspondiente a la porción entre intersecciones de la vía mencionada.

b) **SIGNIFICADO:** Orientar e informar al conductor sobre el lugar donde se encuentra, indicándole la denominación, la numeración catastral y el sentido de circulación.

c) **UBICACION:** Se ubicarán en las esquinas de las bocacalles sostenidas en la forma definida en el literal c) del punto 8.) y visible al conductor que transita por la vía. En caso de ser murales pasando la intersección y sobre la derecha entre DOS y TRES METROS (2y 3 m).

d) **OBSERVACIONES:** Es conveniente adicionarla con la señal de sentido de circulación para el caso de R.21, a) 2), cuando la nomenclatura sea verde o azul, el fondo que contiene a la flecha será del mismo color y ésta reflectiva.

I.5 IDENTIFICACION DE REGIONES Y LOCALIDADES.

a) **CONFORMACION FISICA:** Rectángulo con su lado mayor horizontal, en color verde, con letras blancas. Cuando las indicaciones se lleven a cabo sobre vías no pavimentadas, el fondo podrá ser blanco con leyenda en negro.

b) **SIGNIFICADO:** Se utiliza para informar a los conductores la llegada a una región, localidad o población determinada.

c) **UBICACION:** Debe colocarse antes de llegar a la región o localidad.

I.6./7 ORIENTACION.

a) **CONFORMACION FISICA:** Rectángulo con su lado mayor en forma horizontal, en color verde, con letras blancas.

b) **SIGNIFICADO:** Indica las localidades o parajes a encontrar sobre la vía que se circula. Opcionalmente puede agregarse el kilometraje para llegar a tales destinos.

c) UBICACION: Luego de una intersección compleja con varias posibilidades de destino diferentes.

I.8 COMIENZO O FIN DE ZONA URBANA.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado mayor horizontal de color verde y letras blancas.

b) SIGNIFICADO: Indica el comienzo o fin de zona urbana y pudiendo tener el nombre de la localidad de que se trata.

c) UBICACION: Al comienzo o fin de la zona y al costado de la vía.

I.9 IDENTIFICACION DE JURISDICCION O ACCIDENTE GEOGRAFICO.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado mayor horizontal de color verde, con letras blancas.

b) SIGNIFICADO: Indica la localidad, sus límites jurisdiccionales o accidentes geográficos por los que atraviesa la vía.

c) UBICACION: Lugar del objeto señalado.

I.10 MOJON KILOMETRICO.

a) CONFORMACION FISICA: Pilar de cuatro caras iguales y terminado en una punta piramidal achatada, generalmente de cemento, enterrado en dos terceras partes, con el kilometraje pintado en color negro en todas sus caras. El blanco adyacente a los números debe ser reflectivo. Podrá utilizarse una placa rectangular, la cual en su frente y dorso dará la indicación antes mencionada. Debe ser reflectiva.

b) SIGNIFICADO: Indica la distancia en kilómetros al punto tomado como origen de la vía, medida sobre su trazado.

c) UBICACION: En zona rural en cada kilómetro, ubicando los impares a la derecha y los pares a la izquierda en sentido ascendente al kilometraje.

I.11 NOMENCLATURA DE AUTOPISTA

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado menor horizontal de color azul, conteniendo en su interior en color blanco un esquema de dos vías paralelas en perspectiva, cruzadas en forma horizontal por una franja sostenida por dos bases.

b) SIGNIFICADO: Indica la denominación de la autopista por la que se circula o a la cual se atraviesa o accede.

c) UBICACION: Sobre la autopista por la que se circula.

21. CARACTERISTICAS DE LA VIA.

- a) CONFORMACION FISICA: Placa rectangular en color verde con letras y dibujos blancos y figura resaltada en otro color.
- b) SIGNIFICADO: Informa sobre el tipo o variaciones de la vía más adelante.
- c) UBICACION: Con suficiente anticipación a la referencia.

I.12 COMIENZO DE AUTOPISTA.

- a) CONFORMACION FISICA: Idem Y.11.
- b) SIGNIFICADO: Indica proximidad o el ramal de acceso a una autopista.
- c) UBICACION: En las proximidades o previo al ingreso al ramal de entrada a una autopista.

I.13 FIN DE AUTOPISTA.

- a) CONFORMACION FISICA: Idem I.11 con el agregado de una banda roja cruzada en diagonal con dirección NE-SO.
- b) SIGNIFICADO: Indica la finalización de autopista.
- c) UBICACION: Previo a la salida de autopista.

I.14 INDICADORA DE UTILIZACION DE CARRILES.

- a) CONFORMACION FISICA: Esquema de la calzada con división de carriles indicando en cada uno, sentido de dirección y tipo de vehículo autorizados.
- b) SIGNIFICADO: Informa el tipo de vehículo que puede circular por cada uno de los carriles.
- c) UBICACION: Cuando pueda crearse contusión y a criterio de la autoridad.

I.15 CAMINO O CALLE SIN SALIDA.

- a) CONFORMACION FISICA: Cuadrado o rectángulo en color azul con el lado menor horizontal:
 - 1) Con esquema vertical de una vía, en color blanco, hasta la mitad del panel rematada en la parte superior por una pequeña franja roja perpendicular a la vía.
 - 2) Esquema de una bifurcación, pero el camino principal continúa hasta el borde de la placa y el lateral termina en la franja roja perpendicular al mismo.

b) SIGNIFICADO: Indica la finalización de la calle o camino:

1) Sobre la vía en que está la señal.

2) La vía lateral indicada en el cartel.

c) UBICACION: Se colocará anticipadamente de modo que el tránsito pueda evitarla:

1) Antes de la última encrucijada previa al sector sin salida.

2) Antes del ingreso a la vía cerrada.

d) OBSERVACIONES: Puede llevar a la placa adicional con la leyenda: "VIA SIN SALIDA" (punto 7. d).

I.16 CAMINO O PASO TRANSITABLE.

a) CONFORMACION FISICA: Placa rectangular de fondo negro donde figura el nombre del paso o lugar en letras blancas y con tres divisiones horizontales de color blanco en las cuales se incorporan placas adicionales con la leyenda "CERRADO" en fondo rojo, o "ABIERTO" en fondo verde, ambas en el casillero superior. En el central se colocará la leyenda "TRANSITABLE HASTA" en color negro el texto. En el casillero inferior figurará en letras negras el horario o período de tiempo.

b) SIGNIFICADO: Informa si el paso o lugar se halla habilitado al tránsito y en que condiciones.

c) UBICACION: Anticipando el lugar o paso con posibilidades de desvío.

I.17 VELOCIDADES MAXIMAS PERMITIDAS.

a) CONFORMACION FISICA: Idem I.16. En el casillero superior la inscripción RA y la bandera nacional, y en los tres inferiores figurarán los vehículos habilitados y su velocidad máxima permitida.

b) SIGNIFICADO: Informa velocidades máximas permitidas en el país.

c) UBICACION: En los pasos de frontera y a criterio de la autoridad vial.

I.18 ESQUEMA DE RECORRIDO.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo en color verde con su lado mayor horizontal, con esquema de DOS (2) o más cuadrículas urbanas y sus vías, con una flecha marcando todo el itinerario que deberá seguir el conductor para poder continuar a la izquierda.

b) SIGNIFICADO: Orientar al conductor sobre el recorrido a seguir en caso de itinerarios especiales. (Ej. giro a la izquierda).

c) UBICACION: En la intersección previa a la que esté prohibido el giro a la izquierda.

I.19 DESVIO POR CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACION.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado mayor horizontal con esquema similar a la señal I.18., fondo color azul con incorporación de señal reglamentaria.

b) SIGNIFICADO: Orientar al conductor sobre el recorrido a seguir, ante la posibilidad de continuar por la misma vía, debido a restricciones vigentes.

c) UBICACION: En la intersección previa a la que esté prohibido el giro a la izquierda.

d) OBSERVACIONES: En el esquema puede figurar un cartel de contramano sobre la vía que se circula.

