

Anexo Decreto 1716/2008 Reglamentación de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Nacional 26.363

CAPITULO I

DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSITO Y DE LA SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 1°.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 2°.- Sin reglamentar.

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

En las materias en que se encuentren involucrados vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, deberá coordinar su accionar con la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR dependiente de la SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL INVERSIÓN PUBLICA Y SERVICIOS.

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

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

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

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

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

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

c) Sin reglamentar.

d) Sin reglamentar.

e) Sin reglamentar.

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

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

g) Prestar colaboración al MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS y al CONSEJO DE SEGURIDAD INTERIOR en la coordinación de las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad mencionadas, la que consistirá, por una parte, en la planificación de las medidas necesarias para asegurar la eficiencia y eficacia de los controles y fiscalizaciones en materia de tránsito y seguridad vial que deberán practicarse y, por otra parte, en la coordinación para la implementación y seguimiento de las mismas.

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

h) Diseñar el sistema de puntos aplicable a la licencia Nacional de Conducir en el marco de lo previsto por la Ley N° 26363 que ratifica el CONVENIO FEDERAL SOBRE ACCIONES EN MATERIA DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, en conjunto con los demás integrantes del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y con la participación de las entidades vinculadas a la materia que así lo requieran.

i) Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en el marco de lo previsto por el Anexo T del Decreto N° 779/1995;

j) Sin reglamentar.

k) Sin reglamentar.

l) Sin reglamentar.

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

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

La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL coordinará el funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para el transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional previsto en la Resolución de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE N° 417 de fecha 17 de septiembre de 1992 y lo informará en forma permanente a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Para ello deberá estarse a lo dispuesto por el artículo 34 de la Ley N° 24449 y su reglamento, artículo 34 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995.

Del mismo modo se deberá proceder para la implementación de los talleres de reparación previstos en el artículo 35 de la Ley 24449 y su normativa reglamentaria, para lo cual se establecerá el cronograma de implementación necesario y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL reglamentará lo pertinente para los talleres de reparación de vehículos particulares en todo el país.

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

La coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia, conforme lo establecido por las Leyes N° 19.511 y N° 25.650, será establecida por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en conjunto con los restantes organismos competentes. o) Coordinar en conjunto con el ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI) el sistema de control de tránsito en estaciones de peajes de rutas concesionadas, cuyos principios se establecen en el SISTEMA DE CONTROL DE TRÁNSITO EN RUTAS CONCESIONADAS (SiCoTRuC), que como Anexo III forma parte integrante del presente decreto. Las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para la efectivización del sistema.

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

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

los sistemas utilizados por cada una de ellas a los efectos del monitoreo por parte de la autoridad de aplicación.

q) Sin reglamentar.

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

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

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

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

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

v) Sin reglamentar.

w) La capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial, en el marco de lo previsto en los Artículos 7, inciso d) e i), y 10 de la Ley N° 24449 y su reglamento, deberá efectuarse dentro del marco del PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL, que como Anexo IV, forma parte integrante del presente reglamento.

x) Sin reglamentar.

y) Sin reglamentar.

ARTÍCULO 5°.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 6°.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 7°.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 8°.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 9°.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 10.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 11.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 12.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 13.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 14.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 15.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 16.- REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR.

El REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR, creado por la Ley N° 26363, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (Si.Na.Li.C.), que como Anexo V forma parte integrante del presente decreto.

Todos los organismos y reparticiones nacionales, provinciales, de la Ciudad

Autónoma de Buenos Aires y municipales, deberán suministrar los datos e informaciones que les sean solicitados al efecto del cumplimiento del presente artículo.

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

El Registro creado por Resolución de la Secretaría de Transporte N° 444 del 9 de diciembre de 1999 que almacena los datos relativos a la licencia nacional habilitante para conducir vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter nacional, la cual se denomina "LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR TRANSPORTE INTERJURISDICCIONAL", deberá consultar al Registro Nacional de Licencias de Conducir de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a los efectos de validar los datos de las Licencias Nacionales de Conducir, para lo cual deberá mantenerse en comunicación directa bajo el sistema informático que esta última establezca.

ARTICULO 17.- El REGISTRO NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE SEGURIDAD VIAL, creado por la Ley N° 26363, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE SEGURIDAD VIAL (Si.N.E.Se.V.), que como Anexo VI forma parte integrante del presente decreto.

ARTICULO 18.- El OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL funcionará del modo establecido en la CONFORMACIÓN y OPERATIVIDAD DEL OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL, que como Anexo VII forma parte integrante del presente decreto. En todos los casos las FUERZAS DE SEGURIDAD NACIONAL y los CUERPOS POLICIALES de todas las jurisdicciones al momento de tomar conocimiento de un siniestro deberán comunicar tal circunstancia a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, para la inmediata intervención del área técnica correspondiente. La comunicación se practicará mediante un número de emergencia que se deberá establecer exclusivamente al efecto.

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

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

ARTÍCULO 19.- Sin reglamentar

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

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

ARTÍCULO 21.- El CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, funcionará conforme lo establecido por el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que como Anexo VIII forma parte integrante del presente decreto y sustituye el Anexo I del Decreto N° 779/1995.

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

ARTÍCULO 22.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 23.- El REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO creado por la Ley N° 24449, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO (Si.N.A.T.) que como Anexo IX, forma parte integrante del presente decreto.

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

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

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

ARTÍCULO 24.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 25.- Modificase el ARTÍCULO 13 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/1995, el cuál quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 13.- CARACTERISTICAS. la licencia nacional de conducir deberá:

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

Sólo se podrá otorgar una licencia nacional de conducir por persona, detallando expresamente las clases habilitadas de acuerdo a lo establecido por el Artículo 16 del presente reglamento, con excepción de lo establecido en el inciso b punto 5 del Artículo 14 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995 y de la habilitación para la clase A, en cuyo caso pueden estar en distintos documentos.

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

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

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

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

c.2.- Las personas entre los VEINTIUN (21) y SESENTA y CINCO (65) años de edad, serán habilitadas por el máximo que establece la ley y podrán acceder a todas las clases de licencias nacionales de conducir establecidas por el artículo 16 de la Ley N° 24449.

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

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

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

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

d) Ser otorgadas para los conductores principiantes en conjunto con dos letreros de fondo verde con letras blancas, de TREINTA (30) por QUINCE (15) centímetros de tamaño, que posean la leyenda "PRINCIPIANTE" con todas sus letras mayúsculas, el

cuál deberá ser exhibido obligatoriamente, al conducir durante el período establecido por la Ley, en la parte inferior del parabrisas y en la luneta del vehículo. Su otorgamiento no habilitará durante el período de ley a conducir en "zonas céntricas" conforme lo previsto en el artículo 48 inciso e) del presente, autopistas ni semiautopistas, restricción que deberá constar en el reverso de los letreros previstos precedentemente .

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

e.1.- Podrán acceder a toda clase de licencias nacionales de conducir, por TRES (3) años y deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inciso a.4, a.5 y a.6 del Artículo 14 de la Ley N° 24449.

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

e.3.- Las personas de más de SETENTA (70) años de edad podrán renovar su licencia nacional de conducir sólo anualmente y deberán rendir nuevamente los exámenes previstos en el inciso a.4, a.5 y a.6 del Artículo 14 de la Ley N° 24449.

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

g) Sin reglamentar.

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

ARTÍCULO 26.- Modifícase el ARTÍCULO 14 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/1995, el cuál quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 14.- REQUISITOS. Será válida en el territorio de la República la Licencia Nacional de Conducir, otorgada por los organismos autorizados, previo informe del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO (ReNAT), y el que deberá corroborar que el aspirante a obtener una licencia no haya sido inhabilitado en otra jurisdicción, y todo otro dato que suministre el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (ReNaLiC). Los Registros quedan facultados para establecer los aranceles por los informes que suministren. En el caso que una jurisdicción no otorgue las licencias para conducir según lo establecido en esta norma, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá disponer los medios para expedir licencias para conducir con validez nacional para los domiciliados en esa jurisdicción por intermedio de la delegación más cercana de la misma o de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (C.N.R.T.).

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determinará los requisitos y procedimientos para el reconocimiento de licencias de conducir emitidas en el extranjero conforme lo previsto en el artículo 4° de la Ley N° 24449. Asimismo queda facultada para celebrar los Convenios pertinentes.

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

Los requisitos, deberán contemplar lo siguiente:

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

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

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

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

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

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

4) Tener cobertura de seguros para todos los vehículos.

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

a.4. Los exámenes de aptitud psico-física serán realizados exclusivamente por el propio organismo expedidor o por prestadores de servicios médicos autorizados al efecto por la autoridad jurisdiccional, previa inscripción en un registro que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL habilitará al efecto. En todos los casos, los exámenes estarán certificados en el formulario que LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL diseñará y se ajustarán al procedimiento y criterios médicos de aptitud psicológica, neurológica, sensorial y física que practicarán profesionales especialistas en cada área en particular. En el caso en que se utilicen medios de examen

electrónicos para la asistencia de los médicos intervinientes, los mismos deberán estar previamente registrados y homologados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL o por el organismo que esta designe. En todos los casos toda la información deberá ser guardada como mínimo hasta la siguiente renovación de la Licencia Nacional de Conducir.

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

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

a.7. El examen de aptitud conductiva requerirá idoneidad en la conducción, reacciones y defensas ante 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.8. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en el plazo de SESENTA (60) días, determinará los contenidos de los distintos exámenes previstos en los incisos 4, 5, 6 y 7 del presente artículo, y los mecanismos necesarios para su homologación y auditoría.

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

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

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

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

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

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

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

b.7. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS, establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos.

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

b.9. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS, podrá supervisar el cumplimiento: le las obligaciones establecidas en este artículo, y, en caso de inobservancia, suspender o retirar la autorización conferida a los establecimientos.

ARTÍCULO 27.- sin reglamentar,

ARTÍCULO 28.- Incorporase como artículo 26 Bis del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, el siguiente:

"ARTÍCULO 26 Bis.- VENTA DE ALCOHOL EN LA VÍA PÚBLICA.

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

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

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

El incumplimiento por parte de los expendedores de la medida prevista en el presente artículo y de la prohibición de expendio de bebidas alcohólicas a menores de DIECIOCHO (18) años de edad establecida en el artículo 1° de la Ley N° 24788, será penado con la clausura prevista en el artículo 14 de la Ley N° 24788"

ARTÍCULO 29.- Incorporase como último párrafo del artículo 29 Anexo ldel Decreto N° 779/1995, el siguiente:

"ARTÍCULO 29.- CONDICIONES DE SEGURIDAD.

Las medidas de seguridad adicionales a las contempladas en el Título V de la Ley N° 24449, tales como la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, sistema antibloqueo de frenos, dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, encendido automático de luces, sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, apoyacabezas para todos los asientos, provisión de chaleco o peto de alta visibilidad elaborado con materiales que sean retroreflectantes para su utilización en caso de necesidad de descender al detener el vehículo en la vía pública de modo de asegurar su visibilidad ante los demás transeúntes y conductores, entre otras que disponga la Autoridad de Aplicación del presente, se implementaran conforme los plazos que se acuerden con las terminales automotrices con la intervención de la SECRETARÍA DE INDUSTRIA, COMERCIO y DE LA PEQUEÑA y MEDIANA EMPRESA del MINISTERIO DE ECONOMÍA y PRODUCCIÓN y de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INGRESOS PÚBLICOS y SERVICIOS,"

ARTÍCULO 30.- Modificase el artículo 71 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, el que quedará redactado de la siguiente manera:

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 31.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 32.- Incorporase como artículo 72 Bis del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995 el siguiente:

"ARTÍCULO 72 Bis.-

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

En los restantes casos y en el plazo previsto, el presunto infractor deberá presentarse personalmente, o por intermedio de un representante que posea poder al efecto, ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa, el cual podrá ser ejercido bajo la modalidad prevista en el primer párrafo del artículo 71 de la Ley N° 24449.

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

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

El modelo deberá contener lo siguiente:

- a) Identificación del titular de la licencia (nombre, apellido y documento nacional de identidad), la clase o categoría de licencia y su vigencia.
- b) Identificación de la infracción (número, causa, fecha y hora de la infracción).

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

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

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

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

ARTÍCULO 33.- Las incisos m) a y) incorporados al Artículo 77 de la Ley N° 24449, se reglamentan en el artículo 49 del presente Anexo que modifica el artículo 77 del Decreto N° 779/1995.

ARTÍCULO 34.- Modifícase el Artículo 84 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995 el cual quedará redactado de la siguiente manera:

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

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

ARTÍCULO 36.- Sin reglamentar.

CAPITULO II

DE LAS MODIFICACIONES AL DECRETO 779/1995

ARTÍCULO 37.- Modifícase el artículo 7° del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 7°.- Las funciones y facultades del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL fijadas por la Ley N° 24449 se encuentran desarrolladas en el Anexo T del presente decreto.

La concertación y el acuerdo en políticas de seguridad vial de la República Argentina, en los términos previstos por el artículo 6° de la Ley N° 24449, al que arriben en cumplimiento de tales funciones y atribuciones las partes integrantes del CONSEJO

FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, deberá ser elevado a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su ejecución en los términos previstos en el artículo 1° de la Ley N° 26363."

ARTÍCULO 38.- Modificase el artículo 16 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 16.- CLASES DE LICENCIAS.

a) Subclasificación de conformidad al último párrafo del artículo 16 de la Ley:

Clase A.1: Ciclomotores para menores entre DIECISEIS (16) y 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, triciclos y cuatriciclos) de hasta CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (150 cc) de cilindrada. Se debe acreditar habilitación previa de DOS (2) 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 A4: Motocicletas de cualquier cilindrada incluyendo ciclomotores, triciclos, contemplados en los puntos precedentes de la presente clase, que sean utilizados para el transporte de toda actividad comercial e industrial.

Clase B.1: Automóviles, utilitarios, 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 B 1 ;

Clase C.1. Automotores del servicio de transporte de pasajeros de hasta OCHO (8) plazas y los comprendidos en la clase 8.1;

Clase C.2: Vehículos del servicio de transporte de más de OCHO (8) pasajeros y los de las clases B, C y 0.1;

Clase C.3: Servicios de urgencia, emergencia y similares.

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 E.3: Vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas;

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.

Las clases de licencias previstas en el presente artículo serán revisadas y actualizadas por una Comisión Técnica integrada por representantes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, de la SECRETARÍA DE INDUSTRIA, COMERCIO y DE LA PEQUEÑA y MEDIANA EMPRESA del MINISTERIO DE ECONOMÍA y PRODUCCIÓN y de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS, con la participación de las entidades públicas y/o privadas relacionadas con la materia que lo requieran.

HABILITACIONES ESPECIALES

Se otorgarán habilitaciones especiales para conducir en el territorio nacional, bajo la modalidad que, determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, a extranjeros, sean residentes permanentes, temporarios o transitorios de acuerdo a lo previsto en los convenios internacionales, y para los diplomáticos, previa acreditación de tal función por parte de la Cancillería Argentina. Las mismas deberán incluirse en la licencia nacional de conducir junto a la categoría que habilitan."

ARTÍCULO 39.- Modifícase el artículo 34 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 34.- REVISION TECNICA OBLIGATORIA.-

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

VIAL para su incorporación a su base de datos y control de su vigencia, independientemente del informe que exija la Autoridad Jurisdiccional correspondiente,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.- Será Autoridad Jurisdiccional de un vehículo particular de categoría L, M1, N1 ú 01 la que rija de acuerdo a su lugar de radicación.

Será Autoridad Jurisdiccional de un vehículo de cualquier otra categoría o que no sea de estricto uso particular, la que corresponda acorde al tipo de transporte que realice.

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

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

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

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

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

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

12.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en lo pertinente a vehículos particulares y la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO y LA SEGURIDAD

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

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

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

15.- Cada Autoridad Jurisdiccional deberá establecer un régimen de sanciones a aplicar a todos los talleres que funcionen bajo su jurisdicción, el mismo deberá contemplar sanciones de apercibimiento, suspensión temporaria y cierre definitivo, pudiendo establecer sanciones económicas, de conformidad a lo previsto en el Anexo 2 del Decreto N° 779/1995.

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

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

Los talleres habilitados 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.

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

18.- Todos los vehículos automotores propulsados a Gas Natural Comprimido (GNC), para poder acceder a la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) deberán exhibir el cumplimiento de la Resolución ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS N° 139 del 17 de marzo de 1995 y sus modificatorias o ampliatorias.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Alineador óptico de faros con luxómetro incorporado.
- b) Detector de holguras.
- c) Calibre para la medición de la profundidad de dibujo de la banda de rodamiento de neumáticos.

- d) Sistema de medición para la determinación de la intensidad sonora emitida por el vehículo (decibelímetro).
- e) Analizador de gases de escape para vehículos con motor ciclo Otto (CO y HC).
- f) Analizador de humo de gases de escape para vehículos con motor ciclo Diesel (opacímetro o sistema de medición por filtrado).
- g) Instalaciones con elevador o fosa de inspección.
- h) Crique o dispositivo para dejar las ruedas suspendidas y libres.
- i) Lupas de DOS (2) y CUATRO (4) dioptrías. j) Téster.
- k) Frenómetro (Desacelerómetro).
- l) Dispositivo de verificación de Alineación de Dirección.
- m) Dispositivo de Control de Amortiguación.
- n) Herramientas manuales e instrumentos menores de uso corriente y dispositivos para calibración del equipamiento.