I.20 ESTACIONAMIENTO PERMITIDO.

a) CONFORMACION FISICA: La figura es la letra "E" en blanco. Debajo puede figurar la expresión CUARENTA Y CINCO GRADOS o NOVENTA GRADOS (45° ó 90°) de arco, según corresponda, los horarios habilitados y la modalidad con el símbolo respectivo (tarjeta, parquímetro, etc.).

b) SIGNIFICADO: Permite estacionar sobre la vía en la forma indicada.

c) UBICACION: Desde el inicio de la permisión (dentro de los primeros TREINTA METROS (30 m) de la cuadra) y sobre el costado que se permite. Cuando es "entre discos", al inicio y al final del tramo donde se halla permitido.

d) OBSERVACIONES: Se admite la detención para carga y descarga de mercaderías, o ascenso y descenso de pasajeros. Los horarios en los que no esté permitido la carga y reparto se indicarán en una placa adicional.

I.21 PERMITIDO GIRAR A LA IZQUIERDA/DERECHA.

a) CONFORMACION FISICA: Flecha con curva en ángulo recto apuntando hacia la izquierda/derecha.

b) SIGNIFICADO: Se puede girar a la izquierda (o derecha) donde no está regulado o por regla general está prohibido.

c) UBICACION: Antes de la intersección o sobre los soportes del semáforo, en cuyo caso puede estar después de ella.

I.22 DIRECCIONES PERMITIDAS.

a) CONFORMACION FISICA: Flechas blancas en círculo azul.

b) SIGNIFICADO: Se puede seguir a la izquierda o derecha, o en cualquiera de los sentidos de las flechas indicados en la señal.

c) UBICACION: En la encrucijada o antes de ella, que sea visible desde una distancia suficiente para tomar las prevenciones, y en los cruces formando parte de las señales de nomenclatura en un poste o sobre la pared.

24. INFORMACION TURISTICA Y DE SERVICIOS.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo azul con el lado menor horizontal de un mínimo de SIETE DECIMAS DE METRO (0,7 m), conteniendo un cuadrado blanco equidistante de los laterales y de la parte superior, en el cual se ubican las figuras en color negro. En el sector inferior del rectángulo, se colocan las leyendas aclaratorias, flechas y/o distancias en km, en color blanco.

b) SIGNIFICADO: Brindan información útil al usuario de vía pública.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad, antes de la situación referida.

d) OBSERVACIONES: El cartel puede dividirse en dos partes compuesta de un cuadrado, adosando en la parte inferior el de leyenda aclaratoria según punto 7. d).

La presente enunciación no es taxativa.

PUESTO SANITARIO.

a) CONFORMACION FISICA: Cruz roja centrada en cuadrado blanco, con la correspondiente leyenda aclaratoria, distancia y/o flecha en la parte inferior.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un puesto sanitario o de socorro.

c) UBICACION: En la proximidad de un puesto de socorro, hospital etc.

d) OBSERVACIONES: El color rojo de la cruz es la única excepción al color del símbolo.

SERVICIO TELEFONICO.

a) CONFORMACION FISICA: Diagrama de un tubo telefónico.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar que cuenta con servicio telefónico.

c) UBICACION: En la proximidad de un puesto de servicio telefónico.

ESTACION DE SERVICIO.

a) CONFORMACION FISICA: Diagrama de una bomba de combustible.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar de aprovisionamiento de combustible y estación de servicios para el automotor.

c) UBICACION: En la proximidad de un lugar de aprovisionamiento de combustible.

TELEFERICO.

a) CONFORMACION FISICA: Diagrama de una cabina de teleférico o cablecarril.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de ese medio de transporte y recreación.

c) UBICACION: En la proximidad de un lugar que cuente con dicho medio.

SERVICIO MECANICO.

a) CONFORMACION FISICA: Diagrama de una llave de mecánico, ajustable.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un taller de reparación de automotores.

c) UBICACION: En la proximidad del taller.

BALNEARIO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de una sombrilla sobre líneas onduladas representando el agua.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de balneario.

c) UBICACION: En la proximidad del mismo.

LUGAR PARA RECREACION Y DESCANSO.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de un pino, mesas sillas para "picnic".

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar para recreación y descanso.

c) UBICACION: En la proximidad de dicho lugar.

HOTEL.

a) CONFORMACION FISICA: Letra "H" mayúscula en color negro.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un hotel o lugar de albergue.

c) UBICACION: En la proximidad del mismo.

BAR.

- a) CONFORMACION FISICA: Figura de una taza sobre un plato.
- b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un bar o lugar de refrigerio.
- c) UBICACION: En su proximidad.

CAMPAMENTO.

- a) CONFORMACION FISICA: Figura de una carpa de camping.
- b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar donde se encuentra permitida la instalación de carpas.
- c) UBICACION: En la proximidad de un lugar apto para acampar.

RESTAURANTE.

- a) CONFORMACION FISICA: Figura de tenedor y cuchillo.
- b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un restaurante o lugar de expendio de comida.
- c) UBICACION: En la proximidad de un restaurante.

AEROPUERTO.

- a) CONFORMACION FISICA: Figura de un avión visto desde arriba.
- b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un aeropuerto.
- c) UBICACION: En sus proximidades.

GOMERIA.

- a) CONFORMACION FISICA: Figura de un neumático.
- b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una gomería.
- c) UBICACION: En la proximidad.

ESTACIONAMIENTO.

- a) CONFORMACION FISICA: Letra "E" en color negro.
- b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un estacionamiento vehicular.
- c) UBICACION: En la proximidad del estacionamiento.

PUNTO PANORAMICO.

- a) CONFORMACION FISICA: Figura de una cámara fotográfica.
- b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una vista panorámica de interés.
- c) UBICACION: En la proximidad de un sitio de tal característica.

PLAZA.

- a) CONFORMACION FISICA: Figura de árbol.
- b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una plaza.
- c) UBICACION: En la proximidad de una plaza.

CORREO

- a) CONFORMACION FISICA: Figura del reverso de un sobre cerrado.
- b) SIGNIFICADO: Indica la proximidad de un correo postal.
- c) UBICACION: En la proximidad de tal establecimiento.

ESTACIONAMIENTO DE CASAS RODANTES.

- a) CONFORMACION FISICA: Figura de una casa rodante.
- b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un estacionamiento vehicular de tal naturaleza.
- c) UBICACION: En la proximidad del estacionamiento.

MUSEO.

- a) CONFORMACION FISICA: Figura de un frontis griego con CUATRO (4) columnas.
- b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de un museo.
- c) UBICACION: En la proximidad de un museo.

POLICIA.

- a) CONFORMACION FISICA: Figura de un agente policial de frente haciendo la señal de alto.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de control policial o de establecimiento oficial de seguridad.

c) UBICACION: En la proximidad del control policial o del establecimiento oficial.

ZONA DETENCION TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS.

a) CONFORMACION FISICA: Perfil de un ómnibus orientado hacia la izquierda.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de zonas de tal naturaleza.

c) UBICACION: En la zona de detención o paradas.

TAXI.

a) CONFORMACION FISICA: Figura de un vehículo taxímetro de frente con la inscripción "taxi" en su parte superior.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una parada de taxímetros.

c) UBICACION: En la parada de taxímetros.

TERMINAL DE OMNIBUS.

a) CONFORMACION FISICA: Figura del perfil de un andén techado con el ómnibus detenido en su interior.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una terminal de ómnibus.

c) UBICACION: En la proximidad de una terminal de ómnibus.

ESTACION DE FERROCARRIL.

a) CONFORMACION FISICA: Perfil de andén ferroviario techado y frente de locomotora sobre la vía férrea.

b) SIGNIFICADO: Indica la existencia de una estación ferroviaria.

c) UBICACION: En la proximidad de la estación.