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

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

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

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

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

- a. APTO: No presenta deficiencias o las mismas no inciden sobre los aspectos de seguridad para circular en la vía pública.
- b. CONDICIONAL: Denota deficiencias que exigen una nueva inspección.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

27.- El Director Técnico tendrá la obligación de emitir y rubricar el Certificado de Revisión Técnica (CRT) con los datos requeridos según ANEXO J (J.2.) de esta reglamentación, el cual caducará automáticamente con la vigencia de la inspección. 28.- El Director Técnico del Taller no podrá ocupar ningún cargo en otro taller habilitado a los mismos fines en un mismo horario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

38.- Con el propósito de posibilitar el cumplimiento de la vigencia de la Revisión Técnica Obligatoria en todo el Territorio Nacional, los talleres inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y de Cargas de la Resolución N° 417 del 17 de septiembre de 1992 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA y OBRAS y SERVICIOS PÚBLICOS, en caso de ausencia del sistema de revisión técnica en alguna jurisdicción deberán efectuar dicha tarea para todos los vehículos que integran las Categorías L, M, N y O. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO y LA SEGURIDAD VIAL, aportará los recursos necesarios para cubrir las deficiencias de la capacidad operativa, implementando un sistema alternativo hasta tanto sea instaurado el mismo en dicha jurisdicción.

ARTÍCULO 40.- Modifícase el artículo 40 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 40.- REQUISITOS PARA CIRCULAR. El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones pertinentes.

- a) Portar la Licencia Nacional de Conducir otorgada 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) Portar la cédula de Identificación del Automotor (cédula verde). La legítima tenencia de la misma será suficiente acreditación del uso legal del vehículo por cualquier conductor, sin que pueda ser impedida la circulación salvo que haya sido obtenida mediante robo, hurto, engaño o abuso de confianza u otras excepciones que establezca la Autoridad de Aplicación del presente.
- c) La posesión del comprobante de seguro obligatorio diseñado por la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN, será prueba suficiente de la vigencia del seguro obligatorio de automotores exigido por el artículo 68 de la Ley N° 24449, sólo por el período indicado en su texto, el cual será anual salvo las excepciones reglamentariamente previstas. Una vez otorgado, no se podrá oponer a su validez el vencimiento o caducidad por falta de pago.
- d) La placa identificatoria de dominio debe ajustarse a las características indicadas en el inciso e.5 del artículo 33 del presente decreto.

Todo automotor (incluido acoplados y semirremolques), destinado a circular por la vía pública, debe llevarla colocada, sin excepción alguna, en el lugar indicado para ello.

Sólo se admitirán en los vidrios los aditamentos que tengan fines de identificación (oficiales o privados), de acuerdo a lo dispuesto en el inciso q) del artículo 49 del presente Anexo.

e) Sin reglamentar.

f)

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 fv1 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 ANEXOS 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 Retroreflectoras" .

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)

g.1. El número de ocupantes se establecerá conforme la relación estipulada en el inciso k) del presente artículo;

g.2. Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correa correspondiente y los menores de CUATRO (4) años deben viajar en los dispositivos de retención infantil correspondientes.

g.3.1. Los ciclomotores no pueden llevar carga ni pasajero superior a CUARENTA KILOGRAMOS (40 kg) y los pasajeros siempre deben viajar con casco reglamentario;

g.3.2. Las motocicletas de DOS (2) ruedas no deben transportar más de UN (1) acompañante, el cual debe ubicarse siempre detrás del conductor, ni carga superior a los CIEN KILOGRAMOS (100 kg);

g.3.3. Se aplica en lo pertinente lo dispuesto en los artículos 53 a 58 y consecuentemente el 72.c) del presente;

h) Las infracciones a los pesos y dimensiones máximas de los vehículos además de las sanciones establecidas en los Anexos R y 2, conllevan el pago de compensatorio por rotura de la vía pública;

i) Las normas técnicas relativas a elementos de seguridad activa o pasiva, se adaptarán a los convenios que sobre la materia se establezcan en el ámbito internacional y, especialmente, del MERCOSUR.

j)

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) Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo.

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.

ARTÍCULO 41.- Modifícase el artículo 48 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 48. PROHIBICIONES.

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

a.1.1. En caso de 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, debiendo considerarse lo siguiente:

a.1.2.1. En el caso de ingesta de alcohol, deberá estarse a lo previsto por el artículo 73 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/1995, y en consecuencia de detectarse más de MEDIO GRAMO (0,5 g) de alcohol por litro de sangre, su vehículo deberá ser secuestrado en un sitio seguro que deberá establecer la autoridad jurisdiccional

competente al efecto y de exceder el gramo de alcohol por litro de sangre, deberá adicionarse la sanción por incurrir en falta grave y la prevista por el artículo 86 de la Ley N° 24449;

a.1.2.2. 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 artículo 72.a.1 ;

b.1. La prohibición de ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello, comprende a los dependientes y familiares del propietario o tenedor del vehículo, no pudiendo éste invocar desconocimiento del uso indebido como eximente;

b.2. Se considera permisión a persona no habilitada para conducir, cuando el propietario o tenedor o una autoridad de aplicación, conocen tal circunstancia y no la han impedido;

c) Sin reglamentar;

d) Sin reglamentar;

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

f) Sin reglamentar;

g) La distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos, de todo tipo, que circulan por un mismo carril, es aquélla que resulte prudente teniendo en cuenta la velocidad de marcha y las condiciones de la calzada y del clima, y que resulte de una separación en tiempo de por lo menos DOS (2) segundos.

h) Cualquier maniobra de retroceso, en los casos permitidos, 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 trasponerse, si alguna persona, desde las vías, comprueba que no se acerca ningún tren;

l)

1. Se entiende por "cubiertas con fallas" las que presentan 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 Milímetro (1.6 Mm.). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN Milímetro (1 Mm.) y en ciclomotores de CINCO DECIMAS DE Milímetro (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) Solamente estarán permitidas las configuraciones de trenes de vehículos que conforme la clasificación definida EN CUANTO A LAS CARACTERISTICAS TECNICAS del artículo 28 del presente Anexo, conformen un conjunto compatible con la infraestructura y la seguridad vial y resulten aprobados por la Autoridad de Aplicación;

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 deben proceder a su retiro de la vía pública.

Los arcos 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)

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 (2) ejes, ni de TRES y MEDIA TONELADAS (3,5 Tn) para los de UN (1) solo eje;

v) Sin reglamentar;

w) Es de aplicación lo previsto en el inciso a) del artículo 33 de la Ley N° 24449 y su reglamentación;

x) Es de aplicación lo previsto en el inciso q) del artículo 77 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995;

y) Sin reglamentar."

ARTÍCULO 42.- Modifícase el artículo 53 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 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° 24449.

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° 24449.

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° 24449.

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° 24449, 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 y M2 que cumplan servicios de transporte de pasajeros de media y larga distancia, transporte para el turismo y oferta libre, como también, los de las categorías N2 y N3 que cumplan servicios de transporte de cargas generales y los de todas las categorías que cumplan servicios de transporte de materiales y residuos peligrosos deberán contar con un sistema de registro de operaciones inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, la distancia recorrida, el tiempo y las horas de conducción y de descanso de cada conductor entre otras variables. Estos datos los deberá exhibir en un registro físico a modo de demostrativo histórico de su comportamiento, de facilitar la investigación de los siniestros en los que el vehículo con el objeto de determinar sus causal es y las medidas de prevención correspondientes, entre otros fines que procedan. Los mismos podrán ser controlados en cualquier lugar en que se halle el vehículo por los organismos de control habilitados.

Los sistemas de registro de operaciones deberán encontrarse homologados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) conforme lo establecido por la Ley N° 19.511 de Metrología Legal, los convenios internacionales vigentes en la materia y el presente, para lo que realizará los ensayos y las validaciones pertinentes

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

Los talleres de Revisión Técnica Obligatoria de jurisdicción nacional de los artículos 34 y 35 de la ley N° 24449 y sus modificatorias, comprobarán la instalación y controlarán el normal funcionamiento de los SISTEMAS DE REGISTRO DE OPERACIONES, en ocasión de realizar la verificación mecánica de los vehículos legalmente prevista.

La SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS, será la autoridad de aplicación del sistema.

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

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

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

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

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

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

h4. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSION PUBLICA y SERVICIOS, en su carácter de Autoridad del Tránsito dispondrá las normas reglamentarias y complementarias, como así las modificaciones que surjan de acuerdos internacionales y las excepciones, previa consulta con los organismos técnicos correspondientes;

i) al k) Sin reglamentar;

ARTÍCULO 43.- Modifícase el artículo 66 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 66.- INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA. A los fines de estudiar y analizar los siniestros viales en los términos del artículo que se reglamenta, cada jurisdicción provincial centralizará la información de su territorio, y la remitirá a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La mencionada información deberá

consignarse en los formularios de actas siniestrosales que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determine, sin perjuicio del derecho de solicitar información adicional.

a) Es autoridad de aplicación para el labrado de las actas siniestrosales la Policía Federal y las Policías Provinciales, la Gendarmería Nacional y la Prefectura Nacional, la Policía

de Seguridad Aeroportuaria, correos públicos y privados autorizados y registrados a tal fin, y las aseguradoras o asociaciones de aseguradoras que se constituyan al efecto, los cuales deberán consignar la totalidad de los datos del siniestro.

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

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

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

ARTÍCULO 44.- Reglaméntase el artículo 68 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, disponiendo que el plazo de TREINTA (30) días se deberá contar desde la entrada en vigencia del presente decreto;

"ARTÍCULO 68.- La Superintendencia de Seguros de la Nación en el plazo de TREINTA (30) días deberá dictar la norma que considere adecuada a efectos de que los aseguradores den cumplimiento con la exigencia establecida en el tercer párrafo, segunda parte, del artículo 68 de la Ley N° 24449 y sus modificatorias respecto de la revisión técnica obligatoria. La misma será exigible una vez que en la jurisdicción en la que se pretenda asegurar cada rodado se encuentre en funcionamiento el sistema de revisión técnica obligatorio conforme lo establece el artículo 34 del presente.

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

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá arbitrar los medios necesarios para permitir a las aseguradoras el acceso a la información existente en sus bases de datos que sean necesarios para viabilizar la implementación del sistema de prima variable establecido en la Ley N° 24449 y sus modificatorias.

ARTÍCULO 45.- Modifícase el artículo 70 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

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

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

ARTÍCULO 46.- Modificase el artículo 72 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/1995 el cual quedará redactado de la siguiente manera:

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

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

Deberá dejarse constancia del acto.

La comprobación de alcoholemia en el caso del inciso a.1, deberá llevarse a cabo de conformidad con lo previsto por el artículo 73 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/1995.

b) Sin reglamentar;

c) Se puede impedir la circulación de vehículos, cuando afecten la seguridad, la estructura vial o por falta o ilegitimidad de la documentación, según los casos taxativamente enumerados en el Artículo 40. Los vehículos podrán ser removidos de la vía pública si es que el mismo no pudiere ser conducido por persona habilitada al encontrarse incurso en falta grave conforme lo establecido en el inciso m) del Artículo 77 de la Ley N° 24449 y sus modificatorias. Los gastos de remoción y traslado serán a cargo del titular registral o tenedor de la unidad. La conducción de la unidad retenida deberá ser realizada por personal capacitado acorde al tipo de unidad de que se trate y contando para las unidades afectadas al transporte de pasajeros o cargas con el tipo de habilitación necesaria para conducir las mismas.

d) Sin reglamentar:

e) Sin reglamentar."

ARTÍCULO 47.- Modificase el artículo 73 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/1995 el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 73.- CONTROL PREVENTIVO. En los controles preventivos masivos para determinación de intoxicación alcohólica por superar la graduación alcohólica establecida en el inciso a) del artículo 48 de la Ley N° 24449, por el uso de estupefacentes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el MINISTERIO DE SALUD, deberá procederse de la siguiente manera:

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

La negativa a ello constituye falta y presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el artículo 48, inciso a) de la Ley N° 24449 y, en tal caso, si la intoxicación alcohólica resulta ser manifiesta y evidente deberá, además, proceder

conforme lo determinado por los incisos a.1 y c) del artículo 72 del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995.

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

3. Ante el resultado positivo, además de las sanciones previstas para el inciso m) del artículo 77 y el artículo 86 de la Ley N° 24449, se requerirá la intervención de la autoridad sanitaria pertinente de cada jurisdicción para su debida atención médica, debiendo secuestrarse el vehículo en un sitio seguro conforme la modalidad que establezca la autoridad jurisdiccional competente y lo previsto en el inciso c) del artículo 72 del Anexo 1 del presente Decreto.

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

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

mención e identificación en ambos documentos de aquellos datos que permitan identificar al alcoholímetro o medio de comprobación utilizado, tipo y resultado de la prueba de contraste realizada en su caso;
otras circunstancias del conductor, además de las consignadas en el acta y cualquier otro dato relativo a la comprobación de la falta;
firmas de la autoridad de comprobación interviniente y del conductor si se aviniere a ello, si no lo hiciere se dejará constancia, pudiendo firmar testigos.

5.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el MINISTERIO DE SALUD, para la detección de las demás sustancias a que se refiere el apartado primero del presente artículo, establecerá los métodos pertinentes para su comprobación, siendo la negativa causal de presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el artículo 48, inciso a) de la Ley N° 24449.

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

ARTÍCULO 48.- Modifícase el artículo 75 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 75.- A los fines del inciso c) del artículo que se reglamenta para aquellas presuntas faltas y/o delitos que se verifiquen sin poder individualizar al conductor del vehículo involucrado en el hecho, se informará a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la matrícula y/o datos identificatorios del automotor con el objeto de que el citado organismo obtenga los datos faltantes. Cuando la notificación de la falta fuere dirigida al titular registral de la unidad y éste no fuere el conductor a cargo de vehículo infraccionado, deberá individualizar al mismo a requerimiento de la autoridad o en oportunidad del ejercicio de su derecho de defensa.

Demostrada tal circunstancia, la sentencia administrativa deberá recaer en la persona del conductor a tenor de lo establecido en los artículos 75 y 76 de la Ley N° 24449. De no hacerlo será responsable directo por el pago de la multa."

ARTÍCULO 49.- Modifícase el artículo 77 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/1995, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 77. - CLASIFICACION. Constituyen faltas graves las siguientes:

- a) Sin reglamentar.
- b) Sin reglamentar.
- c) Sin reglamentar.
- d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerla conforme lo previsto por la normativa vigente en la materia y en especial lo establecido en el artículo 40 del presente decreto.
- e) La documentación exigible es la prevista en los artículos 34, 35 y 40 del presente decreto y toda otra taxativa y expresamente establecida por la autoridad de aplicación.
- f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente acreditado conforme lo establecido en el Artículo 40 del presente decreto.
- g) Sin reglamentar.
- h) Sin reglamentar.
- i) Sin reglamentar.
- j) Librar al tránsito vehículos fabricados o armados en el país o importados, que no cumplan con lo exigido en el Título V de la Ley N° 24449 y sus modificatorias y reglamentarias, y que no hayan sido autorizados por la autoridad competente y lo acrediten con el certificado de Licencia para Configuración de Modelo (LCM) o su complementario y con el Certificado de Revisión Técnica Obligatoria que dé cuenta de tal circunstancia conforme lo previsto por el artículo 34, inciso 21, del presente decreto.
- k) Sin reglamentar.

- l) Sin reglamentar.
- m) Sin reglamentar.
- n) Sin reglamentar.
- ñ) 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 (2) SEGUNDOS.
- o) Sin reglamentar.
- p) Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo.
- q) La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor, así como todo otro elemento que produzca distracción o requiera la atención sensitiva del conductor.
- r) Sin reglamentar.
- s) Sin reglamentar.
- t) Sin reglamentar.
- u) En caso de menores de CUATRO (4) años, además de ser trasladados en el asiento trasero del vehículo, deberán ubicarse en el dispositivo de retención infantil correspondiente.
- v) Sin reglamentar.
- w) Sin reglamentar.
- x) El comprobante de la Revisión Técnica Obligatoria requerido para la conducción de todo vehículo es el certificado de la Revisión Técnica Obligatoria previsto en el artículo 34 del Anexo 1 del presente decreto.
- y) El comprobante que acredita el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 del presente decreto es el establecido en el artículo 40, inciso c), del presente."

ARTÍCULO 50.- Incorporase como "Título Preliminar" del Anexo 1 del Decreto N° 779/1995, el Capítulo I del presente decreto.

CAPITULO III

DISPOSICIONES TRANSITORIAS y COMPLEMENTARIAS

ARTÍCULO 51.- El SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO deberá realizar un análisis funcional de los datos existentes, pudiendo diseñar medidas globales de ejecución en las distintas órbitas sin que ello implique delegación de jurisdicción y hasta tanto la red quede conformada, a los efectos de operar mediante una red informática que asegure un flujo de información ágil y certera.

El SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO deberá ejecutar en una primera etapa un relevamiento de organismos que cuenten con información concerniente a la temática vial, para lo cual, podrá celebrar los convenios que considere necesarios. Posteriormente, procederá a efectuar el análisis funcional establecido de los datos obtenidos por los distintos organismos. Ejecutada esta etapa procederá, el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO, a su registración en la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, debiendo mantenerse la misma actualizada.

ARTÍCULO 52.- El Ministerio de Salud de la Nación, por intermedio del área competente en tecnología médica, en un plazo de SESENTA (60) días a contar desde la entrada en vigencia del presente decreto, deberá establecer los métodos que considere adecuados para medir la cantidad de alcohol en sangre, de modo tal que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL al homologar los alcoholímetros que se utilizarán para procedimientos de control de alcoholemia verifique su adecuación a alguno de ellos.

ARTÍCULO 53.- Hasta tanto se habilite el modelo único de la Licencia Nacional de Conducir, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá autorizar con validez nacional las licencias provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o municipales identificándolas con un holograma o similar adherido sobre el soporte material de las mismas, debidamente numerado y que permita su registro y seguimiento. Estas licencias deberán ser inscriptas en la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

ARTÍCULO 54.- A los efectos de la implementación de lo previsto en el artículo 20 del presente decreto, Gendarmería Nacional ejercerá su función en las Rutas Nacionales y espacios del dominio público nacional en forma progresiva de acuerdo a la planificación y recursos que la Autoridad de Aplicación establezca a tal fin.

ARTÍCULO 55.- Instrúyese a la COMISION NACIONAL DE COMUNICACIONES de la SECRETARIA DE COMUNICACIONES del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSION PUBLICA y SERVICIOS para que en el plazo de TREINTA (30) días otorgue el número telefónico de emergencia previsto en el segundo párrafo del artículo 18 del presente decreto.

ARTÍCULO 56.- La medida prevista en el artículo 53, inciso g), del Decreto N° 779/1995, será obligatoria para los vehículos CERO KILOMETRO (0 km) de las categorías N2 y N3 que cumplan servicios de transporte de cargas generales que se incorporen al parque vehicular a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, excepto para los vehículos previamente incorporados al parque vehicular que posean el sistema de registro de operaciones instalado de fábrica.

ARTÍCULO 57.- Hasta tanto se implemente para la totalidad del parque vehicular lo previsto en el artículo 39 del presente y con el propósito de posibilitar el cumplimiento de la vigencia de la Revisión Técnica Obligatoria en todo el Territorio Nacional, los talleres inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y de Cargas de la Resolución N° 417/92 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA y OBRAS y SERVICIOS PÚBLICOS, en caso de ausencia del sistema de revisión técnica en alguna jurisdicción deberán efectuar dicha tarea para todos los vehículos que integran el parque local. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO y LA SEGURIDAD VIAL, aportará los recursos necesarios para cubrir las deficiencias de la capacidad operativa, implementando un sistema alternativo hasta tanto sea instaurado el mismo en dicha jurisdicción.

ARTÍCULO 58.- PLAZOS.- Todos los plazos establecidos en el presente se computarán en días hábiles administrativos, salvo disposición expresa en contrario y se entenderá que comienzan a correr a partir del día siguiente de su entrada en vigencia.

ARTÍCULO 59.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL será la Autoridad de Aplicación del presente decreto.

ANEXO 1

ARTICULO 4° INCISO M

SISTEMA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE INFRACCIONES

S.I.N.A.I.

I) EL SISTEMA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE INFRACCIONES tiene por objeto administrar las infracciones labradas en el marco de lo previsto en la Ley N° 26363.

Para ello deberá:

1.- Diseñar un modelo único de acta de infracción, debiendo resolver sobre las características físicas relativas al soporte papel con indicación del gramaje, diseño y medidas de seguridad que garanticen su autenticidad, el que deberá ser utilizado para aquellas constataciones de infracciones que se labren en forma manual. Asimismo, deberá diseñar un modelo de acta para aquellas infracciones labradas por el uso de sistemas, equipos y/o dispositivos automáticos o semiautomáticos.

2.- Contenido del Acta de Infracción: Cuando las Autoridades de Comprobación constaten una infracción labrarán de inmediato un acta que contendrá los siguientes datos:

- a) Lugar, fecha y hora de la comisión u omisión del hecho punible.
- b) Descripción de las circunstancias de hecho que configuran la infracción.
- c) Croquis descriptivo en el que se indicará gráficamente elementos y circunstancias de la infracción.

- d) Nombre, domicilio, documento de identidad y licencia de conductor del presunto infractor.
 - e) Disposición legal presuntamente infringida.
 - f) Nombre y domicilio de los testigos que tuvieron conocimiento del hecho, si los hubiere.
 - g) Nombre, cargo, firma y repartición a que pertenece el funcionario actuante.
 - h) Firma del presunto infractor. Su falta no será causal de nulidad, debiéndose dejar constancia de los motivos de su ausencia.
 - i) Marca, número de dominio, modelo, tipo del vehículo con el que se cometió la infracción.
 - j) Espacio para observaciones.
 - k) En caso de actas de infracción en las que se utilicen medios automáticos deberá identificarse el sistema, equipo o dispositivo utilizado, con indicación de marca, modelo, número de serie, entre otros datos que el Sistema Nacional de Administración de Infracciones estime necesarios.
 - l) Imagen del vehículo al momento de la infracción.
- 3.- Autorizar la impresión del acta única de infracción y establecer la asignación de una frecuencia numérica o alfanumérica, con un código que individualice a cada jurisdicción.
- 4.- Disponer los procedimientos de emisión, entrega, carga y digitalización del acta única de infracción.
- 5.- Implementar un sistema de impresión y despacho de las notificaciones de presuntas infracciones labradas por sistemas, equipos y/o dispositivos automáticos o semiautomáticos de detección de infracciones.
- 6.- Determinar la modalidad de envío de la información a este Sistema para su conocimiento.
- 7.- Planificar e implementar un sistema de seguimiento del estado de los procesos administrativos y judiciales iniciados por presuntas infracciones en todas las jurisdicciones, así como el seguimiento de las mismas desde su emisión hasta su efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario.
- 8.- Crear una base de datos, que almacene la totalidad de los datos insertos en el acta e implementar un sistema automático de actualización de datos.
- 9.- Permitir la consulta en forma previa al otorgamiento de una licencia de conducir, o para todo otro trámite que la autoridad jurisdiccional establezca.
- 10.- Comunicar al Sistema de Antecedentes y al Sistema de Licencias los datos que estos requieran para el cumplimiento de su función.
- 11.- Coordinar con los juzgados provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y/o municipales y con las autoridades de constatación de infracciones la modalidad de recepción de informes por parte de estos.
- 12.- Diseñar un sistema que permita establecer la trazabilidad de las actas, de aquellas jurisdicciones adheridas al Sistema Nacional de Infracciones.

13.- Elaborar un sistema para el efectivo cobro de las multas dentro del Sistema Nacional de Infracciones.

14.- Diseñar el modelo de BOLETA DE CITACIÓN DEL INCULPADO, el que deberá contener: identificación del titular de la licencia (nombre, apellido y documento nacional de identidad), la clase o categoría de licencia y su vigencia, identificación de la infracción (número, causa, fecha y hora de la infracción), identificación de la autoridad de comprobación actuante (firma, aclaración y número de legajo y matrícula en caso de corresponder), identificación de la autoridad de juzgamiento (Juzgado o Autoridad correspondiente a la jurisdicción, domicilio, horario de atención y teléfono).

La BOLETA DE CITACIÓN DEL INCULPADO deberá estar impresa en papel con los resguardos de seguridad documental apropiados para evitar alteraciones o falsificaciones del mismo.

15.- Firmar convenios con las distintas jurisdicciones a los efectos de promover el ingreso de las mismas al Sistema Nacional de Infracciones.

II) Secreto y confidencialidad.

1.- Deberá preservar los datos que en el ejercicio de sus funciones brinde o reciba, los que poseerán carácter de secretos y confidenciales, de acuerdo a lo previsto por la Ley N° 25326 y toda otra normativa relacionada con la materia del presente punto.

2.- Todas las personas que por razón de sus cargos o funciones tomen conocimiento de datos registrados, están obligados a guardar sobre ellos absoluta reserva.

III) Incumplimientos:

1.- Quienes no suministren en término la información requerida, falseen u omitan datos en forma maliciosa o negligente serán pasibles de las penalidades previstas por el artículo 293 del Código Penal.

2.- Los funcionarios o empleados que revelen a terceros o utilicen en provecho propio cualquier información individual o de carácter estadístico, de la cual tengan conocimiento por sus funciones, o que incurran dolosamente en tergiversación, omisión o adulteración de datos, serán pasibles de exoneración y sufrirán además las sanciones que correspondan conforme con lo previsto por el Código Penal.

ANEXO II

ARTICULO 40 INCISO Ñ

SISTEMA MECÁNICO DE CONSTATACIÓN DE INFRACCIONES (SI.CO.T.RU.C)

1.- A los efectos de las autorizaciones para la colocación de los sistemas, equipos y/o dispositivos, automáticos o semiautomáticos, fotográficos o no, que pretendan utilizarse para la constatación de infracciones de tránsito en caminos, rutas y autopistas de

jurisdicción nacional y del uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL será responsable de la homologación de los mismos. Para ello, sin perjuicio del cumplimiento de lo previsto por la Ley N° 19.511, podrá resolver los ensayos técnicos que se deberán superar para cada variante de sistema, equipo y/o dispositivo, como así también los laboratorios o instituciones autorizadas a efectuarlos e incorporará toda la información pertinente a su base de datos. En rutas nacionales, concesionadas o no, se requerirá la previa intervención del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) y de la Dirección Nacional de Vialidad, respectivamente, en el marco de su competencia, en caso de corresponder.

2.- Ensayos técnicos:

Para los ensayos referidos se deberán requerir manuales que incluyan:

- a) La teoría de funcionamiento del equipo.
- b) Definición de marca y modelo del sistema completo y de cada subsistema que lo integra.
- c) Esquemas generales de montaje mecánico y eléctrico.
- d) Una especificación precisa de las condiciones normales de funcionamiento.
- e) Información sobre las principales causas de errores.

3.- Documentación técnica:

- a) Descripción de las partes eléctricas, electrónicas y mecánicas
- b) Documentación completa de las partes eléctrica, electrónica y mecánica: esquemas de circuitos, planos, listas de componentes, especificaciones, entre otras que determine la autoridad de aplicación. La misma debe asegurar la fabricación y reproducción fiel del modelo homologado y un mantenimiento adecuado de los equipos en servicio.
- c) Documentación completa del software utilizado: especificaciones de presentación, diagramas de flujo, plataformas de software, control de versiones de cada software, pruebas de validación, entre otras que determine la autoridad de aplicación.

4.- Ensayos que garanticen:

- a) Un grado de uniformidad y una calidad de manufactura que además de dar cumplimiento a los ensayos previstos en el Reglamento Técnico a disponer, responda a los principios generalmente aceptados de una fabricación seria, segura y de acuerdo a las reglas del arte.
- b) Características Constructivas: El gabinete destinado a alojar los elementos electrónicos del dispositivo deberá ser hermético, permitiendo su operación en condiciones de humedad, polvo y toda otra que caracterice a la región donde se coloque o use.
- c) Que todas las informaciones y/o registros y/o impresiones, cualquiera sea su índole, deben efectuarse en idioma castellano.
- d) Que para todas indicaciones y/o registros y/o impresiones se deben utilizar las unidades definidas en el Sistema Métrico Legal Argentino (SIMELA).
- e) Para fiabilidad de componentes electrónicos y lógicos la transmisión de los resultados por señales digitales (transferencias, operaciones lógicas, almacenamiento de datos, indicaciones, entre otras) deben asegurarse por medio de operaciones adicionales de verificación lógica, individualmente (paso a paso) o por grupos (de manera global).

Cualquier discrepancia debe bloquear los procesos de almacenamiento o transmisión de datos.

5.- Ensayos que como mínimo permitan:

- a) Determinación de errores.
- b) Resistencia a las perturbaciones climáticas.
- c) Resistencia a las perturbaciones eléctricas y electromagnéticas.
- d) En el caso de los ensayos técnicos de tipo metrológicos a ser cumplimentados por los sistemas Cinemómetros, se mantendrán aquellos determinados por la Resolución N° 753 del 6 de noviembre de 1998, de la ex Secretaria de Industria, Comercio y Minería, y serán suficientemente válidos a los efectos, aquellos informes y protocolos emitidos por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial que aseguren el debido cumplimiento de la Resolución mencionada, a los exclusivos efectos de asegurar la veracidad de la medición y la inviolabilidad de los datos.

6.- Los procedimientos a seguir para las reparaciones de sistemas aprobados, y/o las actualizaciones de sus partes como resultado del avance tecnológico, y/o los traslados en el caso de aquellos que requieren instalaciones fijas serán determinados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

7.- Dichos procedimientos tendrán carácter obligatorio a los fines de mantener los equipos y sistemas su homologación original.

8.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL dispondrá los ensayos adicionales que se pudieran requerir para asegurar el mantenimiento de la validez de los productos luego de realizadas las acciones descriptas en el presente.

9.- En el caso de los sistemas Cinemómetros en marcados en la Resolución N° 753/98 será el I.N.T.I. quien deberá informar a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL si los sistemas y/o equipos actualizados o reparados o trasladados mantienen en sus productos la validez metrológica verificada al momento de la homologación original.

10.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá autorizar la colocación de los siguientes sistemas/equipos y/o dispositivos, entre otros que permitan los avances de las tecnologías, y que su objetivo sea la constatación de infracciones de tránsito:

Cinemómetros controladores de velocidad;
Semáforos limitadores de velocidad;
Dispositivos controladores de cruces con luz roja;
Dispositivos de verificación de invasión de senda peatonal;
Dispositivos controladores de cruce de doble raya amarilla;
Dispositivos verificadores de ausencia de luz baja en ruta;
Dispositivos verificadores de estacionamientos indebidos;
Equipos informáticos fotográficos de mano para infracciones estáticas;
Controladores de velocidad basados en tecnología de Global Posición System;
Controladores de velocidades promedios en tramos definidos; y
Verificadores de paso con barreras bajas en cruces ferroviarios.

11.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL resolverá los requisitos operacionales que deberán cumplirse para el uso individual de cada uno de los modelos

de los sistemas, equipos y/o dispositivos mencionados, a partir de contar con la Homologación técnica descrita en el presente.

12.- Los funcionarios públicos afectados al uso de los sistemas, equipos y/o dispositivos mencionados, sea en calidad de operadores y/o responsables del labrado de las actas y sus firmas, deberán contar con matrícula que los habilite expedida por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, quien determinará el alcance de los cursos de capacitación que deberán aprobar los funcionarios aspirantes a la matriculación

13.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá realizar un relevamiento de la infraestructura y señalización, debiendo resolver sobre la frecuencia de ubicación, dimensiones, reflectividad, imagen y texto, soporte metálico y cualquier otra cuestión inherente al mismo, para posteriormente coordinar con las autoridades competentes el cumplimiento de la normativa vigente en la materia o, en su defecto, la ejecución de las obras necesarias para la instalación de los sistemas/equipos y/o dispositivos automáticos o semiautomáticos.

14.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá mantener actualizada, la información relativa a los funcionarios matriculados, los equipos homologados, incluyendo un listado de números de serie, modelos, marca, fecha de homologación entre otros datos útiles, a fin de ser consultada por las autoridades de constatación y juzgados.

15.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL dispondrá de un sistema de información vía Internet, para consulta de los usuarios de las rutas, de las ubicaciones aproximadas de los puestos fijos de control de velocidad.

16.- La AGENCIA podrá suscribir convenios que permitan la utilización de sistemas, equipos y o dispositivos automáticos o semiautomáticos de control de infracciones, ya sean fijos o móviles, conforme los requerimientos particulares de las jurisdicciones provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, del mismo modo procederá a fin de establecer los parámetros operativos, de procedimiento y económicos, que permitan coordinar con las autoridades locales correspondientes el juzgamiento de las infracciones labradas por el uso estos sistemas.

17.- Aquellos sistemas, equipos y/o dispositivos que se encuentren autorizados, a la fecha de la presente reglamentación, por la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo a lo indicado en el anexo "T" inciso 9.5, del Decreto reglamentario N° 779/1995, serán convalidados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL ante la presentación del certificado correspondiente.

18.- En caso de los cinemómetros controladores de velocidad previstos por la Ley N° 25.650, la autorización deberá ser realizada por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS, a través de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

ANEXO III

ARTÍCULO 4° INCISO O

SISTEMA DE CONTROL DE TRÁNSITO EN RUTAS CONCESIONADAS (SiCoTRuC)

I.- EL SISTEMA DE CONTROL DE TRÁNSITO EN RUTAS CONCESIONADAS (SiCoTRuC),

tiene por objeto lograr la reducción de las prácticas erróneas e ilegales en la conducción y, especialmente, la disminución de velocidades máximas de circulación a valores compatibles con los límites reglamentarios por tipo de categoría de vehículo.