25. EDUCATIVAS Y ANUNCIOS ESPECIALES.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo con su lado menor en posición horizontal, de color blanco, dentro del cual se incluye el texto en letras color negro.

b) SIGNIFICADO: Su finalidad es educativa, instruyendo e informando al conductor mediante mensajes escritos respecto a variaciones de las condiciones del tránsito,

restricciones, advertencias, consejos de seguridad vial, etc., siempre en un lenguaje claro y conciso.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

d) OBSERVACIONES: Algunos de los mensajes aconsejados son:

- DESTRUIR SEÑALES ES DELITO.
- EVITE ENCANDILAR.
- NO SE ADELANTE SIN ADVERTIR.
- TRANSITE DENTRO DE SU CARRIL.
- NO ADELANTARSE EN CURVAS Y PUENTES.
- ADELANTESE POR LA IZQUIERDA.
- EVITE ACCIDENTES ESTACIONE LEJOS DE LA CALZADA.
- RESPETE LAS SEÑALES.

CAPITULO VI

SEÑALAMIENTO HORIZONTAL

26. CONCEPTO. Las marcas viales o demarcación horizontal son las señales de tránsito demarcadas sobre la calzada, con el fin de regular, transmitir órdenes, advertir determinadas circunstancias, encauzar la circulación o indicar zonas prohibidas. El material debe ser antideslizante, resistente y de un espesor no mayor a CINCO MILIMETROS (5 mm), con excepción de las tachas y separadores de tránsito.

Las demarcaciones serán uniformes en diseño, posición y aplicación. Tal como para los demás dispositivos de control de tránsito, es necesario su uniformidad a fin de que puedan ser reconocidas y entendidas instantáneamente por los usuarios de la vía.

a) COLORES:

Las demarcaciones de pavimento serán de color blanco o amarillo, excluyendo el pintado de cordones o la aplicación de tachas reflectivas u otras. El color blanco se utiliza para las marcas transversales, leyendas, números y símbolos, y también para marcas longitudinales. El color amarillo define la separación de corrientes de tránsito de sentido opuesto en camino de doble sentido con calzada de varios carriles, líneas de barreras y zonas de obstrucciones.

El color blanco se empleará para:

- 1- Líneas centrales sobre carreteras rurales de dos carriles.
- 2- Líneas de carril.
- 3- Líneas de borde de pavimento.
- 4- Demarcaciones sobre banquetas pavimentadas.
- 5- Líneas canalizadoras.
- 6- Aproximaciones a obstrucciones que pueden ser pasadas por ambos lados.
- 7- Demarcación de giros y flechas direccionales.
- 8- Líneas de PARE.
- 9- Sendas peatonales.
- 10- Líneas que delimitan espacios de estacionamientos.
- 11- Demarcaciones de símbolos y palabras.
- 12- Líneas auxiliares para la reducción de velocidad.
- 13- Cruce ferroviario.
- 14- Demarcación para niebla.

El color amarillo se empleará para:

- 1- Líneas centrales dobles sobre calzadas de múltiples carriles.
- 2- Líneas de barreras que indican prohibición de cruzarlas en:
 - a) Transiciones del ancho del pavimento.
 - b) Aproximaciones a obstrucciones que deben ser pasadas del lado derecho.
 - c) Isletas de tránsito.
 - d) Lugares en que por su diseño geométrico se deba inhibir el paso al carril de sentido opuesto.

b) REFLECTIVIDAD:

En autopistas, semiautopistas, rutas, túneles y puentes, accesos y egresos de las vías mencionadas y en calles y avenidas de intenso volumen vehicular, toda la demarcación debe ser reflectiva.

Cuando sea necesario demarcar líneas divisorias de sentidos opuestos de dirección, de borde de calzada, de pare, isletas canalizadoras o delimitadoras de obstáculos, sendas peatonales y marcas o leyendas de cruces ferroviarios, "CEDA EL PASO" y "PARE", también debe utilizarse material reflectivo.

c) TRAZOS CONTINUOS Y DISCONTINUOS (SIGNIFICADO):

- 1) LINEA CONTINUA: Independientemente de su color amarillo o blanco, indica que no debe ser traspasada ni circular sobre ella.
- 2) DOBLE LINEA CONTINUA: Refuerza el concepto de las anteriores y establece una separación mínima entre ambos sentidos de circulación.
- 3) LINEAS DISCONTINUAS: Indican la posibilidad de ser traspasadas.
- 4) LINEAS CONTINUAS Y DISCONTINUAS PARALELAS: Indican la permisión de traspasar en el sentido de la discontinua a la continua y la prohibición de hacerlo de la continua a la discontinua.

27. MARCAS LONGITUDINALES. Son franjas de un ancho mínimo de UNA DECIMA DE METRO a TRES DECIMAS DE METRO (0,1 m a 0,3 m) impresas en material reflectivo a lo largo de la calzada, en forma continua o no, que tienen los significados siguientes:

H.1 LINEA DE SEPARACION DE SENTIDO DE CIRCULACION.

- a) CONFORMACION FISICA: Línea individual o líneas divisorias paralelas continuas. Podrá hallarse o no en el centro de la calzada. En aquellas vías con sentido de circulación reversible, según horarios o días, la línea de separación será de doble trazo discontinuo. Deberá estar siempre acompañada por el respectivo señalamiento vertical y/o luminoso.
- b) SIGNIFICADO: Separan corrientes de tránsito de sentidos opuestos. No se pueden cruzar en ningún sentido ni circular sobre ella.
- c) UBICACION: En las zonas de intenso tránsito a criterio de la autoridad y en curvas, puentes, pendientes y otros lugares de difícil visualización de los vehículos que circulan en sentido opuesto. También en los tramos previos a una encrucijada, hasta antes de ésta, salvo que el tránsito que ingresa a la vía no deba cruzar, en cuyo caso la simple o doble línea no interrumpe.
- d) OBSERVACIONES: Debe emplearse doble línea amarilla en las zonas de intenso tránsito, curvas, puentes, pendientes, cruces ferroviarios y en toda otra circunstancia en la que el sobrepaso esté prohibido.

H.2 LINEA DE CARRIL.

a) **CONFORMACION FISICA:** Línea o líneas paralelas de color blanco de trazo continuo o discontinuo divisoria de las corrientes del tránsito del mismo sentido.

1) **DE CARRIL EXCLUSIVO:** Doble línea continua. Debe estar siempre acompañada por el respectivo señalamiento horizontal (marca), vertical y/o luminoso. En el caso de carril para ciclistas podrá tener un menor ancho que el carril normal y estará delimitado entre dos líneas continuas simples.

2) **DE CARRIL PREFERENCIAL:** Denomínase a la línea de carril de mayor ancho.

b) **SIGNIFICADO:** Encauzan las corrientes del tránsito del mismo sentido de dirección. Para a.1) establece el uso exclusivo de uno o más carriles de un determinado tipo de vehículos. Para a.2) establece la circulación obligatoria para determinados vehículos y optativa para todos.

c) **UBICACION:** Todas las vías pavimentadas con una densidad de tránsito importante, deben tener demarcado los carriles cuando admiten dos o más por sentido de circulación.

d) **OBSERVACIONES:** Los carriles sólo existen y surten efectos, cuando están demarcados. Su uso está establecido en el Artículo 45 de la Ley de Tránsito.

H.3 LINEA DE BORDE DE CALZADA.

a) **CONFORMACION FISICA:** Línea de trazo continuo.

b) **SIGNIFICADO:** Delimita la calzada de circulación vehicular.

c) **UBICACION:** Al borde de la calzada. El trazo será interrumpido en todo acceso o egreso de la vía, o ante la presencia de cordones.

28. **MARCAS TRANSVERSALES.** Son franjas de un ancho de TRES DECIMAS DE METRO (0,3 m) a SEIS DECIMAS DE METRO (0,6 m) que atraviesan la vía. Debe cumplirse con lo establecido en el literal b) del punto 26.

H.4 LINEA DE DETENCION.

a) **CONFORMACION FISICA:** Línea blanca continua de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) de ancho

b) **SIGNIFICADO:** Indica la obligación de detener el vehículo antes de ser transpuesta, por indicación de la autoridad competente, señalización luminosa o vertical, cruce de peatones o ferroviarios o en caso de hallarse ocupada la bocacalle.

c) **UBICACION:** Se ubica antes y paralela a la senda peatonal, desde el cordón de la vereda hasta el eje divisorio de mano o, en caso de único sentido, hasta el otro cordón. En ausencia de demarcación de la senda peatonal, debe pintarse en el mismo sitio considerando la senda imaginaria definida en el Artículo 5° inc. t) de la Ley de Tránsito.

En los cruces ferroviarios se ubica antes de la Cruz de San Andrés (P.3) o antes de las barreras (R.30), si las hay.

H.5 SENDA PEATONAL. Artículo 5° inc. t) de la Ley de Tránsito.

a) **CONFORMACION FISICA:** Franja o zona sobre la calzada transversal al sentido de la circulación, delimitada por dos líneas paralelas blancas de trazo continuo o discontinuo; o indicada por franjas blancas paralelas al sentido de circulación (cebrado). En este último caso son rectángulos de CUATRO DECIMAS DE METRO a CINCO DECIMAS DE METRO (0,4 a 0,5 m) de ancho por TRES METROS (3 m), como mínimo, de largo, alineados y paralelos a la acera y separados entre sí por un espacio similar, que conforman una franja o senda que atraviesa la calzada de vereda a vereda. Cuando la encrucijada no es cruce recto, la franja no resulta necesariamente perpendicular a la acera.

b) **SIGNIFICADO:** Es la zona autorizada para que los peatones crucen la calzada, sin que les sea permitido detenerse o esperar sobre la misma, sobre la que tienen prioridad respecto de los vehículos, salvo cuando existe semáforo o autoridad competente que le indica lo contrario. Los vehículos no deben estacionar ni detenerse sobre ella, ni aún por circunstancias del tránsito.

c) **UBICACION:** El cebrado deberá utilizarse cuando el volumen de flujo peatonal se considere importante o peligroso, cuando se encuentren alejadas de las intersecciones, o en zona rural.

En general la senda debe colocarse como continuación de la vereda de la vía transversal, pero alejándola UN METRO (1 m), por lo menos, hacia afuera de la encrucijada, desde la continuación imaginaria del cordón de aquella vía. Cuando el volumen de giro de los vehículos lo justifique, la senda se debe alejar varios metros de la encrucijada, para permitir la detención antes de ella de los vehículos que giran (bolsón de tránsito) sin que interrumpan el paso de peatones.

d) **OBSERVACIONES:** Cuando en una cuadra existe una senda demarcada, los peatones deben utilizarla obligatoriamente. Cuando no existe se considera tal continuación imaginaria sobre la calzada de la acera transversal (Artículo 5° inc. t) de la Ley de Tránsito).

H.6 SENDA PARA CICLISTAS.

a) **CONFORMACION FISICA:** Similar a la anterior.

b) **SIGNIFICADO:** Senda exclusiva o semi exclusiva para la circulación de bicicletas. Cuando es compartida, sólo lo será con peatones. Los vehículos no pueden circular por ella y deberán dar prioridad de paso cuando la atraviesen para ingresar, salir o cruzar una vía.

c) **UBICACION:** En las calzadas en que se destine un carril exclusivo para ciclistas o cuando la senda cruce una vía. Debe colocarse la señal reglamentaria respectiva.

H.7 LINEAS AUXILIARES PARA REDUCCION DE VELOCIDAD.

a) **CONFORMACION FISICA:** Sucesión de líneas transversales demarcadas sobre el pavimento. Son de color blanco, trazo continuo, de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m) de ancho mínimo perpendiculares al eje del camino y a espaciamiento variable.

b) **SIGNIFICADO:** Inducen a los conductores a reducir la velocidad.

c) **UBICACION:** En todos aquellos lugares que por su peligrosidad requieren un complemento de la señalización vertical indicadora de reducción de velocidad. Sobre la calzada, a espaciamiento variable en escala semilogarítmica, hallándose la primera (D1) a TREINTA Y CINCO METROS (35 m) del objeto de la señalización y las demás a las distancias establecidas en la tabla de especificaciones técnicas.

29. MARCAS ESPECIALES.

H.8 MARCAS CANALIZADORAS DEL TRANSITO (e ISLETAS).

CONFORMACION FISICA: Líneas sobre la calzada de color amarillo o blanco, oblicuas al sentido de circulación, paralelas entre sí o en "V", cuyo ancho deberá ajustarse al punto 28, dejando un espacio similar entre ellas. Sus bordes externos podrán unirse con una línea perimetral de, no menos, de UNA DECIMA DE METRO (0,1 m).

b) **SIGNIFICADO:** No se puede en ningún caso trasponerlas o circular sobre ellas. Advierten la presencia de obstáculos sobre la calzada y canalizan el tránsito en forma lateral a las mismas.

c) **UBICACION:** Sobre la calzada en los lugares en que el tránsito deba o pueda encauzarse en forma distinta, por la presencia de obstáculos o egresos e ingresos a la vía, etc.

H.9 FLECHAS.

a) **CONFORMACION FISICA:** Demarcaciones de color blanco en forma de flecha alargada en sentido del tránsito. Se encuadran dentro de un rectángulo de las siguientes medidas mínimas conservando la proporcionalidad cuando se amplíen:

1) **FLECHA SIMPLE:** Medidas mínimas, largo TRES CON CUATRO DECIMAS DE METROS (3,4 m), ancho UNO CON UNA DECIMA DE METRO (1,1 m), la cabeza de

punta tendrá UNO CON CINCO DECIMAS DE METRO (1,5 m) del vértice a la base.

2) **FLECHA CURVADA:** Medidas mínimas, largo DOS CON DOS DECIMAS DE METRO (2,2 m), ancho: DOS METROS (2 m) y se reduce la punta a UN METRO (1 m) medida de igual forma.

3) FLECHA COMBINADA (una simple y una curvada con tronco común): Medidas mínimas, el largo debe ser de TRES CON SEIS DECIMAS DE METROS (3,60 m) y el ancho total de DOS CON CUATROS DECIMAS DE METROS (2.40 m), conservando las puntas igual medida a sendas descripciones anteriores.

b) SIGNIFICADO: De carácter obligatorio, indican el sentido que deben seguir quienes circulan dentro del carril en que se encuentra la misma, salvo la combinada que otorga la opción para continuar o girar.

c) UBICACION: Dentro de los carriles (deben estar demarcados) en los cuales deba seguirse necesariamente una sola dirección. En zona urbana a DIEZ METROS (10 m) antes de la Línea de Pare.

H.10 PARE.

a) CONFORMACION FISICA: La palabra debe inscribirse en la superficie de la calzada en forma legible para cualquier conductor en condiciones normales. Las letras tendrán las siguientes dimensiones mínimas: alto DOS CON CINCO DECIMAS DE METROS (2,5 m), ancho y separación CINCO DECIMAS DE METRO (0,5) y espesor de la línea de dibujo de la letra QUINCE CENTESIMAS DE METRO (0,15 m) en las longitudinales y CINCO DECIMAS DE METRO (0,50 m) en las transversales.

Las dimensiones aumentarán proporcionalmente a medida que aumenta la velocidad media de la vía demarcada.

b) SIGNIFICADO: Equivalente al de la señal "PARE" (R.29).

c) UBICACION: Antes de la Línea de detención, en los casos que la autoridad lo disponga.

d) OBSERVACIONES: Las señales verticales mencionadas deben estar colocadas.

H.11 ESTACIONAMIENTO.

a) CONFORMACION FISICA: Línea blanca de UNA DECIMA DE METRO (0,1 m) de trazo continuo o discontinuo que delimitan el espacio y forma de estacionamiento e indican el tipo de vehículo que puede llevarlo a cabo.

b) SIGNIFICADO: Indica el espacio y forma de estacionamiento, debiendo colocarse el vehículo, más o menos, en el centro del dibujo.

c) UBICACION: En los espacios destinados a estacionar. Si está prohibido por regla general, la demarcación crea excepción a la misma. Debe estar presente la señalización vertical.

d) OBSERVACIONES: No es necesaria la existencia de la señal vertical de permisión, pero debe estar la de estacionamiento restringido si corresponde.