En una primera instancia el SiCoTRuC se implementará con carácter disuasorio de modo de educar, alertar y notificar a los usuarios de la vía pública acerca de las inconductas al conducir y sus eventuales consecuencias. En esta etapa se deberán inscribir las infracciones presuntas detectadas y remitir las mismas a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su registro en su base de datos.

El SiCoTRuC deberá ser difundido por medios radiales, televisivos, gráficos, entre otros que se establezcan a fin de ser cabalmente comprendido por la comunidad.

En una segunda instancia, ya cumplida la de adaptación y reconocimiento por parte de los usuarios al SiCoTRuC, su aplicación comenzará a tener el doble carácter disuasivo y punitivo.

II.- RESPONSABLES:

El Sistema de Control de Tránsito en Rutas Concesionadas será ejecutado por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL con la colaboración del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) como autoridad responsable de la supervisión, inspección, auditoría y seguimiento del cumplimiento de los contratos de las rutas nacionales concesionadas del país, para lo cual se podrán firmar los Convenios necesarios a los fines previstos por ley. Las fuerzas de seguridad y los cuerpos policiales con competencia en seguridad vial, también, colaborarán en la implementación e impulso de estas medidas de acuerdo a lo que les sea requerido por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

III.- CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), establecerá un cronograma tentativo de implementación de dicho sistema el cual se realizará en distintas etapas, a través de la utilización progresiva de diversos equipos de control de tránsito en distintos puestos.

El cronograma de implementación del sistema, deberá prever, como mínimo DOS (2) etapas:

a) Plan piloto de control de velocidad. Esta etapa requerirá una serie de puestos fijos de registro instantáneo de velocidad y un sistema de comunicación que transmita a un puesto de control, a ubicarse en las EP, los datos de los presuntos infractores. En la primera fase, a modo educativo, se podrá notificar a la totalidad o parte de los presuntos

infractores detectados la falta cometida. En una fase posterior, se procederá de idéntica manera sin perjuicio de remitir la información de la presunta infracción a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

b) Integración de un sistema de evaluación del comportamiento del tránsito que permita identificar sectores de rutas y autopistas para la realización de mejoras a la transitabilidad y señalización de la ruta, como así también, conductas de los conductores a corregir. En esta etapa deberá efectuarse una medición de la totalidad del tránsito en su comportamiento sobre la traza, para intervenir con carácter preventivo sobre situaciones que afectan a la transitabilidad y señalización de la ruta.

IV.- APROBACIÓN y HOMOLOGACIÓN DE EQUIPAMIENTO.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL autorizará y homologará, por intermedio de la autoridad competente, los distintos equipos que se utilicen al efecto previsto en el presente.

V.- MODALIDAD DE CONTROL DE VELOCIDAD ENTRE ESTACIONES DE PEAJE.

a) El control de velocidad se perfeccionará entre las distintas estaciones de peaje (EP) que involucran a las redes de rutas concesionadas, mediante la utilización de instrumentales establecidos y previamente aprobados bajo la modalidad establecida en el presente.

b) Los equipos deberán estar debidamente sincronizados, tanto mediante el proceso de sincronización interna como el de sincronización externa, de modo de asegurar que la diferencia horaria entre los relojes de cualquier vía y de cualquier estación sean mínimas, de no más de algunos segundos para que el error que pueda cometerse sea irrelevante a los fines de este control de velocidad. La sincronización debe encontrarse debidamente acreditada por el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) e informada a los usuarios en forma permanente.

c) Al atravesar cualquier EP del corredor concesionado, el equipamiento del concesionario deberá ingresar los datos fundamentales, la fecha, la hora, la categoría y el dominio de cada vehículo. Esta información deberá constar en el ticket que se le entrega al usuario independientemente de registrarse en el sistema informático del concesionario.

d) En la siguiente EP deberá repetirse la operación y verificarse el tiempo empleado para recorrer la distancia que separa a las dos EP.

e) Se calculará la velocidad de circulación en base al tiempo empleado para recorrer dicha distancia. Este cálculo deberá considerar el Tiempo Promedio Mínimo (TPM) de cada tramo, la Velocidad Mínima Promedio (VMP), así como, los Tiempos Reales Promedio (TRP) y las Velocidades Permitidas Promedio (VPP) que debe fijar cada concesionario para cada tramo de la vía, bajo la estricta supervisión del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI).

f) La totalidad de la información prevista en este punto deberá ser remitida a la AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL para su control y, en su caso, la elevación de la denuncia por infracción correspondiente.

ANEXO IV

ARTÍCULO 4° INCISO W

PROGRAMA DE CAPACITACION EN TRANSITO y SEGURIDAD VIAL

Los Cursos de Capacitación de las leyes de Tránsito y Seguridad Vial N° 24449 y N° 26363 y sus Decretos Reglamentarios, deben cumplimentar los siguientes requisitos:

REQUISITOS

1. DENOMINACIÓN DEL CURSO: (el Curso debe poseer una denominación acorde a su contenido).
2. OBJETIVO/S GENERAL/ES: (Se debe identificar el/los objetivo/s general/es, considerando para qué y por qué se dicta el Curso).
3. DESTINATARIO/S: (Identificar quién/es es/son los destinatario/s del Curso)
4. TEMARIO: (Se debe indicar el/los tema/s que se desarrollará/n en el orden que se dictará/n).
5. DESARROLLO TEMÁTICO: (Realizar una breve reseña del desarrollo de cada uno de/los tema/s identificado/s en el punto anterior, detallando el/los objetivo/s, el/los contenido/s general/es y particular/es).
6. METODOLOGÍA DE DICTADO: (Se debe identificar el dictado de la/s clase/s de acuerdo a la modalidad a utilizar, si se enmarca/n en teórica/s, práctica/s y/o taller/es).
7. ELEMENTOS A UTILIZAR: (Para un mejor desarrollo de la/s Clase/s, es conveniente identificar el/los elemento/s que debe/n utilizar el/los docente/s, por ejemplo: Proyector, Computadora, Pizarrón, etc).
8. MATERIAL BIBLIOGRAFICO A ENTREGAR: (Identificar el/los material/es bibliográfico que debe/n entregar a cada uno de los cursantes).
9. DURACIÓN TOTAL DEL CURSO: (Determinar la cantidad de horas/cátedras que durará el Curso completo y como estaría dividida, si fuera el caso, en cuantas jornadas)
10. MODALIDAD DE LA CURSADA: (Identificar el tipo de modalidad que se utilizará para el dictado del curso).
11. TIPO DE EVENTO: (Determinar el tipo de Curso, por ejemplo si es de Formación y certificación, etc.)
12. CERTIFICACIÓN A ENTREGAR: (El Certificado de Aprobación del Curso de Capacitación, deberá contener la denominación identificada en el punto 1, el membrete del Organismo Nacional autorizado a la emisión del mismo, el Centro de Capacitación autorizado, el/los nombre/s y apellido del cursante, el número de documento de identidad, la fecha de inicio y finalización, el lugar donde se dictó el curso, las firmas del Director o Presidente del Centro de Capacitación y del Auditor habilitado por el Organismo Oficial Nacional. En "Parte 1" se detalla un modelo de certificado a emitir).
13. REQUISITOS PARA OBTENER LA CERTIFICACIÓN: (Para la aprobación del Curso se requiere que los cursantes reúnan los siguientes requisitos:
 - a- Porcentaje mínimo de asistencia a la/s clase/s teórica/s y/o práctica/s prevista/s.
 - b- Aprobación de la evaluación del Programa con un porcentaje mínimo sobre el total de puntaje total asignado, tanto a la evaluación teórica como a la instancia práctica).
14. EVALUACIÓN DEL PROGRAMA DE FORMACIÓN La evaluación del Programa Formación debe constar de DOS (2) instancias eliminatorias:
 - a- Examen teórico general
 - b- Examen prácticoEn "Parte II" se brindan los detalles de la metodología de evaluación y puntuación prevista.

15. CANTIDAD ÓPTIMA DE ASISTENTES POR CLASE: (Se debe determinar una cantidad máxima de participantes por clase no superior a VEINTICINCO (25) cursantes).

16. ARCHIVOS DEL PROGRAMA El organismo que dicta el Curso de Capacitación deberá cumplimentar con los siguientes puntos:

a) Un Libro rubricado por el Auditor autorizado del Organismo Nacional, donde debe constar por número correlativo de orden, todas las personas inscriptas, según consta en "Parte III".

b) Un archivo individual, en condiciones de seguridad y privacidad adecuados para cada persona con certificación, vigente, que haya caducado o que haya sido cancelada o retirada. Este archivo debe ser mantenido por un período, como mínimo, igual al período inicial de validez más el período de renovación y debe contener:

1) Formularios de inscripción;

2) Documentación de examen, incluyendo los trabajos completados y planillas de calificación;

3) Documentación sobre la renovación incluyendo evidencias de la aptitud física y actividad continua;

4) Causas por las que se retiró la certificación y detalles sobre cualquier sanción posterior aplicada;

c) Un archivo individual para cada cursante que no ha sido certificado, por un período de DOS (2) años desde la fecha de la inscripción.

17. BIBLIOGRAFÍA (Se debe identificar la bibliografía utilizada por el/los docente/s, que sirva de consulta para los cursantes)

PARTE I

MODELO DE CERTIFICADOS

Cada Certificado deberá medir como mínimo DOSCIENTOS (200) milímetros de base por CIENTO CINCUENTA (150) milímetros de altura; y como máximo DOSCIENTOS (200) milímetros de base por TRESCIENTOS (300) milímetros de altura.

En el Certificado deberá constar lo siguiente:

a) Encabezado (Membrete) - con letra de imprenta en mayúscula (Arial - tamaño 14) resaltada debe figurar el Organismo Nacional y el Centro de Capacitación habilitado para tal fin.

Por ejemplo:

MINISTERIO DE INTERIOR AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

(Organismo Capacitador habilitado para tal fin mencionando el número de habilitación correspondiente)

b) En el centro del certificado deberá aparecer con letra de imprenta en mayúscula (Arial - tamaño 14) la palabra CERTIFICADO

c) Posteriormente deberá contener los siguientes datos:

Debe decir: Certifico que el señor.....

Nombre completo de la persona certificada Número y tipo de Documento de Identidad
Número de Inscripción

Debe contener la siguiente frase:

Ha aprobado el Curso de Capacitación.

Lugar - Fecha de inicio y finalización del Curso

Firmas del Director/Presidente del Centro de Capacitación habilitado y del Auditor autorizado por el Organismo Nacional (las firmas deberán ubicarse de la siguiente manera: el Centro de Capacitación a la izquierda y del Auditor a la derecha).

PARTE II METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN

EXAMEN DE CALIFICACIÓN

El examen de calificación deberá abarcar todos los métodos dados en el Curso.

Contenido y evaluación de los exámenes Examen teórico general

El examen general deberá incluir solamente preguntas seleccionadas del listado de preguntas de conocimientos básicos, válidas a la fecha del examen, perteneciente al organismo auditor autorizado. Consiste en una evaluación escrita compuesta de VEINTICINCO (25) preguntas que abarcan todos los temas expuestos en el Programa.

El tiempo promedio permitido estará comprendido entre UNO (1) minutos y DOS (2) minutos por pregunta de selección múltiple.

Examen práctico

En este caso el examen consistirá en realizar una evaluación práctica del uso y aplicación del instrumento, si fuera el caso, que deberá utilizar el cursante.

El tiempo permitido para el examen depende de los instrumentos que se utilizaron en la práctica y su complejidad. El tiempo máximo recomendado es como máximo de DOS (2) a TRES (3) horas.

Método de puntuación compuesta

Para ser apto para la certificación el candidato obtendrá una puntuación mínima del 60% en cada examen.

NOTA: Lo indicado en el procedimiento del EXAMEN DE CALIFICACION, equivale a ser lo mínimo que el Centro de Capacitación deberá tener en cuenta, para que el cursante apruebe el Curso de Capacitación correspondiente.

PARTE III

MODELO DE LIBRO DE INSCRIPCIONES

El Libro de Inscripciones, debe ser el típico libro de "Actas", de tapas negras y hojas rayadas enumeradas, tamaño oficio y debe estar rubricado cada hoja en el encabezado y al pie de página por el Auditor habilitado por el Organismo Nacional.

Asimismo, deberá constar con las siguientes columnas:

anexo-dec.1716-1.jpg

ANEXO V

ARTÍCULO 16

SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (Si.Na.LiC)

I.- El SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR tendrá las siguientes funciones:

- a) Entender en el diseño, administración y gestión de la Licencia Nacional de Conducir, determinando los dispositivos de seguridad y estándares técnicos correspondientes.
- b) Proponer la suscripción de convenios con las distintas jurisdicciones competentes en la materia con el fin de autorizar la emisión de la Licencia Nacional de Conducir.
- c) Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de las mismas;
- d) Auditar los procedimientos de emisión e impresión de la Licencia Nacional de Conducir y de las licencias provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales autorizadas transitoriamente.
- e) Establecer los contenidos mínimos de los exámenes de aptitud requeridos para el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir.
- f) Establecer la modalidad de realización de los exámenes de aptitud para el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir, los cuales deberán ser homologados y auditados.
- g) Administrar el Sistema de Puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir.
- h) Organizar y administrar el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir, manteniendo actualizados los datos de emisión.
- i) Conformar, administrar y actualizar la base de datos con la totalidad de las Licencias Nacionales de Conducir y las Licencias autorizadas transitoriamente emitidas por las

distintas jurisdicciones, con el detalle documental de su emisión, renovación, ampliación, cancelación y el correspondiente a la aplicabilidad del sistema de puntos.

j) Emitir los informes previos requeridos para la emisión y/o renovación de la Licencia Nacional de Conducir.

II).- Secreto y confidencialidad:

Deberá preservar los datos que en el ejercicio de sus funciones brinde o reciba, los que poseerán carácter de secretos y confidenciales, de acuerdo a lo previsto por la Ley N° 25326 y toda normativa vinculada a la materia del presente punto.

Todas las personas que por razón de sus cargos o funciones tomen conocimiento de datos registrados, están obligados a guardar sobre ellos absoluta reserva.

III).- Incumplimientos:

Quienes no suministren en término la información requerida, falseen u omitan datos en forma maliciosa o negligente serán pasibles de las penalidades previstas por el artículo 293 del Código Penal.

Los funcionarios o empleados que releven a terceros o utilicen en provecho propio cualquier información individual de carácter estadístico, de la cual tengan conocimiento por sus funciones, o que incurran dolosamente en tergiversación, omisión o adulteración de datos de las estadísticas, serán pasibles de exoneración y sufrirán además las sanciones que correspondan conforme con lo previsto por el Código Penal.

ANEXO VI

ARTÍCULO 17

SISTEMA NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE SEGURIDAD VIAL (Si.N.E.Se.V.)

1.- El SISTEMA NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE SEGURIDAD VIAL, tiene los siguientes objetivos:

- a) Producir, difundir y analizar estadísticas relacionadas con la seguridad vial, suministrando informes sólo cuando estos sean utilizados con fines estadísticos.
- b) Aplicar en todo el territorio nacional normas y procedimientos uniformes para la captación de la información, la elaboración y el procesamiento de los datos.
- c) Llevar a cabo programas de capacitación permanente de recursos humanos en todos los niveles, tanto en la etapa de captación de la información como del procesamiento.
- d) Estructurar, articular y coordinar los servicios estadísticos nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales, de la Red Nacional de Estadística y el Sistema Estadístico Nacional, y ponerlo en funcionamiento de acuerdo con el principio de centralización normativa y descentralización ejecutiva.

e) Ejercer la dirección superior de todas las actividades estadísticas oficiales que se realicen en el territorio de la Nación;

II.- El SiNESeV estará integrado por:

a) El organismo central de estadística oficial conformado por la Red Nacional de Estadística de Seguridad Vial.

b) Los miembros del Sistema Estadístico Nacional (SEN), que se encuentra conformado por los servicios estadísticos de los organismos centralizados y descentralizados de la administración pública nacional, provincial y municipal incluyendo a los servicios estadísticos de las Fuerzas de Seguridad y Cuerpos Policiales; los servicios estadísticos de las empresas nacionales, provinciales y municipales y los servicios estadísticos de los entes interprovinciales, que al efecto sean convocados.