Para delimitar los espacios de la calzada restringidos al estacionamiento podrá utilizarse una marca conformada por líneas en zigzag ubicadas cerca del cordón y no más de UN METRO (1) de ancho entre sus extremos.

H.12 INSCRIPCIONES.

a) **CONFORMACION FISICA:** Letras, números o símbolos de color blanco según parámetros de la marca H.10.

b) **SIGNIFICADO:** La indicación o advertencia transmitida por la marca, vgr.: "P" (parada para el autotransporte), "E" (estacionamiento), velocidades, triángulo de "Ceda el Paso", con el vértice orientado hacia el sentido contrario a la dirección del tránsito, figura del rombo indicando "Carril Exclusivo", figura del vehículo para el cual se determina la exclusividad, etc.

Los textos no podrán contener más de TRES (3) palabras y en autopistas no más de UNA (1) línea.

c) **UBICACION:** Con anticipación suficiente como para adoptar la acción que corresponda a la marca.

H.13 CRUCE FERROVIARIO.

a) **CONFORMACION FISICA:** Figura de una "X" sobre la calzada, cuyos extremos están separados DOS METROS CON CUATRO DECIMAS DE METROS (2,4 m) y SEIS METROS (6 m) en línea transversal y longitudinal, respectivamente, siendo su espesor de CUATRO DECIMAS DE METROS (0,4 m), con las letras "F" y "C" en los ángulos izquierdo y derecho de la "X", de una altura de UN METRO CON NUEVE DECIMAS DE METRO (1,9 m) según proporciones de la marca H.10. CINCO METROS (5 m) antes y después de la figura se colocará una línea transversal de detención. En calzadas de más de un carril esta marca deberá repetirse en cada uno de ellos.

b) **SIGNIFICADO:** Advierte la proximidad de un cruce ferroviario a nivel.

c) **UBICACION:** Según velocidad media de la vía, a no menos de QUINCE METROS (15 m) del cruce ferroviario, en zona urbana, y de CIENTO VEINTE METROS (120 m) en zona rural.

d) **OBSERVACIONES:** Debe acompañarse con todas las demás señales para estos cruces y las de demarcación horizontal continuas.

H.14 SEPARADOR DE TRANSITO.

a) **CONFORMACION FISICA:** Elevaciones redondeadas (corrugados) alineadas y fijadas sobre la superficie de la vía, cuya altura máxima no supera UN DECIMETRO (1 dm) y sus bordes están alabeados al nivel de la misma. La superficie varía entre NUEVE DECIMETROS CUADRADOS Y TREINTA Y SEIS DECIMETROS

CUADRADOS (9 dm² y 36 dm²). Debe dificultar el paso de vehículos sobre ellas, sin dañarlos. Pueden ser de cemento u otro material resistente y de color blanco o amarillo reflectivo.

b) SIGNIFICADO: Separa o canaliza los sentidos de circulación de una calzada o previene las zonas no circulables (isletas) e indica prohibición (y dificulta) el paso de los vehículos sobre ellas.

c) UBICACION: En forma alineada sobre el borde de la zona prohibida o separando ambos sentidos de circulación, canalizándolos.

H.15 CORDONES PINTADOS.

a) CONFORMACION FISICA: Cordón es la elevación sólida al borde de la calzada que la separa de la acera y forma parte de esta. El mismo podrá ser pintado para reforzar la señalización vertical. Los colores que se usan son rojo y amarillo. El cordón debe pintarse en la cara superior y la que queda libre hacia la calzada.

b) SIGNIFICADO:

1) El cordón rojo indica prohibición de estacionar o detenerse al costado de la acera.

2) El amarillo prohíbe sólo estacionar, pudiendo efectuarse detenciones para ascenso y descenso de carga o pasajeros.

c) UBICACION: En los lugares que la autoridad local deba cambiar la disposición general, según su política de estacionamiento y circulación.

d) OBSERVACIONES: Su uso es para zona urbana, eventualmente puede utilizarse en otro lugar.

También se puede usar el cordón para reforzar la disposición general (v.gr: rojo en una esquina o entrada de garaje).

H.16 TACHAS.

a) CONFORMACION FISICA: Elemento de señalización horizontal que se fija firmemente al pavimento. Las mismas pueden o no ser reflectivas, conforme su utilización.

1) REFLECTIVAS: Las tachas son generalmente de forma piramidal truncada, de manera tal que permita contener una o dos caras retrorreflectoras en sentidos opuestos (monodireccional o bidireccional, respectivamente). La superficie exterior, y en especial las caras reflectivas, son lisas, sin cantos o bordes filosos ni vértices agudos. El cuerpo tendrá una resistencia adecuada al desempeño a que estará sometida. Una vez instalada, la altura respecto de la calzada no debe superar TRES CENTESIMAS DE METRO (0,03 m). Los colores reflectivos utilizables son rojo, blanco y amarillo, según los niveles mínimos establecidos por la Tabla II de la Norma IRAM 3536. En caso de estar

anclados a la calzada mediante perno, éste debe formar parte de un solo cuerpo con la cabeza de la tacha y no debe ser metálico.

2) **NO REFLECTIVAS:** Cuerpos geométricos, generalmente circulares convexos, fijados firmemente al pavimento. Se aplica, en lo pertinente, lo dispuesto en 1). Los colores utilizables son blanco y amarillo.

b) **SIGNIFICADO:** Marcas delineadoras de advertencia que contribuyen a la visibilidad de otras marcas. El color rojo se utiliza para indicar contramano o prohibición de acceso.

c) **UBICACION:** Deben colocarse en coincidencia con las marcas en forma transversal, entre las líneas segmentadas o al costado externo de las continuas, con la parte retrorrefleitora hacia el lado en que reciben el tránsito y del mismo color que aquella (blanco y amarillo).

H.17 DELINEADORES.

a) **CONFORMACION FISICA:** Asumen diferentes formas de fácil visualización y se colocan alineados (conos, postes, aletas, banderillas, cintas etc.). Poseen elementos retrorreflektivos. Los colores son blanco, amarillo, rojo o naranja y pueden estar combinados.

b) **SIGNIFICADO:** Sirven para canalizar o guiar el tránsito y para destacar las variaciones de la vía.

c) **UBICACION:** Se colocan sobreelevados o en pequeños postes, articulados o no, delineando banquinas, curvas, lomadas, rotondas, puentes, isletas, separadores de tránsito, etc. su espaciamiento lo fijan las especificaciones técnicas reglamentarias. En vías pavimentadas donde coincidan curvas con pendientes es obligatoria su instalación.

H.18 PARA NIEBLA.

a) **CONFIGURACION FISICA:** Serie sucesiva de figuras en forma de cabeza de flecha ("V" invertida), con un ángulo de entre **SESENTA Y NOVENTA GRADOS** (60° y 90°), apuntando en sentido del tránsito, en el centro de cada mano o carril (si estuvieren demarcados), a una distancia de **CUARENTA METROS** (40 m) entre vértice. El trazo tendrá un espesor de **DOS A CUATRO DECIMAS DE METRO** (0,2 a 0,4 m) y un largo entre **DOS y CUATRO METROS** (2 y 4 m) de vértice a base.

b) **SIGNIFICADO:** Cuando desde el vehículo en marcha y sobre una figura, se ven sólo otras dos, no se podrán superar los **SESENTA KILOMETROS POR HORA** (60 km/h). Cuando se visualiza únicamente una figura (al estar sobre otra), no se deben superar los **CUARENTA KILOMETROS POR HORA** (40 km/h). Ello sin perjuicio de la velocidad máxima admitida para el tramo. Cuando al signo recién se lo percibe a muy corta distancia o no se lo ve, se debe reducir la velocidad y dejar la vía en forma segura, deteniéndose fuera de la calzada y la banquina.

c) **UBICACION:** En las zonas en las que sea habitual la presencia de bancos de intensa niebla. La autoridad competente determina los lugares en que debe utilizarse esta demarcación.

d) **OBSERVACIONES:** Se colocarán señales preventivas informativas, advirtiendo la presencia y explicando el funcionamiento de esta demarcación.

La existencia o no de esta demarcación, no crea responsabilidades, ni exime al conductor de las que le puedan corresponder.