III.- A los fines del cumplimiento de la Ley N° 26363, el REGISTRO NACIONAL DE ESTADISTICA EN SEGURIDAD VIAL, tendrá las siguientes funciones:

a) Establecer las normas metodológicas y los planes de actuación para la formulación de las estadísticas;

b) Elaborar las estadísticas que considere conveniente, sin afectar el principio de descentralización ejecutiva, incorporando toda la información a la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

c) Confeccionar un programa anual de estadísticas nacionales;

d) Promover la difusión de toda la información estadística;

e) Planificar, promover y coordinar las tareas de los organismos que integran la Red Nacional de Estadística y el Sistema Estadístico Nacional;

f) Coordinar con los organismos que integran el Sistema Estadístico Nacional las tareas detalladas en el programa anual de estadística nacional;

g) Promover la creación de nuevos servicios estadísticos en el territorio nacional;

h) Realizar investigaciones de carácter metodológico y estadístico, tendientes a elevar el nivel técnico y científico de la Red Nacional de Estadística y del Sistema Estadístico Nacional;

i) Celebrar acuerdos o convenios en relación a cuestiones vinculadas con la materia estadística con entidades públicas y privadas;

j) Promover acuerdos o convenios en la materia con organismos extranjeros y/o internacionales;

k) Realizar cursos de capacitación técnica estadística, con la colaboración de organismos internacionales, nacionales y privados, y otorgar becas para capacitar

personal, con el objeto de perfeccionar el nivel técnico y científico de la Red Nacional de Estadística y del Sistema Estadístico Nacional;

l) Participar en los congresos, conferencias y reuniones nacionales e internacionales, que tengan por objeto el tratamiento de cuestiones estadísticas;

m) Organizar un centro de intercambio e interpretación de informaciones estadísticas nacionales e internacionales;

n) Organizar conferencias, congresos y reuniones estadísticas nacionales;

ñ) Toda otra función que contribuya al cumplimiento de los objetivos fijados en las Leyes N° 24449 y N° 26363.

IV.- Transmisión de la información:

Todas las reparticiones que integran la Red Nacional de Estadística deberán suministrar la información requerida en forma mensual.

Los integrantes del Sistema Estadístico Nacional lo harán en cada oportunidad en que les sea requerido.

V.- Funcionamiento del Sistema Estadístico Nacional:

Las reparticiones del Sistema Estadístico Nacional atenderán con sus recursos la consecución de los propósitos encomendados por el ReNESeV.

VI.- Secreto y confidencialidad:

Las informaciones que se suministren a los organismos que integran la Red Nacional Estadística y el Sistema Estadístico Nacional, en cumplimiento de lo aquí previsto, serán estrictamente secretas y confidenciales, utilizándose sólo con fines estadísticos.

Los datos deberán ser suministrados y publicados, exclusivamente en compilaciones de conjunto, de modo que no pueda ser violado el secreto comercial o patrimonial, ni individualizarse las personas o entidades a quienes se refieran, de conformidad con lo previsto por la Ley N° 25326 y sus modificatorias y complementarias.

Todas las personas que por razón de sus cargos o funciones tomen conocimiento de datos estadísticos, están obligados a guardar sobre ellos absoluta reserva.

VII.- Deber de informar:

Todos los organismos y reparticiones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales, están obligados a suministrar al Registro los datos e informaciones de interés estadístico que éste les solicite.

Facultase al ReNESeV a requerir la exhibición de toda documentación necesaria a los fines del cumplimiento de su misión y de la verificación de informaciones suministradas.

VIII.- Incumplimientos:

Las personas que deban realizar tareas estadísticas, con carácter de carga pública, estarán obligadas a cumplir las funciones asignadas en el marco de lo previsto en el presente acto. Si no lo hicieran, se harán pasibles de las penalidades preceptuadas en el artículo 239 del Código Penal.

Quienes no suministren en término la información requerida, falseen u omitan datos en forma maliciosa o negligente serán pasibles de las penalidades previstas por el artículo 293 del Código Penal.

Los funcionarios o empleados que releven a terceros o utilicen en provecho propio cualquier información individual de carácter estadístico, de la cual tengan conocimiento por sus funciones, o que incurran dolosamente en tergiversación, omisión o adulteración de datos de los estadísticas, serán pasibles de exoneración y sufrirán además las sanciones que correspondan conforme con lo previsto por el Código Penal.

ANEXO VII

ARTICULO 18

CONFORMACIÓN y OPERATIVIDAD DEL OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL

I.- El Observatorio será el organismo de seguridad vial dedicado a investigar, evaluar y concluir los actos y hechos vinculados con el uso de la vía pública, la circulación sobre la misma, y las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren causa de tránsito y seguridad vial, coordinando su tarea con los órganos con competencia específica en cada uno de las materias involucradas, con el objeto de establecer la situación existente y promover las medidas conducentes a su mejora.

II.- El Observatorio tendrá por misión:

- a).- La determinación en todo momento del estado de situación de la seguridad vial en todo el país.
- b).- La investigación de las causas de los siniestros viales, para lo cual la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN, como toda otra entidad que establezca el MINISTERIO DEL INTERIOR, deberá informar todo siniestro de tránsito del que tomen conocimiento conforme a su competencia.
- c).- La evaluación de las distintas alternativas de solución existentes.

- d).- La determinación de las alternativas de mayor conveniencia de acuerdo a las circunstancias de tiempo, modo y lugar de aplicación, la tecnología de última generación y la coordinación con las distintas autoridades y jurisdicciones.
- e).- La propuesta continua a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL de las alternativas de solución establecidas conforme lo previsto en los puntos precedentes para su regulación.
- f).- La investigación, el análisis y la evaluación de las soluciones y avances de todo tipo en la materia seguridad vial que se desarrollen en otras jurisdicciones o países, para, en su caso, proceder conforme lo establecido en los puntos d) y e) del presente.
- g).- La vinculación con organismos similares nacionales e internacionales para desarrollo de trabajos y estrategias conjuntas.
- h).- La confección y actualización de los Mapas de Riesgo y Puntos Negros en base a la información reunida por la autoridad con competencia en estadística y utilizando como base de confección el Protocolo de Mapas que establezca en conformidad con todos los representantes de la Red Nacional de Estadística, los cuales deberán incorporarse a la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

ANEXO VIII

ARTÍCULO 21

SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Anexo T - Decreto N° 779/1995

1.- El SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL se integra con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO y LA SEGURIDAD VIAL y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Tales organismos deben coordinar sus cometidos con el objeto de implementar las políticas estratégicas de seguridad vial de manera organizada, consensuada y armonizada.

2.- Este sistema asegura el efectivo cumplimiento de los principios y objetivos establecidos en la Ley N° 24449 y sus modificatorias, teniendo en cuenta los criterios de:

Uniformidad.

Centralización normativa.

Descentralización ejecutiva.

Participación intersectorial y multidisciplinaria.

Transformación e innovación tecnológica.

3.- El Sistema se organiza sobre la base de la descentralización regional como un proceso de conducción, planeamiento y administración de las políticas de seguridad vial, proyectando sus objetivos estratégicos y prioridades.

4.- Los integrantes del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL poseerán voz y voto a los fines decisorios y deberán concurrir a las reuniones con los técnicos

especialistas en las materias a ser abordadas, quienes poseerán sólo voz. En el caso del Gobierno Nacional, sus representantes poseerán voz y voto, que será emitido por el representante de la COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSITO y LA SEGURIDAD VIAL para decidir cuestiones que involucren alguna política de transporte y por el representante de la AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL en todos los demás casos.

5.- El Consejo se dará su propio reglamento de funcionamiento, podrá crear comisiones o comités para estudio y elaboración de programas, acciones o normativas, en las cuales deberán intervenir los técnicos especialistas mencionados en el inciso precedente. Las decisiones se tomarán en plenario, que se reunirá cada DOS (2) meses, como mínimo.

6.- El Consejo recibirá el apoyo para el funcionamiento administrativo y técnico de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, donde posee su sede. Durante el período de tiempo que exista entre cada reunión de plenario, tendrá la representación del mismo y tendrá a su cargo la ejecución de las medidas resueltas por los actos administrativos emitidos en las reuniones plenarias.

7.- La AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL deberá suscribir convenios con las autoridades de aplicación de cada jurisdicción: nacional, provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o municipal, a los fines de establecer los mecanismos necesarios para informar y/o receptor los datos relacionados con las licencias, infracciones, delitos y/o denuncias y resoluciones y/o sanciones atinentes al comportamiento vial, aun aquellos casos graves en los que exista pago voluntario, conforme al artículo 85 inciso a) in fine de la Ley N° 24449.

8.- La AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL deberá suscribir convenios con la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR y DE CRÉDITOS PRENDARIOS dependiente de la SUBSECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD y DERECHOS HUMANOS, a los fines de establecer los mecanismos necesarios para obtener la información que coadyuve a identificar e individualizar a los conductores de vehículos que hayan cometido presuntas faltas o delitos.

9.- COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO y LA SEGURIDAD VIAL: es el organismo de coordinación en jurisdicción nacional en lo relativo al tránsito de los vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, quedando facultada para ejercer las siguientes funciones:

9.1.- Ejercer la representación del Gobierno Nacional ante el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL.

9.2.- Asesorar al Poder Ejecutivo Nacional en materia de tránsito y seguridad vial vinculada a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional. En tal sentido, es el organismo técnico de consulta en las cuestiones relacionadas con la aplicación de leyes, reglamentos, disposiciones y otras normas en general, relativas al derecho de circulación terrestre de carácter nacional e internacional.

- 9.3.- Proyectar la actualización permanente de la legislación en la materia y la normativa reglamentaria y complementaria de la Ley de Tránsito en lo relativo a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional.
- 9.4.- Efectuar la investigación técnico administrativa de siniestros de transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional y de jurisdicciones locales que así lo convengan con ella, a los efectos de determinar sus causas y proponer las medidas de prevención, promoviendo el cumplimiento de las mismas.
- 9.5.- Disponer las normas de especificación técnica y de calidad a que deben ajustarse los componentes de seguridad activa y pasiva de los vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional. Aprobar la documentación técnica que certifique el cumplimiento de esta normativa.
- 9.6.- proponer o aprobar los criterios de aptitud para el otorgamiento de licencias de conducir para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional.
- 9.7.- Aprobar los programas y otorgar la matrícula habilitante para el dictado de los cursos de capacitación destinados a instructores profesionales de Escuelas de Capacitación de Conductores, para lo cual se podrá disponer su arancelamiento. Los recursos obtenidos se destinarán a la investigación y prevención de siniestros del transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional previstos en el punto 9.4 del presente.
- 9.8.- Dictar cursos en materia de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, los que pueden ser arancelados, destinando tales recursos para la investigación y prevención de siniestros del transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional previstos en el punto 9.4 del presente.
- 9.9.- Aprobar los contenidos y otorgar la matrícula habilitante para el dictado de los cursos regulares para conductores profesionales, destinados al servicio interjurisdiccional de transporte de pasajeros y carga, adecuándolos a los adelantos científicos y técnicos.
- 9.10.- Otorgar la habilitación especial que requiere el diseño de las casas rodantes motorizadas o remolcadas y los vehículos destinados al transporte de escolares o niños, observando especialmente los requisitos de seguridad activa y pasiva.
- 9.11.- Establecer la nómina de conjuntos o subconjuntos de autopartes de seguridad y piezas comprendidas dentro de cada especialidad, y los manuales de procedimiento de reparación y servicios para vehículos destinados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional.
- 9.12.- Otorgar las franquicias a que se refieren los incisos b) y c4) del artículo 63 del ANEXO I del Decreto N° 779/1995.
- 9.13.- proponer los criterios médicos de aptitud para el otorgamiento de licencias de conductor para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional.

9.14.- Otorgar conjuntamente con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL el certificado de habilitación en la especialidad como director técnico, a que se alude en el artículo 35 de la Ley N° 24449.

9.15.- Establecer los sistemas de información relacionados del transporte público de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, los referentes a la habilitación de talleres de reparación y de revisión técnica periódica y los del tránsito en general, coordinando su actividad con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

9.16.- Proponer el régimen legal, los requisitos, características técnicas u otras normas que hagan al funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria y de reparación de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.

9.17.- Aprobar el régimen de funcionamiento, disponer la habilitación y llevar el registro de talleres de servicios, reparación y carrocerías de los vehículos de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.

9.18.- Auditar y fiscalizar el funcionamiento de los talleres de revisión técnica obligatoria y de reparación y modificación de vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.

9.19.- Establecer el procedimiento complementario del otorgamiento de la Licencia de Configuración de Modelo (L.C.M.) para los vehículos de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.

9.20.- Establecer los requerimientos de calidad de los requisitos de seguridad de los vehículos y los de utilización en la vía pública, señalamiento y otros previstos en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24449.

9.21.- Autorizar la realización de competencias automovilísticas de velocidad y regularidad, pedestres, cíclicas, ecuestres, de automotores antiguos, de colección, u otras, que se realicen en rutas nacionales, cuando sean organizadas o patrocinadas por instituciones civiles con personería jurídica, arraigo y vinculación internacional en la materia.

9.22.- Mantener actualizado el listado de cargas peligrosas según lo resuelto por el Comité de Expertos de Sustancias Peligrosas de las Naciones Unidas.

10.- La COMISIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO y LA SEGURIDAD VIAL funcionará en el ámbito de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS, quien la presidirá.

11.- La COMISIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO y LA SEGURIDAD VIAL actuará a través de una Secretaría Ejecutiva y una Secretaría Interorgánica. La primera de ellas tendrá a cargo las atribuciones técnicas previstas en los apartados 5, 6, 7, 8, 9, 10,11,12,13,14,15,16,17,18,19 y 20 del punto 9 y la segunda las funciones jurídico

institucionales y las relativas a la investigación accidentológica conforme lo establecido en los apartados 1, 2, 3 y 4 del punto 9 del presente. A tal fin, se las proveerá de los recursos pertinentes.

ANEXO IX

ARTÍCULO 23

SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO

SIN.A.T.

a).- El SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO será el órgano encargado de implementar, organizar y actualizar la operatoria interjurisdiccional relativa a la información concerniente a los antecedentes de tránsito de las personas en el territorio de la República Argentina, lo que incluirá los datos relativos a la comisión de infracciones o su presunción, a los prófugos o rebeldes, a los inhabilitados y demás información útil.

Para ello tendrá las siguientes funciones:

1. Administrar y mantener actualizado el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito con los datos relativos a los presuntos infractores, los prófugos o rebeldes, los inhabilitados, de las sanciones firmes impuestas e intercambiar datos con los distintos Registros existentes en el territorio de la República, necesarios a los fines de la Ley N° 26363.
2. Establecer los parámetros para el envío de la información.
3. Comunicar a las fuerzas de seguridad y cuerpos policiales de todas las jurisdicciones los datos de las personas prófugas o rebeldes en procesos administrativos y judiciales iniciados por presuntas infracciones en las distintas jurisdicciones, a fin de que éstos notifiquen a los imputados que deberán tomar la intervención legal que les compete.
4. Proponer a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL todas aquellas medidas concernientes a la organización, ejecución, documentación, coordinación y fiscalización de los datos de los organismos estatales nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales de antecedentes de tránsito.
5. Proponer la suscripción de convenios con las distintas jurisdicciones con el fin de organizar la unificación de las bases registrales de antecedentes de tránsito, estableciendo los mecanismos de actualización con los Registros de Antecedentes de las distintas jurisdicciones del país.
6. Suministrar a quien corresponda y dar a publicidad, en conformidad a las normas que reglamentan la materia, toda información referente a los antecedentes de tránsito, debiendo coordinar con los distintos registros que integran la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL su actuación a los efectos de unificar la información.

7. Los informes que emita por vía electrónica deberán contar con las características tecnológicas adecuadas para que puedan ser impresos en destino garantizando la inalterabilidad de la información contenida.

b).- Secreto y confidencialidad.

1.- Deberá preservar los datos que en el ejercicio de sus funciones brinde o reciba, los que poseerán carácter de secretos y confidenciales, de acuerdo a lo previsto por la Ley N° 25326 y toda otra normativa relacionada con la materia del presente punto.

2.- Todas las personas que por razón de sus cargos o funciones tomen conocimiento de datos registrados, están obligados a guardar sobre ellos absoluta reserva.

d).- Incumplimientos:

1.- Quienes no suministren en término la información requerida, falseen u omitan datos en forma maliciosa o negligente serán pasibles de las penalidades previstas por el Artículo 293 del Código Penal.

2.- Los funcionarios o empleados que revelen a terceros o utilicen en provecho propio cualquier información individual o de carácter estadístico, de la cual tengan conocimiento por sus funciones, o que incurran dolosamente en tergiversación, omisión o adulteración de datos de las estadísticas, serán pasibles de exoneración y sufrirán además las sanciones que correspondan conforme con lo previsto por el Código Penal.

Anexo X - Protocolo de Especificaciones para Sistema de Registro de Operaciones

PROTOCOLO DE ESPECIFICACIONES PARA EL SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES

CAPITULO I

ARTICULO 1º,- A los fines del presente Anexo se adoptan las siguientes definiciones:

a) Dispositivo de control en adelante SRO (Sistema de Registro de Operaciones)

un dispositivo inviolable de fácil lectura que permite conocer la velocidad, distancia recorrida, las horas de permanencia al volante por parte de los distintos conductores, tiempo y otras variables sobre el comportamiento del vehículo, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle. Este equipamiento consiste en un sistema para el almacenamiento de dichos datos para períodos de VEINTICUATRO (24) horas en una única hoja o de SIETE (7) días en un conjunto de SIETE (7) hojas de VEINTICUATRO (24) horas cada uno, en el caso de dispositivos de control de registro gráfico, o en memoria electrónica, en el caso de dispositivos de control de registro de tecnología digital, además de un equipamiento obligatorio para la indicación visual en forma permanente para el conductor. Los dispositivos de registro de tecnología digital deberán contar, además, con un equipamiento para la impresión. Dichos dispositivos podrán ser de cualquier tipo de tecnología aplicada en el campo del registro de la información, siempre que la misma se adecue a lo establecido en esta norma.

b) Elemento soporte de registro.