CAPITULO VII

SEÑALAMIENTO LUMINOSO

30. **CONCEPTO.** Señales con luz propia, continua o intermitente, destinada al usuario de la vía pública, que tienen por finalidad transmitir órdenes o prohibiciones que modifican las reglas generales para el caso, advertir determinadas circunstancias, encauzar y regular la circulación, mediante la utilización de colores, flechas o figuras específicas con ubicación y formas predeterminadas. Estas señales están controladas por dispositivos manuales o automáticos de tecnología mecánica o electrónica.

SEMAFORO:

Es el dispositivo de control que asigna en forma alternativa el derecho de paso a cada movimiento o grupo de movimientos de vehículos o peatones que confluyen sobre un determinado punto de la vía, o advierten riesgos a la circulación.

31. CONFORMACION FISICA.

a) **CABEZA:** Armadura que contiene las partes visibles del semáforo conteniendo cada cabeza una cara orientada en una sola dirección. El color externo es amarillo. Las luces del semáforo regulador de intersecciones vehículo-peatonales se ubican, en caso de estar la cabeza vertical u horizontal, de la siguiente forma: abajo o a la derecha la luz verde, al medio la amarilla y arriba o izquierda la roja.

b) **SOPORTES:** Estructuras rígidas que se usan para sujetar la cabeza del semáforo y tienen como función situar los elementos luminosos del mismo, en la posición donde el conductor y el peatón tengan la mejor visibilidad y puedan observar las indicaciones, debiendo encontrarse ubicados a un lado de la vía o sobre la misma, respetando, en este último caso, una altura mínima de CINCO METROS CON CINCO DECIMAS (5,5 m) respecto de la calzada. Debe estar pintada en color verde pino. En caso de ser columnas deben estar pintadas con franjas amarillo y verde. El pescante debe estar pintado en color amarillo.

c) **CARAS:** Conjunto de unidades ópticas orientadas en la misma dirección, existiendo en cada una como mínimo DOS (2), y hasta CINCO (5) unidades ópticas para regular los movimientos de la circulación. El número mínimo de caras debe ser de DOS (2) para cada punto de aproximación o acceso del tránsito vehicular a la intersección, en lo

posible separadas entre sí. Estas pueden ser complementadas con semáforos peatonales donde estos sean requeridos, los cuales se ubicarán a cada lado del paso peatonal, salvo el caso de prohibición expresamente señalizada para el cruce de peatones.

d) UNIDADES OPTICAS: Son las emisoras de luz en la dirección deseada, de forma circular con un diámetro de DOS a TRES DECIMAS DE METRO (0,2 a 0,3 m), la roja puede ser mayor a las otras. Excepto los semáforos especiales (punto 36).

e) VISERAS: Elemento que se coloca encima o alrededor de cada una de las unidades ópticas, para evitar que, a determinadas horas, los rayos del sol incidan sobre éstas y den la impresión de estar iluminadas, y para que la señal luminosa sea vista por aquel a quien está dirigida. La cara externa debe ser de color amarilla, y el lado interno de color negro mate.

f) UNIDAD DE CONTROL: Mecanismo electromecánico o electrónico que sirve para programar y accionar los cambios de luces en los semáforos. Dicho mecanismo debe poseer la capacidad de interrumpir su ciclo normal de funcionamiento y sustituirlo por una señal amarilla titilante cuando se produzca la falta de emisión de la luz roja en cualquier movimiento, verdes cruzados, cuando se produzca una traba en el sistema, o cuando baja el voltaje de alimentación a niveles inferiores de CIENTO SETENTA Y CINCO VOLTIOS (175 volt). El ciclo de arranque deberá siempre iniciarse con una etapa de amarillo titilante hacia todos los movimientos, luego una de todo rojo e iniciando finalmente, el ciclo normal.

g) DETECTORES: Son los dispositivos capaces de registrar y transmitir cualquier información referente a determinadas características del tránsito de la vía.

32. SIGNIFICADO DE LAS LUCES. Ante las luces básicas del semáforo regulador de intersecciones vehículo-peatonales:

a) Los vehículos deben:

1) Con la luz verde a su frente, avanzar.

2) Con la luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.

3) Con la luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja, o despejar el cruce de inmediato.

4) Con la luz amarilla intermitente, circular con precaución, sujeto al Artículo 44 de la Ley de Tránsito.

b) Los peatones podrán cruzar lícitamente la calzada cuando:

1) A su frente tengan semáforo peatonal que lo habilite: luz blanca.

- 2) Sólo exista semáforo para vehículos y tenga luz verde para los que circulan en su misma dirección.
- 3) El semáforo no esté a su vista, entonces lo harán cuando el tránsito de la vía a cruzar esté detenido. No deben cruzar con la luz roja o amarilla a su frente.
- c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijadas.
- d) En el caso de vías semaforizadas, la velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía.
- e) Debe permitirse finalizar el cruce iniciado por otro y no comenzar el propio, aún con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.
- f) En las de doble mano está prohibido el giro a la izquierda, salvo señal que lo permita.

33. UBICACION: El semáforo se coloca en las proximidades de la intersección que regula con caras hacia todos los sentidos de circulación al que está destinado.

ANGULO DE COLOCACION:

La cara del semáforo debe colocarse en posición vertical y a NOVENTA GRADOS (90°) grados con respecto al eje del acceso. En los de mensura debe darse una inclinación de CINCO GRADOS (5°) hacia abajo.

34. FLECHAS DIRECCIONALES. Deben apuntar en el sentido de la circulación permitida. La flecha vertical, apuntando hacia arriba, indica circulación de frente, la horizontal indica giro, aproximadamente en ángulo recto hacia el lado apuntado. Cuando la cara del semáforo contenga una o varias flechas direccionales con luz verde, al encenderse alguna de ellas, significa que los vehículos sólo pueden tomar las direcciones por ella indicada.

- a) Verde con flecha vertical para seguir de frente (exclusivamente).
- b) Flechas para giro a izquierda o derecha: se debe girar en la dirección indicada.

35. DISPOSICION UNIDADES OPTICAS. Las unidades ópticas deberán estar dispuestas en la secuencia que a continuación se indica:

- a) EN FORMA VERTICAL (de arriba hacia abajo): rojo circular, flecha roja izquierda, flecha roja derecha, amarillo circular, verde circular, flecha amarilla al frente, flecha amarilla izquierda, flecha verde izquierda, flecha amarilla derecha y flecha verde derecha.
- b) EN FORMA HORIZONTAL (de izquierda a derecha): rojo circular, flecha roja izquierda, flecha roja derecha, amarillo circular, flecha amarilla izquierda, flecha verde izquierda, verde circular, flecha amarilla al frente, flecha amarilla derecha y flecha verde derecha.

36. SEMAFOROS ESPECIALES.

a) PARA PEATONES.

1) **CONFORMACION FISICA:** Las unidades ópticas son cuadradas y de color naranja o blanco, existiendo tantas caras como sentido de circulación. Se ubicarán en la acera opuesta a la que se encuentra el peatón, con su parte inferior a no menos de DOS METROS (2 m), ni más de TRES METROS (3 m) sobre la acera. Se pueden montar separadamente o en el mismo soporte de los semáforos para control de vehículos, debiendo ser unidades físicas independientes. La cara del semáforo debe colocarse en posición vertical y normal.

2) **SIGNIFICADO:** Dispositivo para dirigir el movimiento de peatones en intersecciones

semaforizadas. Se aplica en lo pertinente lo establecido en el literal b) del punto 32.

b) **INTERMITENTES:** Son los que tienen una o varias unidades ópticas de color amarillo que se iluminan alternadamente. Se utilizan para:

1) **Prevenir peligro:** Se compone de una o más unidades ópticas circulares de color amarillo con un diámetro no menor de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m). Se le puede adicionar una señal que indique la velocidad máxima a la que se debe circular.