Es el elemento en el que se registra la información volcada por el dispositivo de control.

I. Hoja de registro.

La hoja concebida para recibir y fijar registros, que debe colocarse en el dispositivo de control, si éste es de riesgo gráfico, y en la que los dispositivos impresores del mismo inscriben en forma ininterrumpida y continua los diagramas de los datos que deban registrarse por lo menos durante VEINTICUATRO (24) horas y/o durante SIETE (7) días si fuera de lectura semanal.

II. Memoria:

Es un sistema de almacenamiento de datos electrónicos con marcas de seguridad y guardado herméticamente, que está incluido en el dispositivo, que puede registrar los datos de por lo menos SIETE (7) días de actividad del vehículo y que deberá ser transferido a un medio masivo de almacenamiento de datos de respaldo, en forma de archivo de imagen. La memoria y por ende la información en las hojas de respaldo, debe ser asegurada de tal manera que no exista la posibilidad de alteración de los datos y que sea imposible realizar manipulaciones. Asimismo el módulo de memoria debe poder ser extraído para ser entregado a la autoridad de aplicación según lo establecido en la Capítulo III del presente Anexo. El módulo de memoria deberá ser capaz de mantener los datos almacenados por un mínimo de CINCO (5) años sin depender de fuentes de alimentación eléctrica externas o internas. Adicionalmente, los datos obtenidos en las últimas VEINTICUATRO (24) horas, deberán ser mantenidos en medio magnético por un período mínimo de UN (1) año. Es responsabilidad del usuario mantener un sistema de almacenamiento de datos que atienda esta exigencia.

c) Constante del dispositivo de control [k]

La característica numérica que da el valor de la señal de entrada necesaria para obtener la indicación y el registro de una distancia recorrida de UN KILOMETRO (1 Km) o UN HECTOMETRO (1 Hm). Dicha constante deberá expresarse, o en REVOLUCIONES POR KILOMETRO o en REVOLUCIONES POR HECTOMETRO, o en IMPULSOS POR KILOMETRO o en IMPULSOS POR HECTOMETRO.

Para los equipos con memoria digital, la comprobación de la constante K debe ser realizada mediante el envío al dispositivo para registro electrónico, por medio de un microcomputador, de un parámetro junto con un código alfanumérico de por lo menos OCHO (8) caracteres y llevar a un lugar adecuado la inscripción del valor de la constante.

d) Coeficiente característico del vehículo [w]

La característica numérica que da el valor de la señal de salida emitida por la pieza prevista en el vehículo para su conexión con el dispositivo de control, cuando el vehículo recorre la distancia de UN KILOMETRO (1 Km) o UN HECTOMETRO (1 Hm) en condiciones normales de ensayo. El coeficiente característico se expresa en

REVOLUCIONES POR KILOMETRO o en REVOLUCIONES POR HECTOMETRO, o en IMPULSOS POR KILOMETRO o en IMPULSOS POR HECTOMETRO.

e) Circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas.

La media de distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo al realizar una rotación completa. La medida de dichas distancias deberá hacerse en condiciones normales de prueba y se expresará de la siguiente manera: [y = ... mm].

f) Calibrador o llave del taller.

Mediante una unidad de transferencia de datos previamente grabados, capaz de ingresarlos al dispositivo de control que es entregada a cada taller por partida, por los fabricantes tanto para los dispositivos de registro gráfico como los de registro digital. La misma debe ser conectada al dispositivo de registro para poder acceder a las funciones de ensayo, calibración y programación del mismo., tanto para los de registración gráfica como los electrónicos.

Para los equipos cuya medición se realice en base a pulsos electrónicos, la aprobación de la constante K debe ser realizada mediante el envío al dispositivo de registro constatación por medio de la llave o calibrador, de un parámetro junto con un código alfanumérico de por lo menos OCHO (8) caracteres y llevar a lugar adecuado la inscripción del valor de la constante.

g) Velocidad horaria promedio sostenida.

Es la suma de las velocidades instantáneas tomadas segundo a segundo durante un lapso especificado dividida por dicho lapso de tiempo expresado en segundos.

CAPITULO II

CARACTERISTICAS GENERALES y FUNCIONES DEL SISTEMA DE REGISTRO DE CONTROL DE OPERACIONES (SRO)

ARTICULO 2º.- El dispositivo de control deberá registrar, almacenar, mostrar e imprimir los siguientes elementos:

a) En la hoja de registro de los dispositivos de registro gráfico se registrará la siguiente información:

I. distancias recorridas por el vehículo,

II. velocidad del vehículo,

III. tiempo de movilidad del vehículo y sus interrupciones,

IV. cada apertura de la caja que contiene la hoja de registro, siempre que se pueda abrir, como así también la colocación y/o retiro de la citada hoja.

V. tiempo definido de conducción de cada conductor.

b) Los dispositivos de control de registro de tecnología informática deberán registrar, además, la siguiente información:

I. el código personalizado del conductor asociado con las tareas realizadas durante el viaje.

II. las interrupciones de alimentación eléctrica o mecánica, indicando fecha, hora y duración.

III. los últimos TRESCIENTOS (300) segundos previos a la última detención, a los efectos de la investigación accidente lógica, con detalle de aceleración, velocidad y distancia al hecho, segundo a segundo. Deberá proveerse algún sistema de preservar esa información para el caso de que el vehículo sea removido luego del incidente,

IV. las aceleraciones y desaceleraciones bruscas, deben ser de un mínimo de 2m/s^2 , con detalle de la aceleración, la velocidad y la distancia al hecho segundo a segundo, durante los DIEZ (10) segundos previos, y los DIEZ (10) segundos posteriores al evento

Opcionalmente, en cualquiera de los DOS (2) tipos de dispositivos de control, podrá disponerse de cualquier otro evento mensurable y que pueda resultar de utilidad para el gerenciamiento de flota, como presión de circuito de frenos, accionamiento de los frenos, apertura y cierre de puertas exteriores, temperatura de motor, consumo de combustible, presión de neumáticos, encendido o apagado de equipos auxiliares y revoluciones por minuto del motor. En tal caso, cualquiera de estas lecturas opcionales no debe influir y/o interferir en el registro correcto ni en la lectura de los datos básicos señalados precedentemente.

V. Cada retiro del módulo de memoria o de impresión de datos.

ARTICULO 3°, Registro para vehículos con más de un conductor.

En los vehículos utilizados por más de un conductor el dispositivo de control debe permitir el registro de los tiempos indicados en el artículo 2° del Capítulo II del presente Anexo simultáneamente en la hoja de registro o memoria electrónica para al menos DOS (2) conductores diferentes. En los de registro gráfico, si durante el viaje se utilizaran más de DOS (2) conductores, deberán individualizarse los mismos en el centro de las hojas de registro.

Los de tecnología digital deben tener la capacidad suficiente para la individualización de por lo menos TRES (3) conductores de un viaje.

a) Indicación visual (analógica o digital).

En cualquiera de ambos casos, el instrumento deberá proporcionar al conductor en forma permanente y continua, sin que la observación suponga distracción, la siguiente lectura:

I. velocidad instantánea (velocímetro).

II. total de kilómetros recorridos (odómetro).

III. la hora (reloj).

Siendo que el dispositivo de registro no sea parte del panel de instrumentos, la indicación visual no debe diferir.

b) Impresión a pedido (dispositivos de registro de tecnología digital).

La impresión a pedido contendrá los siguientes datos:

I. identificación del vehículo, marca y número de patente.

II. individualización del conductor en forma personalizada.

III. tiempo de conducción desde la última interrupción.

IV. tiempo de conducción acumulado.

V. tiempo de manejo sin identificación.

VI. velocidad máxima autorizada para la categoría de vehículo.

VII. exceso a la velocidad máxima autorizada para esa categoría de vehículo:

Por el período de las últimas VEINTICUATRO (24) horas informará la velocidad horaria promedio "máxima sostenida" por espacio de más de UN (1) minuto continuo, y si ésta superara a la máxima autorizada, informará todas las ocurrencias indicando junto con la velocidad máxima alcanzada, el lugar (en kilómetros), duración, hora e identificación del conductor.

VIII. interrupciones de las líneas eléctricas del dispositivo de control con fecha, hora y duración u hora y fecha de reconexión.

IX. identificación del instalador o taller autorizado para la instalación con la fecha de, al menos, el último ensayo de instalación y/o control regular del dispositivo de control.

X. constante del dispositivo de control.

XI. cada vez que indique la hora, se hará con horas y minutos, y al indicar la fecha con el día y el mes. Los valores correspondientes a cada conductor deben estar indicados separadamente.

El formato de impresión se ajustará a lo establecido en el Anexo III

La cinta de impresión en los equipos con impresora, debe contener los datos de los fabricantes de las cintas y escalas de velocidad, de tiempo, de recorridos y los límites superiores registrables preimpresas, para garantizar la procedencia y la calidad de la misma.

El tiempo de impresión de los datos de las últimas VEINTICUATRO (24) horas no podrá ser superior a TRES (3) minutos. La resolución mínima del dispositivo impresor deberá permitir una densidad mínima de impresión de DOSCIENTOS CINCUENTA (250) puntos por línea. La cinta diagrama no deberá tener ancho superior a SETENTA y CINCO (75) milímetros y largo mínimo para los registros de VEINTICUATRO (24) horas.

CAPITULO III

ANÁLISIS DE LA INFORMACION

ARTICULO 4°.- La información registrada por el sistema de registro de operaciones deberá ser presentada para su análisis a la autoridad de aplicación en forma resumida, junto con el elemento soporte de registro a la autoridad competente en la investigación accidento lógica.

Las hojas y/o las cintas también deberán ser solicitados "in-situ "por la autoridad policial y por las autoridades de control de transporte.

ARTICULO 5°.- Resumen a emitir por el transportista.

Los datos mínimos que el transportista deberá emitir cada vez que le sean solicitados por la autoridad de aplicación serán los siguientes:

- a) identificación del vehículo, número de patente,
- b) individualización del conductor, tiempos de conducción y o descanso,
- c) lugar, fecha y hora de partida,
- d) fecha y hora de finalización del viaje,
- e) tiempo o tiempos de detención, f) tiempo de marcha,
- g) total de kilómetros recorridos, h) velocidad máxima,
- i) tiempo por encima de la velocidad máxima legal,
- j) detalle de todas las infracciones incurridas,
- k) cortes de alimentación eléctrica en ambos dispositivos de control, apertura de caja en el de registro gráfico y retiro del módulo de memoria en el de registro de tecnología informática.

ARTICULO 6°.- Hojas respaldo a conservar por el transportista.

La hoja respaldo o el archivo imagen deberá contener la información necesaria para que a través del software suministrado por el fabricante, puedan obtenerse los siguientes datos:

a) las últimas VEINTICUATRO (24) horas anteriores a la última detención o accidente, con indicación segundo a segundo de su velocidad, aceleración y la distancia en metros, el día, la hora y el lugar del hecho,

b) los DIEZ (10) segundos anteriores y DIEZ (10) segundos posteriores a toda desaceleración brusca con indicación, segundo a segundo, de su velocidad, aceleración y la distancia en metros, el día, la hora y el lugar del hecho,

c) todas las grabaciones efectuadas por el dispositivo de control a lo largo de la totalidad del viaje, detallando mes, día, hora, minuto, segundo, distancia (kilómetros recorridos con un dígito decimal), velocidad (resolución de UN (1) kilómetro por hora) y todo otro evento registrado.

ARTÍCULO 7°.- Informes opcionales.

Todos los informes o resúmenes adicionales que sean elaborados a los efectos de su utilización para el mejor gerenciamiento de la flota no deberán interferir, dificultar, ni ocultar la información prevista en los artículos 5° y 6° del Capítulo III del presente Anexo.

CAPITULO IV

REQUISITOS DEL SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES (SRO)

ARTÍCULO 8°.- Generalidades.

Para el dispositivo de control, son obligatorios en forma instantánea y permanente, los siguientes elementos:

a) Dispositivos indicadores visuales:

I. de la distancia recorrida (odómetro),

II. de velocidad (velocímetro),

III. de tiempo (reloj),

IV. de indicación, de acuerdo al Capítulo I\, artículo 3 del presente Anexo, pudiendo determinar el total del viaje realizado indicando tiempo, distancia y velocidad, tal cual lo expuesto en los puntos I, II, y III , agregando los controles sobre los conductores, pudiendo determinar si es uno o dos

V. de impresión, de acuerdo al Capítulo II, artículo 3 del presente Anexo.

b) Dispositivos de registro:

I. UN (1) registrador de distancia recorrida,

II. UN (1) registrador de velocidad,

III. UNO (1) o DOS (2) registradores del tiempo (dispositivo de registro gráfico),

IV. UNO (1) o varios registradores opcionales para otras variables (dispositivos de registro digital),

V. UN (1) registro del código personalizado del chofer (dispositivos del registro digital).

c) Dispositivo de marcación para registrar:

I. en dispositivos de registro gráfico: cada apertura de la caja que contiene la hoja de registro, siempre que se pueda abrir, como también la colocación y/o retiro de la citada hoja,

II. en dispositivos de registro de tecnología digital cada retiro del módulo de memoria o impresión de datos o la interrupción de la alimentación,

III. en ambos equipos cada interrupción de las líneas eléctricas o al reconectarse las mismas. En caso de extracción de memoria sin alimentación quedará demarcado por un espacio horario

d) Dispositivos opcionales: la posible presencia en el dispositivo de aparatos distintos de los anteriormente enumerados, independientemente si ellos por si mismos están aprobados o no, no deberá perturbar el correcto funcionamiento de los dispositivos obligatorios ni dificultar su lectura. El dispositivo deberá presentarse para la homologación provisto, si los tuviera, con dichos aparatos complementarios.

e) Materiales:

I. el dispositivo de registro deberá estar protegido con material resistente, impactos o violaciones de cualquier índole,

II. todos los elementos que formen parte del sistema de registro deberán estar fabricados con materiales de estabilidad y resistencia mecánica suficiente, y características eléctricas y magnéticas invariables,

III. toda modificación de un elemento del sistema o de la naturaleza de los elementos empleados en su fabricación deberá ser aprobado antes de su utilización por la autoridad que hubiere homologado el sistema

El dispositivo deberá estar protegido con materiales resistentes a impactos o alteraciones realizadas en forma intencional de fácil constatación ya sea a simple vista o por datos registrados.

f) Medida de la distancia recorrida: las distancias recorridas podrán sumarse y registrarse, en marcha adelante y en marcha atrás o únicamente en marcha adelante. El posible registro de las maniobras de marcha atrás no debe influir en absoluto en la claridad y precisión de los demás registros.

g) Medida de la velocidad:

I. el certificado de homologación del modelo establecerá el margen de medida de la velocidad,

II. la frecuencia propia y el dispositivo de amortiguación del mecanismo de medida deberán tener las características tales que los dispositivos indicador y registrador de velocidad puedan, en el margen de medida, seguir las aceleraciones hasta DOS (2) metros por segundo al cuadrado, dentro de los límites de tolerancia admitidos, para el caso de dispositivos de control de registro gráfico. Los dispositivos de registro digital deberán seguir las aceleraciones (positivas y negativas) hasta SEIS (6) metros por segundo al cuadrado.

h) Medida del tiempo (reloj):

I. condiciones que deben cumplir los dispositivos de registro gráfico:

1. el tiempo puede ser medido en forma mecánica y/o electrónicamente,
2. el mecanismo del dispositivo de control para poner nuevamente en hora el reloj deberá estar en el interior de UNA (1) caja que contenga la hoja de registro y cada apertura de la misma deberá marcarse automáticamente en la hoja de registro,
3. si el mecanismo de avance de la hoja de registro estuviera accionado por el reloj, la duración de funcionamiento correcto del mismo después de la nueva colocación deberá ser superior a DIEZ POR CIENTO (10%), por lo menos, de la duración del registro correspondiente a la carga máxima de hojas del aparato,
4. será posible sólo una tolerancia máxima de DOS (2) minutos por día.

II. condiciones que deben cumplir los dispositivos de registro electrónico:

1. el tiempo debe ser medido automáticamente en la memoria y no podrá ser modificado por el conductor.

i) Ubicación, iluminación y protección:

I. el dispositivo de registro debe estar ubicado en un lugar visible desde la posición de conducción, sin que pueda provocar distracción al conductor mientras circula el vehículo, y deberá también ser accesible a la autoridad de aplicación de forma simple para acceder al registro. La colocación del dispositivo de control se realizará de tal manera que quede protegido de golpes y no resulte vulnerable a las roturas, para que en caso de accidente la información obtenida sea valedera para la investigación cuando corresponda.

II. los indicadores del dispositivo de control deberán hallarse provistos de una iluminación, no superior a los TRES (3) watts con posibilidad de ser ajustada su intensidad a través del sistema eléctrico del vehículo

III. todas las partes internas del dispositivo de registro deberán estar protegidas contra la humedad y el polvo, ajustándose a normas IP51. Además deberán protegerse del acceso a los compartimentos que se precintarán para proteger de manipulaciones por parte de no autorizados

IV. La protección contra interferencias eléctricas y campos magnéticos debe corresponder a las normas que rigen para equipamientos electrónicos en vehículos, (IEC-1 000-4-2,IEC-1 000-4-3,IS07637) a los efectos de evitar cualquier alteración en la toma de información, su registro y/o lo grabado:

V. todo el sistema, inclusive las conexiones al sensor de velocidad / distancia, debe ser seguro contra manipulaciones. Toda unión (elemento de conexión) de un cable que une una parte del sistema de registro con otra parte del mismo debe ser hecha de tal manera que, después del precintado del elemento de unión o de la conexión, no pueda ser alterada, ajustados a normas de influencia de trasciendes eléctricos en líneas de señal (IS07637 -3).

ARTICULO 9°.- Requisitos de los dispositivos indicadores.

a) Indicadores de la distancia recorrida (contador totalizador):

I. el valor mínimo del dispositivo indicador de la distancia recorrida deberá ser de UN (1) hectómetro.

II. las cifras del contador totalizador deberán ser claramente legibles y tener una altura no menor de TRES y MEDIO MILIMETROS (3.5 mm).

III. el contador totalizador deberá poder indicar como mínimo hasta NOVENTA y NUEVE MIL NOVECIENTOS NOVENTA y NUEVE CON NUEVE KILOMETROS (999.999,9 Km).

b) Indicador de velocidad:

I. condiciones de los indicadores de velocidad analógicos:

1. Dentro del margen de medida, la escala de la velocidad deberá estar graduada uniformemente en UNO, DOS, CINCO O DIEZ KILOMETROS POR HORA (1,2,5 o 10 Km por hora).

El valor en velocidad de grado (intervalo comprendido entre dos marcas consecutivas) no deberá exceder de DIEZ POR CIENTO (10%) de la velocidad máxima que figura en la escala,

2. el margen de medida y de lectura no podrá ser inferior a CIENTO VEINTE KILOMETROS POR HORA (120 Km por hora).

3. la longitud del intervalo de la graduación correspondiente a una diferencia de velocidad de DIEZ KILOMETROS (10 Km) por hora no deberá ser inferior a DIEZ MILIMETROS (10 mm).

II. condiciones de los indicadores de velocidad digitales:

1. la resolución mínima deberá ser de UN KILOMETRO (1 Km) por hora.
2. la capacidad de lectura no podrá ser inferior a CIENTO CINCUENTA KILOMETROS por hora.
3. las cifras deberán ser claramente legibles y tener una altura no menor a OCHO MILIMETROS (8 mm).

c) Indicador de tiempo (reloj): En el reloj del sistema de registro de tecnología digital la hoja debe tener una precisión de CERO COMA CERO CINCO POR CIENTO (0,05%), con calendario interno mantenido por batería propia, con capacidad de mantenerlo en funcionamiento durante CINCO (5) años sin alimentación y registrar en forma clara y precisa el tiempo de operación y parada del vehículo. El indicador de tiempo deberá ser visible desde el exterior del aparato y su lectura deberá ser segura y permanente, definida y fácil. Podrá ser de presentación analógica o digital.

d) Visualización de la información a pedido (sistemas de registro de tecnología digital):

I. el dispositivo de control debe indicar en forma continua los datos indicados de acuerdo al Capítulo II, inciso a) del artículo 3° del presente Anexo. Otra información no necesariamente debe ser brindada al conductor en forma simultánea. Estos últimos datos pueden ser seleccionados, aunque los establecidos en el Capítulo II, inciso a) del Artículo 30 del presente Anexo deben figurar en forma permanente. En el caso del seleccionado, éste debe ser exhibido por un breve período, no superior a los CIENTO VEINTE (120) segundos

II. la visualización de la información debe ser legible y los signos deben tener una altura no inferior a TRES Milímetros y MEDIO (3.5 mm).

e) Impresión a pedido (en dispositivos de registro de tecnología digital):

i. el mecanismo de impresión deberá formar parte de la instalación fija del vehículo debiendo estar incorporado al mismo gabinete del dispositivo de control,

ii. los caracteres impresos deberán tener una altura no menor a DOS MILIMETROS (2 mm) y ser perdurables y legibles en el tiempo, por lo menos durante CINCO (5) años, La homologación definitiva se obtendrá luego de superado este plazo de tiempo en ensayo.

iii. el dispositivo de impresión, por accionamiento de UNA (1) tecla de color rojo deberá imprimir los datos indicados en el Capítulo II, inciso b) del artículo 3° del presente Anexo según el modelo del Anexo II.

ARTÍCULO 10.- Señales de aviso.

a) Cuando en los sistemas de registro de tecnología digital, esté el SETENTA POR CIENTO (70%) de la capacidad de registro de la memoria del equipo, deberán informar indicando el tiempo de memoria restante al conductor, mediante aviso audible o

lumínico de esta situación. En el caso de llegarse a la situación de capacidad de registro colmada, el equipo no deberá permitir el borrado o sobre escritura de datos previamente almacenados. El equipo deberá registrar los tiempos y distancias recorridas en estas circunstancias.

b) En los vehículos de transporte de pasajeros. La señal de superación de la velocidad máxima establecida debe ser de tipo lumínico (10 W máximo) y acústico (80 db/10cm.) La señal luminosa deberá activarse al superar la velocidad máxima reglamentaria. De persistir el exceso de velocidad deberá activarse al cabo de DOS (2) minutos la señal acústica. La señal deberá estar ubicada de tal forma que resulte visible y audible a los pasajeros ubicados en la ultima fila de asiento cualquiera sea la ubicación dentro del vehículo.

Además, deberá exhibir o transparentar en el plafón la leyenda "LIMITE DE VELOCIDAD". El sistema así implementado, contara con una tecla de prueba de correcto funcionamiento del cartel con aviso luminoso y acústico.

c) En los Vehículos de transporte de carga, contarán con una señal de superación de la velocidad máxima establecida, que debe ser de tipo luz roja continua.

d) Los dispositivos de tecnología digital contarán con una señal de aviso mínima de TREINTA (30) segundos, si el vehículo es utilizado sin identificación del conductor.

e) Los equipos con cinta diagrama deben contener los siguientes dispositivos electrónicos indicadores:

I. de funcionamiento conjunto,

II. de funcionamiento del reloj de tiempo,

III. de DOS (2) velocidades (velocidad de marcha y excesos de velocidad) para correlación con la indicación de velocidad,

IV. de funcionamiento del sensor de recorridos.

ARTÍCULO 11.- Dispositivos de registro

a) Dispositivos de registro gráfico.

I. Generalidades: en cada sistema de registro, sea cual fuere la forma de la hoja de registro, deberá preverse una marca que permita la correcta colocación de la hoja de registro, de modo que se garantice la correspondencia entre la hora indicada en el reloj y el marcado horario de la hoja.

El mecanismo de arrastre de la hoja de registro deberá garantizar su arrastre y la posibilidad de colocarla y retirarla libremente.

El dispositivo de avance de la hoja de registro, cuando esta tenga forma de disco, será accionado por el mecanismo del reloj. En tal caso, el movimiento de rotación de la hoja será continuo y uniforme, con una velocidad mínima de SIETE MILIMETROS (7 mm)

por hora, medida en el borde interior de la corona circular que delimita la zona de riesgo de la velocidad.

En los dispositivos de hoja de diagrama, cuando el mecanismo de avance de las hojas este accionado por el mecanismo de reloj, la velocidad de avance rectilínea no será menor a DIEZ MIL/METROS (10 mm) por hora.

Los registros de la distancia recorrida, de la velocidad del vehículo y de la apertura de la caja que contiene la hoja u hojas de registro deberán ser registrados en forma totalmente automática.

II. Registro de la distancia recorrida: cada distancia de UN KILOMETRO (1 Km) que se recorra, deberá estar representada en el diagrama por una variación de la coordenada correspondiente, no menor a UN MILIMETRO (1 mm).

El registro de los recorridos deberá leerse con claridad, incluso para velocidades que se sitúen en el límite superior del margen de medida.

III. Registro de velocidad: el indicador de registro de la velocidad deberá tener un movimiento rectilíneo y perpendicular a la dirección de desplazamiento de la hoja de registro, sea cual fuere la forma geométrica de la misma. No obstante, se podrá admitir un movimiento curvilíneo del indicador, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

1. el trazo del indicador será perpendicular a la circunferencia media (en el caso de las hojas en forma de disco) o al eje de la zona reservada para el registro de la velocidad (en el caso de las hojas en forma de cintas)
2. la relación entre el radio de curvatura del trazo efectuado por el indicador y el ancho de la zona reservada para el registro de velocidad no será inferior a DOS CON CUATRO DECIMAS A UNO (2,4: 1), sea cual fuere la forma de la hoja de registro.
3. los distintos trazos de la escala de tiempo deberán cruzar la zona de registro con la firma de una curva de igual radio que el trazo del indicador. La distancia entre los trazos deberá corresponder a una hora de la escala de tiempo como máximo.

Toda variación de DIEZ KILOMETROS (10 Km) por hora de velocidad debe estar representada en el diagrama por una variación no menor a UN MILIMETRO (1 milímetro) de la coordenada correspondiente.

b) Sistema de registro de tecnología digital.

1. Generalidades: los registros de la distancia recorrida, de la velocidad del vehículo y del retiro del modulo de memoria se registraran en forma totalmente automática.

I. registro de datos:

1.1. el registro de datos debe realizarse en lapsos no mayores a UN (1) segundo.

1.2. la resolución de la distancia deberá ser de DIEZ (10) metros, o meJor.

1.3. la resolución de velocidad deberá ser de UN KILOMETRO (1 Km) por hora, o mejor.

1.4. la resolución de tiempo deberá ser de UN (1) segundo, o mejor.

II. Registro de datos en la memoria: el lapso entre grabaciones de los datos de velocidad / distancia no debe ser mayor a UN (1) segundo, para la circulación normal.

1. Resolución de los registros de distancia recorrida, velocidad y tiempo:

1.1 la resolución de la distancia deberá ser de CIEN METROS (100 mts), o mejor.

1.2. la resolución de velocidad deberá ser de UN KILOMETRO (1 Km) por hora, o mejor.

1.3 la resolución de tiempo deberá ser de UN (1) segundo, o mejor.

III. Registro de tiempos: el dispositivo de control deberá estar fabricado de modo que, durante el movimiento del vehículo el tiempo de conducción siempre sea registrado en forma automática y que mediante un dispositivo de conmutación, sea posible el registro automático y diferenciado de los bloques de tiempo, tal como se indica en el Capítulo II, artículo 2º, inciso a) Apartado III del presente Anexo.

En el caso de vehículos utilizados por varios conductores, los registros deberán efectuarse para cada conductor en forma independiente y diferenciada.

IV. Requisitos de los registros para estudios accidentológicos (dentro de las últimas VEINTICUATRO (24) horas antes de la detención final y DIEZ (10) segundos después de cada desaceleración brusca):

1. la resolución de la distancia será de DIEZ METROS (10 mts), o mejor.

2. la resolución de velocidad será de UN KILOMETRO (1 Km) por hora, o mejor.

3. la resolución de aceleración será de DOS (2) metros por segundo al cuadrado, o mejor,

4. la resolución de tiempo será de UN (1) segundo, o mejor.

ARTÍCULO 12.- Dispositivos de cierre

Sistema de registro grafico: la caja que contiene las hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberán estar provistos de un dispositivo de cierre. Toda apertura de la caja que contiene el juego de hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberá marcarse automáticamente en la hoja.

Sistema de registro de tecnología digital: el módulo de memoria debe quedar trabado con cerradura. Cualquier retiro de módulo de memoria debe quedar registrado automáticamente con fecha, hora y kilometraje. El sistema de control debe contar con

un mecanismo de seguridad interno de forma que el módulo no pueda ser colocado en un equipo distinto a aquel para el que haya sido programado. Para ello una alarma luminosa o auditiva funcionará cada vez que se pretenda colocar un módulo en un equipo que no corresponda. El módulo, en estos casos, no deberá grabar el viaje.

No debe haber posibilidad alguna que lo registrado en la hoja de registro o en la memoria sea manipulado por el conductor o terceros.

ARTÍCULO 13.- Sensor de distancia y velocidad.

a) El sensor de velocidad y distancia emisor de pulsos proporcionales a la distancia y/o velocidad es parte integrante del sistema de registro de operaciones por lo tanto deberá estar instalado de manera tal que no interfiera en la indicación del velocímetro y/o odómetro del vehículo, sea éste parte o no del dispositivo de indicación de velocidad, cumpliendo con lo requerido en el punto III del inciso a) del artículo 3 del Capítulo II.

b) El sensor garantizará el cumplimiento de lo expresado en el artículo 11 de este Capítulo.

c) El sensor estará contenido en un gabinete que cumpla con las siguientes características:

I- Ser inmune al agua en sus diversas formas, de tal manera que estando sumergido durante DOS (2) horas en VEINTE CENTIMETROS (20) de agua y rotando a una velocidad de TRESCIENTAS (300) revoluciones por minuto no presente filtraciones,

II- Ser resistente al impacto, de tal manera que el material con el que esté fabricado el gabinete resista impactos de más de UN (1) joule en ensayo de flexión dinámica con péndulo de impacto Charpy.

d) Permitirá la aplicación de precintos de tal manera que no se pueda acceder al interior ni a las conexiones eléctricas del mismo. También deberá poder precintarse la fijación del sensor al vehículo.

e) Los cables conductores del sensor al dispositivo de control deben ser de construcción adecuada de forma de no permitir el acceso a los cables internos, ni presentar empalmes ni derivaciones.

ARTÍCULO 14.- Inscripciones.

Sistemas de registro gráfico. En el gabinete deberán figurar las menciones siguientes:

I- Al lado del número indicado por el contador totalizador, la unidad de medida de las distancias, con su símbolo (KM),

II- Aliado de la escala de velocidad, la indicación (KM/H),

III- El margen de medida del velocímetro con la indicación (V_{min} ... Km./h, V_{max} ... Km./h)

Dicha indicación no será necesaria si figura en la placa descriptiva del aparato.

a) Para sistemas de tecnología digital.

Las indicaciones de las unidades correspondientes al dato que se está mostrando podrán figurar en el mismo display o en el comando de selección respectivo, siempre y cuando se relacionen inequívocamente.

b) En la placa de identificación adherida al dispositivo de control deberán figurar las indicaciones siguientes, que deberán quedar visibles una vez instalado:

I- Razón social y domicilio del fabricante del dispositivo de control.

II- Numero de fabricación y año de construcción.

III- Marca de certificación del modelo del dispositivo de control.

IV- La constante del dispositivo de control ($k = \dots$ r/km o r/hm) o ($k = \dots$ imp/kmo $k = \dots$ imp/hm)

V- En el caso de sistemas de indicación analógica, si la sensibilidad del instrumento respecto del ángulo de inclinación puede influir en las indicaciones proporcionadas por el aparato, mas allá de las tolerancias admitidas, la orientación admisible del ángulo será en la forma siguiente:

En el cual, CUARENTA GRADOS (40°) representará el ángulo medido a partir de la posición horizontal de la cara anterior (orientada hacia arriba) del aparato para el que se ha ajustado el instrumento y VEINTE GRADOS (20°) y VEINTE GRADOS (20°) representan, respectivamente, las diferencias límites admisibles hacia arriba y hacia abajo, con relación al ángulo.

c) Errores máximos tolerados (dispositivos indicadores y registradores):

I- En el banco de pruebas, antes de la instalación:

1- Distancia recorrida: más o menos UNO POR CIENTO (1%) de la distancia real, siendo ésta al menos igual a UN KILÓMETRO (1 Km).

2- Velocidad: más o menos TRES KILOMETROS (3 Km) por hora más o menos TRES POR CIENTO (3 %) con relación a la velocidad real.

3- Tiempo: más o menos DOS (2) minutos por día, con un máximo de CINCO (5) minutos cada SIETE (7) días, en el caso que la duración del funcionamiento del reloj después de la reinstalación no sea inferior a dicho período.

II- Al realizarse la instalación tanto para la homologación del modelo como para la aplicación en todos los vehículos deberán comprobar los instaladores:

1- Distancia recorrida: mas o menos DOS POR CIENTO (2%) de la distancia real, siendo esta por lo menos igual a UN KILOMETRO (1 Km).

2- Velocidad: mas o menos CUATRO POR CIENTO (4%) con relación a la velocidad real.

3- Tiempo: más o menos DOS (2) minutos pqr día, o mas o menos CINCO (5) minutos por períodos de SIETE (7) días.

Los errores máximos tolerados serán válidos para temperaturas situadas entre CERO (0) y CUARENTA (40) grados Celsius, debiendo tomarse las temperaturas aliado del dispositivo de control.

ARTÍCULO 15.- La determinación de los errores para la homologación se efectuará en las condiciones siguientes, que se considerarán condiciones normales de prueba (vehículos vacíos en condiciones normales de marcha):

a) Presión de los neumáticos de acuerdo a los datos facilitados por el fabricante. b) Desgaste de los neumáticos no mayor al CINCUENTA POR CIENTO (50%) de la vida útil dentro de los límites admitidos por la normativa vigente, según IRAM 113337/97.

c) Movimiento del vehículo: las ruedas matrices deben girar movidas por su propio motor en un banco de pruebas apropiado a una velocidad de CINCUENTA KILOMETROS (50 Km) por hora más o menos DIEZ KILOMETROS (10 Km) por hora. La distancia de la medición debe ser como mínimo de MIL METROS (1000 mts).