2) **Advertir intersecciones:** Las mismas unidades del caso anterior, dispuestas verticalmente.

c) PARA CRUCE FERROVIAL:

1) **CONFORMACION FISICA:** Dos ópticas circulares dirigidas hacia el tránsito, en posición horizontal, próximas entre sí, que emiten luz roja en forma alternada, rodeadas de una pantalla negra, con sendas viseras en la parte superior. Se acompañarán con una señal sonora.

2) **SIGNIFICADO:** Cuando están en funcionamiento, indican la aproximación o presencia de vehículos ferroviarios, los que tiene prioridad en el cruce, al que no pueden ingresar quienes circulan por la vía pública. Cuando están apagados significa que el paso está habilitado para la circulación vial.

3) **UBICACION:** Debajo de la Cruz de San Andrés (P.3) y antes de las barreras (R.30).

4) **OBSERVACIONES:** Los criterios de instalación y accionamiento corresponden al ferrocarril, conforme su legislación específica. La fiscalización la hace la autoridad de habilitación y control del servicio ferroviario.

d) PARA CARRILES REVERSIBLES:

1) **CONFORMACION FISICA:** Las ópticas son cuadradas, de TRES DECIMAS DE METRO (0,3 m) de lado, con una "X" color rojo o una flecha verde apuntando hacia abajo, sobre fondo oscuro.

2) **SIGNIFICADO:** La flecha verde indica habilitación para circular por el carril sobre el que se encuentra. Cuando titila, anuncia el inminente cambio de sentido de circulación de aquel. La "X" roja significa prohibición de avanzar por el carril sobre el que está.

3) **UBICACION:** Todos los carriles de la vía tendrán semáforo con cara hacia ambos sentidos sobre su centro y visibles desde cualquiera de ellos.

Para los reversibles: rojo y verde, y para los restantes: sólo el que corresponda a su sentido permanente de circulación. Se colocan a una altura de entre CINCO Y SEIS METROS (5 y 6 m).

CAPITULO VIII

SEÑALAMIENTO TRANSITORIO

37. CONCEPTO.

a) **CONFORMACION FISICA:** Similares a las señales verticales y horizontales en sus distintos tipos y a las luminosas, variando el mensaje, los colores, las dimensiones y los símbolos. Deben ser construidas en materiales reflectivos de alto brillo y angularidad (punto 7. a. 3). Se recomienda al ente vial que la señalización vertical se realice con material reflectivo de mayores valores, cuando ello fuere posible.

b) **SIGNIFICADO:** Señalizan la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento en la vía, o en zonas próximas a las mismas, siendo su función principal lograr el desplazamiento de vehículos y personas de manera segura y cómoda, evitando riesgos de accidentes y demoras innecesarias.

c) **UBICACION:** De tal forma que el conductor tenga suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo. Como regla general, se instalarán al lado derecho de la calle o carretera. Donde sea necesario un énfasis adicional se colocarán señales similares en ambos lados de la calzada. Asimismo se deben instalar otras señales sobre las vallas de señalización transitoria.

38. SEÑALES REGLAMENTARIAS.

a) **CONFORMACION FISICA:** Debe cumplir con las características técnicas generales establecidas para ellas, respetando colores y formas, y de acuerdo a lo establecido por el punto 37. a).

b) **SIGNIFICADO:** Transmiten órdenes específicas, de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas, creando excepción a las reglas generales de circulación.

c) UBICACION: Idem punto 37. c).

39. SEÑALES DE PREVENCION.

a) CONFORMACION FISICA: Forma de cuadrado colocado con una diagonal vertical, con símbolo o mensaje en negro y fondo naranja reflectante, con una orla negra fina perimetral.

b) SIGNIFICADO: Previenen al conductor de la restricción y riesgo existente en la zona.

c) UBICACION: Con suficiente anticipación de la zona a señalar, quedando ello a criterio de la autoridad.

T.1 CALLE O CARRETERA EN CONSTRUCCION O CERRADA.

a) CONFORMACION FISICA: Placa de UN METRO CON UNA DECIMA DE METRO (1,1 m) de ancho por UN METRO CON CUATRO DECIMAS DE METRO (1,4 m) de largo, como mínimo, que puede ser divisible en TRES (3) paneles intercambiables, de fondo color naranja y letras y números en negro, llevando la leyenda "CARRETERA (O CALLE) EN CONSTRUCCION. m" o el cierre propiamente dicho con franjeado en espacios de UNA DECIMA DE METRO (0,1 m), a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) NE-SO naranja y blancas, o la indicación de desvío con la señal correspondiente y el itinerario del mismo.

b) SIGNIFICADO: Anticipa al conductor la zona de trabajo que encontrará más adelante y está concebida con el propósito de ser usada como advertencia general de obstrucciones o restricciones provocadas por obras en vías públicas o terrenos adyacentes a ella, que comprometen al tránsito.

c) UBICACION: Idem punto 39. c).

d) OBSERVACIONES: Se podrá usar juntamente con otras señales temporarias, o repetirla variando la distancia.

T.2 DESVIO.

a) CONFORMACION FISICA: Idem T.1., llevando la leyenda "DESVIO...m" o colocando simplemente "DESVIO" e indicando la distancia en una placa adicional instalada debajo de la señal principal en el mismo soporte.

b) SIGNIFICADO: Anticipa el punto donde el tránsito tiene que desviarse por una calzada o vía temporal.

c) UBICACION: Idem punto 39

d) OBSERVACIONES: Idem T.1.d).

T.3 CARRETERA DE UN SOLO CARRIL.

- a) CONFORMACION FISICA: Idem T.1., llevando la leyenda "CARRETERA DE UN SOLO CARRIL...m".
- b) SIGNIFICADO: Anticipa el punto donde el tránsito en ambas direcciones tiene que utilizar un solo carril de circulación.
- c) UBICACION: Idem punto 39 c).

T.4 ESTRECHAMIENTO DE CALZADA.

- a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 39. a), con la figura de señal preventiva P.10.
- b) SIGNIFICADO: Anticipa el punto donde se inhabilita parte de la calzada.
- c) UBICACION: Idem punto 39. c).
- d) OBSERVACIONES: Idem T.1. d).

T.5 BANDERILLERO.

- a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 39. a), con figura en color negro de un banderillero y se indicará la distancia a que se encuentra en una placa adicional debajo de la señal (mínimo a CIEN METROS (100 m) del abanderado).
- b) SIGNIFICADO: Anticipa la presencia de un hombre con una bandera, con el fin de regular el tránsito en el tramo donde se estén realizando trabajos de construcción o mantenimiento.
- c) UBICACION: Idem punto 39. c).
- d) OBSERVACIONES: Idem T.1. d). El banderillero agita una bandera roja de día o una linterna de luz roja de noche, para advertir un peligro o indicar maniobras.

T.6 HOMBRES TRABAJANDO.

- a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 39. a), llevando la figura en color negro de un hombre realizando trabajos con una pala. Anexándose una placa debajo de la señal y en el mismo soporte con la indicación de la distancia de los trabajadores.
- b) SIGNIFICADO: Asegura y protege a los trabajadores en la calzada o cerca de ella.
- c) UBICACION: Idem punto 39. c).

T.7 EQUIPO PESADO EN LA VIA.

a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 39. a), llevando el símbolo de una maquinaria vial pesada.

b) SIGNIFICADO: Advierte la utilización de maquinarias y equipos pesados operando en la calzada o zonas adyacentes.

c) UBICACION: Idem punto 39. c).

T.8 TRABAJOS EN LA BANQUINA.

a) CONFORMACION FISICA: Idem T.6, llevando la leyenda de "EN LA BANQUINA".

b) SIGNIFICADO: Indica el área donde se efectúan trabajos de mantenimiento de la banquina no obstruyéndose la calzada.

c) UBICACION. Idem punto 39. c).

d) OBSERVACIONES: Debe complementarse con colocación de conos en el borde del pavimento.

T.9 ZONA DE EXPLOSIVOS.

a) CONFORMACION FISICA: Idem T.1, llevando la leyenda "ZONA DE EXPLOSIVOS".

b) SIGNIFICADO: Anticipa el punto o área de trabajo donde se utilizan explosivos.

c) UBICACION: Idem punto 39. c).

40. SEÑALES DE INFORMACION.

a) CONFORMACION FISICA: Rectángulo de dimensiones y posición variables según el tipo de señal, con texto o símbolo en negro y fondo naranja reflectante, con una orla negra fina.

b) SIGNIFICADO: Indican con anterioridad el trabajo que se realiza, su tipo, distancias y otros aspectos similares.

c) UBICACION: Con suficiente anticipación de la zona a señalar, quedando ello a criterio de la autoridad.

T.10 LONGITUD DE LA CONSTRUCCION.

a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 40. a), con la leyenda "CARRETERA EN CONSTRUCCION PROXIMOS...km".

b) SIGNIFICADO: Indica los límites de construcción o mantenimiento de carretera de mas de TRES KILOMETROS (3 km) de extensión.

c) UBICACION: Debe colocarse como mínimo a MIL METROS (1000 m), del inicio del sector de trabajo y podrá instalarse sobre barreras.

d) OBSERVACIONES: Se utilizará donde se requiera, para trabajos de menor extensión. En calles urbanas se adecuarán las distancias de colocación.

T.11 FIN DE CONTRUCCION.

a) CONFORMACION FISICA: Idem punto 40 a), con la leyenda "TERMINA CONSTRUCCION".

b) SIGNIFICADO: Advierte la finalización de un trabajo de construcción o mantenimiento.

c) UBICACION: Debe colocarse aproximadamente a CIEN METROS (100 m) después del fin de un trabajo de construcción o mantenimiento, adecuando la distancia en área urbana.

41. VALLAS.

a) CONFORMACION FISICA: Son barreras de hasta TRES (3) elementos horizontales, y según su cantidad se denomina: Tipo I, II y III, de acuerdo a la cantidad de elementos que tenga montadas sobre DOS (2) soportes paralelos y verticales. Tendrán franjas alternadas blancas y naranjas, con una inclinación de CUARENTA Y CINCO (45°), según sentido del tránsito. Cuando existen desvíos a izquierda y derecha, las franjas deben dirigirse hacia ambos lados partiendo desde el centro de la barrera. Las franjas deben ser reflectantes. Los soportes y el reverso de la barrera son de color blanco. Deben poseer características que minimicen los riesgos ante eventuales colisiones.

b) SIGNIFICADO: Advierten y alertan a los conductores de los peligros causados por las actividades de construcción dentro de la calzada o cerca de ella, con el objeto de dirigirlos a través de la zona de peligro, o sorteando la misma.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad, permitiendo el paso de los vehículos en forma gradual y segura a través del área de trabajo, garantizando además la seguridad de peatones, trabajadores y equipo. Las vallas del tipo I, se utilizan: cuando el tránsito a través de la zona de trabajo se mantiene, canalizándolo y cercando el área en la que se realizan actividades de mantenimiento que no requieran el completo cierre de la vía. Las vallas del tipo II se utilizan en similares condiciones a las del tipo I, en los casos en que se desee aumentar la seguridad. Las vallas del tipo III, se utilizan:

1) En las obras en que un tramo de vía se ha cerrado al público, incluyendo las banquetas.

2) En situaciones especiales, colocadas sobre las banquetas a ambos lados de la calzada para dar impresión de una vía más angosta. Se deben colocar balizas (punto 46. a. 4) sobre las vallas, complementándolas con otras señales.

d) OBSERVACIONES: Deben estar precedidas por señales preventivas o descriptivas adecuadas en tamaño, número y localización.

42. CONOS.

a) CONFORMACION FISICA: Dispositivo de forma cilíndrica o cónica con un mínimo de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) de alto, con una base más amplia. Fabricados en materiales que permitan soportar el impacto, sin que dañen a los vehículos. Deben poseer elementos reflectivos de color naranja con franjas circunferenciales horizontales de color blanco.

b) SIGNIFICADO: Idem punto 41. b).

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

d) OBSERVACIONES: Se emplearán conos de mayor tamaño cuando el volumen del tránsito, velocidad u otros factores lo requieran. Se aconseja agregar lastre a los mismos.

43. TAMBORES.

a) CONFORMACION FISICA: De capacidad aproximada a los DOSCIENTOS LITROS (200 l), que puestos de pie, sirven para canalizar el tránsito. El color es naranja y blanco, en franjas circunferenciales de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m) de ancho, reflectantes. Tendrán luces permanentes de advertencia (punto 46. a. 4).

b) SIGNIFICADO: Idem punto 41. b).

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

d) OBSERVACIONES: Previamente se colocará señalización de advertencia.

44. DELINEADORES.

a) CONFORMACION FISICA: Placa vertical de UNA DECIMA DE METRO (0,1 m) de ancho por TRES DECIMAS DE METRO (0,3 m) de altura, como mínimo, con franjas naranjas y blancas alternadas y reflectantes, similar a las vallas e instaladas a un mínimo de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) sobre la calzada. El soporte debe ser de material liviano y de color blanco.

b) SIGNIFICADO: Idem punto 41. b). Indican la alineación horizontal y vertical de una calzada, delimitando la senda en uso.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

45. MARCAS HORIZONTALES.

a) **CONFORMACION FISICA:** Demarcación sobre el pavimento con bandas reflectivas continuadas o segmentadas que permitan su retiro sin dificultad al cambiar los patrones de tránsito. Son de color blanco o amarillo.

b) **SIGNIFICADO:** Cuando los trabajos demandan la utilización de una vía secundaria o carril diferente a los de uso normal, se demarcará el desvío de uso alternativo.

c) **UBICACION:** A criterio de la autoridad.

d) **OBSERVACIONES:** Se usan en combinación con señales de prevención, dispositivos de canalización y delineadores para indicar con claridad el paso a través de la zona de trabajo.

46. DISPOSITIVOS LUMINOSOS.

a) **CONFORMACION FISICA:** Elementos emisores de luz, que se clasifican en:

1) **Reflectores:** iluminan generalmente a los banderilleros, a fin de brindarles seguridad. Deben colocarse de forma que no produzca deslumbramiento a los conductores.

2) **Luces delineadoras:** Serie de lámparas de bajo voltaje de color rojo o amarillo que se utilizan para delinear longitudinalmente la calzada a través de zonas en construcción.

3) **Luces intermitentes:** De luz amarilla, identifican el peligro, llamando la atención sobre el mismo. Se recomienda su uso permanente.

4) **Luces de advertencia en vallas:** Semáforos o balizas de color amarillo, continuo o intermitentes.

b) **SIGNIFICADO:** Complemento de señales o dispositivos de canalización, que contribuyen a darle mayor visibilidad. Las de color rojo indican zona prohibida, las amarillas canalizan o previenen.

c) **UBICACION:** A criterio de la autoridad y de acuerdo a la zona o punto peligroso que se desea advertir.

47. BARANDAS CANALIZADORAS DE TRANSITO.

a) **CONFORMACION FISICA:** Consiste en una baranda de material plástico de tipo New Jersey, de las siguientes dimensiones mínimas, entre SETENTA a NOVENTA CENTIMETROS (70 cm a 90 cm) de altura, CUARENTA CENTIMETROS (40 cm) de ancho en la base y UN METRO (1 m) de largo.

b) **SIGNIFICADO:** Deben permitir su formación en cadena de trenes de un sistema de unión entre módulos, como así también, arcas de curvas a los fines de permitir delimitar zonas de trabajo, dársenas, islotes, canalizadores en forma transitoria o permanente.

c) UBICACION: A criterio de la autoridad.

d) OBSERVACIONES: En caso que sea necesario, deberán poder enterrarse como mínimo DIEZ CENTIMETROS (10 cm). Podrán rellenarse con agua, arena u otro elemento inerte y deletalizado. De acuerdo al uso el módulo, será de color blanco y naranja alternado, para el caso de desvíos o canalizadores eventuales, y de color blanco y rojo alternado, para el caso de desvíos o canalizadores permanentes.

En todos los casos que se emplee esta baranda, los módulos deberán constituir tramos continuos y no poseer separaciones entre ellos a los efectos de formar una efectiva defensa del área o tramo a señalar.

ANEXO I