CAPITULO V

ELEMENTO SOPORTE DE REGISTRO

ARTÍCULO 16.- Dispositivos de registro gráfico: Hoja de registro

a) Generalidades

Las hojas de registro deberán ser de una calidad que no impida el funcionamiento normal del aparato y que permita que los registros sean indelebles y se puedan leer e identificar con claridad. Las hojas de registro deberán conservar sus dimensiones y registros en condiciones normales de hidrometría y de temperatura, cumpliendo las siguientes normas :(IEC 68-2-2,IEC 68-2-30,IEC68-2-1). Además deber ser posible inscribir en las hojas, sin deteriorarlas ni impedir las lecturas de los registros. En condiciones normales de conservación, los registros deberán ser legibles durante al menos CINCO (5) años.

La capacidad de registro de cada hoja, sea cual fuere su forma, deberá ser de VEINTICUATRO (24) horas pudiendo colocarse como máximo SIETE (7) hojas para cubrir un lapso de registro de SIETE (7) días (en caso de uso de registros de SIETE (7) días). Para este caso la continuidad entre las distintas hojas deberá realizarse de modo que los registros, al pasar de una hoja a otra no presenten interrupciones ni imbricaciones.

b) Zonas de registros y de graduaciones de las mismas.

I- Las hojas de registro incluirán las siguientes zonas de registro:

- 1- Una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a la velocidad,
- 2- Una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a las distancias recorridas,
- 3- Una zona para las indicaciones relativas a los tiempos de conducción de UNO (1) ó mas conductores.

II- La zona reservada para el registro de la velocidad deberá estar subdividida de VEINTE KILOMETROS (20 Km.) por hora por lo menos. La velocidad correspondiente deberá estar indicada en cifras en cada línea de dicha subdivisión. El símbolo (km/h) deberá figurar por lo menos UNA (1) vez en dicha zona. La última línea de dicha zona deberá coincidir con el límite superior del margen de medida. La zona reservada para el registro de los recorridos deberá estar impresa de modo que se pueda leer fácilmente el número de kilómetros recorridos.

c) Indicaciones impresas en las hojas de registro. Cada hoja deberá llevar, impresas, las indicaciones siguientes:

I- Nombre, razón social o marca del fabricante.

II- Límite superior de la velocidad registrable, impreso en km/h.

III- Además cada hoja deberá llevar impresa por lo menos una escala de tiempo graduada de tal modo que permita la lectura directa del tiempo en intervalos de QUINCE (15) minutos y una fácil determinación de los intervalos de CINCO (5) minutos.

d) Espacio libre para las inscripciones manuscritas.

Deberá preverse un espacio libre en las hojas para que el conductor pueda anotar al menos las inscripciones siguientes, antes de la partida del viaje:

I- Nombre o número de la licencia de conducir del conductor.

II- Lugar y fecha del comienzo de la utilización de las hojas.

III- Número o números de la matrícula del vehículo.

IV- Lecturas de cuentakilómetros del vehículo en el comienzo y en el final de su utilización.

e) Dispositivos de tecnología digital. Memoria. 1- Generalidades-

1- La información grabada en la memoria deberá ser transferida por el transportista por medio de una computadora personal o equivalente, a un medio masivo de almacenamiento de datos, debiendo hacer los discos de respaldo de la información del mismo de acuerdo con las normas del fabricante de la computadora personal.

Solamente la memoria constituirá la constancia base de archivo a lo largo del tiempo. La transferencia de memoria a un medio masivo de almacenamiento y disco de respaldo deberá realizarla con una periodicidad no mayor a SIETE (7) días. Los discos de respaldo deberán ser almacenados de modo que sus archivos permanezcan legibles durante por lo menos CINCO (5) años. A pedido de la autoridad de aplicación, la empresa deberá poner a disposición de la misma dicho disco de respaldo, con el archivo imagen del registro, así como el módulo de memoria para su procesamiento directo por la autoridad mediante el software correspondiente, que deberá ser suministrado por los fabricantes.

2- El diseño interno o formato de datos en el módulo de memoria será declarado por el fabricante y puesto a disposición de la autoridad de aplicación y formará parte de la homologación obligatoria.

3- La capacidad de registro de la memoria será, como mínimo, la necesaria para grabar todos los datos especificados en este Anexo para cubrir SIETE (7) días de actividad del vehículo.

4- La memoria deberá conservar sus datos intactos, aún con la alimentación eléctrica cortada, por un lapso de UN (1) año.

5- La información grabada a la que se refieren los puntos anteriores, sea en la memoria, en el medio masivo de almacenamiento de datos o en los discos de respaldo debe estar guardada en forma compacta y hermética, debiendo contar con sistemas de seguridad que garanticen que la información no fue modificada, seccionada o alterada a posterioridad, dotando los fabricantes a la autoridad de aplicación, antes del análisis, de los elementos y las instrucciones para su autenticación. Estos sistemas de seguridad forman parte del "know - how" del fabricante y no deberán ser suministrados a terceros bajo ningún concepto.

Toda la información a registrarse deberá contar con los datos completos registrados en forma cronológica a imagen de cómo fueron tomados, no admitiéndose ningún tipo de resumen en la memoria o en la imagen transmitida a la pc, ya que esos datos deberán quedar a disposición de la autoridad de aplicación como elementos de comprobación o estudio en los casos de mayor complejidad.

6- La forma en que el programa es ejecutado para que procese la información, para consulta o para emisión de los informes, registrada en el archivo imagen del viaje en el disco o módulo de memoria, no podrá bajo ningún concepto eliminar los controles de seguridad ni la hermeticidad con que ese archivo está guardado. Los procedimientos de la computadora leerán la información guardada herméticamente levantándola a la memoria central de la máquina y procesándola sin alterar la información grabada en el disco o módulo de memoria.

7 - A los efectos de garantizar la inmunidad de los datos ante ruidos eléctricos que puedan alterar la información, el dispositivo de almacenamiento de los módulos de memoria y los discos de respaldo deberán cumplir con las especificaciones de la norma ISO 7637-1/2 y las normas sobre interferencias magnéticas, aplicadas en la industria automotriz.

CAPITULO VI

REQUISITOS PARA LA HOMOLOGACION DE MODELO

Los fabricantes, importadores y/o tenedores de modelos deberán para proceder a homologar los sistemas de registro de operación que representen, cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Ser persona jurídica debidamente inscripta en el Registro Público de Comercio, y en los respectivos entes de recaudación fiscal y previsional;
- b) Los integrantes de los órganos de dirección y representación legal deberán tener radicación y constituir domicilio legal dentro del Territorio de la República Argentina;
- c) Poseer una antigüedad registral en el país no menor a SEIS (6) meses;
- d) Contar con responsable técnico matriculado a nivel nacional a los efectos de proceder a la presentación de la homologación y a la resolución de las controversias que surjan de la aplicación del sistema;
- e) Poseer una red de servicios oficiales en todo el territorio nacional contando con un mínimo de DOS (2) servicios oficiales por región, quienes deberán contar con la certificación de las normas ISO 9001/2000, contando con un plazo de DOCE (12) meses para obtener dicha certificación;
- f) Garantizar el funcionamiento de los modelos homologados;
- g) Garantizar la provisión de repuestos e insumos de los modelos homologados;
- h) La autoridad de aplicación se reserva la facultad de exigir y hacer cumplimentar los requisitos que considere pertinentes y no estén contemplados en el presente y que fueren necesarios para el efectivo cumplimiento del proceso de homologación.

CAPITULO VII

INSTALACION DEL DISPOSITIVO DE CONTROL DE OPERACIONES y SU CERTIFICACION

ARTICULO 17.- Instalación (efectuado únicamente por talleres autorizados por el fabricante que representen exclusivamente a sus respectivas marcas)

Los talleres autorizados serán los únicos que podrán realizar la reparación, calibración y certificación del correcto funcionamiento.

- a) Los dispositivos de control deberán colocarse en los vehículos de modo que, por una parte, el conductor pueda controlar fácilmente desde su sitio y sin distracción, el indicador de velocidad, el contador de distancia y el reloj, y que por otra parte, todos sus elementos estén protegidos contra cualquier deterioro accidental.

b) En el dispositivo de registro gráfico deberá ser posible la adaptación de la constante del dispositivo al coeficiente característico del vehículo por medio de un dispositivo adecuado denominado adaptador, el que estará protegido bajo precinto.

Los vehículos con varias relaciones de puente deberán llevar un dispositivo de conmutación que reduzca automáticamente dichas relaciones a aquellas para las que el adaptador haya ajustado el dispositivo del vehículo.

c) El dispositivo de registro de tecnología digital se deberá calibrar ajustando la constante del mismo al valor de la constante característica del vehículo. El dispositivo de adaptación previsto para tal tarea deberá estar protegido bajo precinto.

d) Se deberá ajustar el valor de la velocidad máxima autorizada de acuerdo a la categoría del vehículo, para que active a dicho valor las señales de aviso de acuerdo a lo indicado en el Capítulo IV, artículo 10, incisos b) y c) del presente ANEXO.

ARTICULO 18.- Elemento identificatorio de la instalación (Placa precintada o autoadhesivo no removible).

ARTICULO 19.- En la primera instalación deberá colocarse un elemento identificatorio de la instalación (placa precintada o autoadhesivo no removible) que quede visible en el vehículo, cerca del dispositivo o sobre el mismo. Después de cada intervención del instalador o del taller autorizado, si fuera necesaria una modificación de la instalación o del dispositivo de registro, se colocará un nuevo elemento identificatorio en sustitución del anterior. El elemento identificatorio deberá llevar por lo menos las identificaciones siguientes:

a) Nombre y apellido o razón social, dirección o marca del instalador o taller autorizado.

b) Coeficiente característico del vehículo, en la forma ($w = \dots r/\text{km}$ o $w = \dots r/\text{hm}$) ($r = \dots \text{imp}/\text{km}$ o $w = \dots \text{imp}/\text{hm}$).

c) Medida de los neumáticos de las ruedas tractoras en forma (--x--).

d) Fecha de la instalación, reparación o reinstalación (consignando el número de la orden de reparación del instalador). e) El número de dominio del vehículo.

ARTICULO 20.- Precintos

Deberán precintarse los elementos siguientes:

a) El elemento identificatorio de la instalación llevará precinto en el caso de una placa. En el caso de autoadhesivo deberá destruirse al intentar su remoción.

b) Para dispositivos de registro gráfico el adaptador propiamente dicho y su inserción en el circuito.

c) El dispositivo de conmutación para los vehículos con varias relaciones de puente.

- d) Las uniones del adaptador y el dispositivo de conmutación al resto de los elementos de la instalación.
- e) Los gabinetes y las conexiones previstas en el Capítulo IV del presente anexo.
- f) Para dispositivos de registro gráfico todas las tapas de los dispositivos que ajustan la constante del dispositivo de control al coeficiente característico del vehículo.

En casos especiales, podrán preverse otros precintos al homologar el modelo de dispositivo y el lugar donde se coloquen dichos precintos deberá figurar en la ficha de homologación.

Los precintos de unión contemplados en el Capítulo VII, artículo 20 del presente ANEXO, únicamente podrán quitarse en casos de emergencia o para instalar, ajustar o reparar un dispositivo de control o limitador de velocidad u otro aparato dedicado a la seguridad vial siempre y cuando inmediatamente después de la instalación de los mismos el dispositivo de control siga funcionando confiable y reglamentariamente y sea controlado por un instalador o taller autorizado, y sea precintado inmediatamente. El vehículo no podrá circular con carga o pasajeros mientras esté sin precinto y hasta que no haya realizado el respectivo control ante instalador y o taller autorizado. Cualquier rotura de dichos precintos deberá ser objeto de una justificación por escrito, que deberá estar a disposición de la autoridad competente, sin perjuicio de reponer los mismos en el taller autorizado previo el control correspondiente, dentro de las VEINTICUATRO (24) horas hábiles de ocurrido. En el interín, el vehículo no podrá transportar pasajeros o carga hasta volver a la normalidad de las exigencias de esta norma.

ARTÍCULO 21.- Certificación de la instalación.

- a) El instalador sólo puede instalar dispositivos de registro homologados de la marca que representa, con su oblea correspondiente.
- b) La colocación del elemento identificatorio de la instalación implica la certificación del correcto funcionamiento dentro de los límites de error establecido, su instalación, calibración y colocación de precintos.
- c) El instalador debe llevar un libro en el que, junto con el nombre de la propietaria del vehículo, marca, número de serie y número de la oblea del dispositivo de control, transcribirá los datos insertos en el elemento identificatorio.

ARTÍCULO 22.- Talleres habilitados.

- a) Los fabricantes de dispositivos de control designarán los talleres habilitados para la instalación de los dispositivos de registro de su fabricación, los que previamente deberán ser certificados en las condiciones previstas, y entregarán el listado a la autoridad de aplicación.
- b) La tarjeta, llave del taller o soft tendrán una duración máxima de SEIS (6) meses, al cabo de los cuales deberá ser renovada por el fabricante, y o su representante para el caso de dispositivos importados.

c) La autoridad de aplicación mantendrá a disposición de los usuarios un listado de talleres habilitados y extenderá un certificado de habilitación que el taller deberá exhibir en forma permanente.

CAPITULO VIII

ACCIDENTOLOGIA

RECUPERACION DE DATOS PARA ANÁLISIS DE ACCIDENTES

EQUIPOS DIGITALES

ARTICULO 23.-

La información de velocidad deberá ser indicada en un gráfico de velocidad por tiempo con resolución de acuerdo a lo descrito en el ítem de Registro de Velocidad, siendo que, cada unidad de velocidad (Km/h) deberá ser representada gráficamente por una variación mínima de CERO CON CINCO MILIMETROS (0.5 mm) en su eje.

La representación de tiempo deberá permitir la visualización de un período de VEINTICUATRO (24) horas por página tamaño A CUATRO (A-4). Deberá permitir también períodos de CINCO (5) minutos con resolución de por lo menos CERO CON CINCO MILIMETROS (0.5 mm) a cada segundo.

La representación del kilometraje deberá ser presentada, en forma numérica, en el inicio y en el final de cada grafico y permitir, también, el cálculo de la distancia recorrida entre DOS (2) puntos con una resolución mínima de DOSCIENTOS METROS (200 mts.) para una velocidad de CIENTO CINCUENTA KILOMETROS (150 Km) por hora.

La variación de UN KILOMETRO (1 km) deberá representar en el gráfico la variación mínima de UN MILIMETRO (<1 mm).

Las indicaciones de la fecha y horario deberán ser representadas de forma alfanumérica en el formato DD/MM/AA y hh/mm, donde:

DD/MM/AA representa respectivamente el día, mes y año; y hh/mm representa asimismo la hora y minutos. Las informaciones referentes a la identificación del vehículo, identificación de los conductores (nombre, apellido y número de legajo) y sus períodos de conducción, identificación del equipo de registro deberán ser representadas en forma que permita su clara visualización y no comprometa la legibilidad del gráfico.

CAPITULO IX

NORMAS TRANSITORIAS

Los fabricantes e importadores de vehículos y/o los fabricantes de carrocerías deberán entregar todas las unidades correspondientes a las categorías M2 y M3 que se destinen a servicios de pasajeros larga, media distancia, de transporte para el turismo y oferta libre, y todas las correspondientes a las categorías N2 y N3, equipados con el sistema de

registro de operaciones previsto en el artículo 53, inciso g) según texto del artículo 42 del presente con la homologación pertinente, a partir de los SESENTA (60) días de su entrada en vigencia.

Los vehículos de transporte automotor que se estén utilizando para la prestación de los servicios de transporte automotor aludidos en la norma deberán poseer instalado el sistema de registro de operaciones al realizar la correspondiente revisión técnica obligatoria del artículo 34 de la Ley N° 24449 Y sus modificatorias, a partir del:

- a) 1 de noviembre de 2008 para todos los de la categoría M3.
- b) 1 de noviembre de 2008 para todas las categorías, cualquiera sea el peso del vehículo, habilitadas para el transporte de sustancias y/o residuos peligrosos.
- c) 1 de enero de 2009 para todos los de la categoría M2.
- d) 1 de abril de 2009 para todos los de la categoría N3 que sirvan como Unidades Tractoras que no estén habilitadas para transporte de sustancias y/o residuos peligrosos.
- e) 1 de octubre de 2009 para todos los de la categoría N3 medianos y pesados destinados a transporte de cargas generales que fueran patentados después del 10 de enero de 1998.
- f) 1 de octubre de 2010 para todos los de la categoría N3 medianos y pesados destinados al transporte de cargas generales que fueran patentados antes del 31 de diciembre de 1997.
- g) 1 de abril de 2010 para todos los de la categoría N2 destinados a cargas generales que fueran patentados después del 10 de enero de 1998; y
- h) 1 de abril de 2011 para todos los de la categoría N2 destinados a cargas generales que fueran patentados antes del 31 de diciembre de 1997.