



## PODER EJECUTIVO

**Decreto 196/2025**

**DECTO-2025-196-APN-PTE - Modificación de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial.**

Ciudad de Buenos Aires, 17/03/2025

VISTO el Expediente N° EX-2024-109357376-APN-DGA#ANSV, la Ley N° 24.449 y los Decretos Nros. 779 del 20 de noviembre de 1995 y 50 del 19 de diciembre de 2019 y sus respectivas normas modificatorias y complementarias, y

CONSIDERANDO:

Que por la Ley N° 24.449 y sus modificatorias se establecieron las normas que regulan el uso de la vía pública y su aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en dicha vía, así como también a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito, siendo su ámbito de aplicación la jurisdicción federal.

Que la mencionada Ley N° 24.449 y sus modificatorias fue reglamentada por el Decreto N° 779/95 y sus modificatorios.

Que si bien dicha normativa fue complementada por otras normas, los avances tecnológicos existentes generan la necesidad de actualizar el compendio reglamentario, cuyas disposiciones no acompañan, en algunos aspectos, la realidad.

Que, en este sentido, se han ido incrementando vacíos normativos que ameritan ser subsanados a efectos de dejar establecidos criterios de seguridad a los que deben sujetarse los ciudadanos.

Que, en virtud de ello, resulta necesario introducir regulaciones más ágiles y flexibles con el fin de implementar una licencia nacional de conducir digital con validez en todo el país, la que será emitida por las autoridades jurisdiccionales previa autorización de los Centros de Emisión de Licencias por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado actuante en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA.

Que resulta importante destacar que a través de la Ley N° 26.363 se creó la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV) como organismo descentralizado actualmente en la órbita de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, que tiene, entre sus funciones, determinar los requisitos para la emisión de dicha licencia, unificando los criterios para su otorgamiento.



Que a los fines de lograr simplificar los trámites por parte de los aspirantes a obtener una licencia nacional de conducir, resulta necesario incorporar la posibilidad de realización de los cursos y exámenes de aptitud psicofísica en forma descentralizada de los centros emisores.

Que con la medida que se propicia por el presente se permitirá a prestadores públicos y/o privados llevar a cabo los exámenes psicofísico, teórico y/o teórico-práctico, según las distintas clases de licencia, los que deberán garantizar los niveles de exigencia y los estándares definidos por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Que lo expuesto redundará en mejorar la atención de los ciudadanos, simplificar procesos y reducir los tiempos de atención.

Que corresponde delegar el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir para las licencias clases C, D, y E, vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional a las autoridades jurisdiccionales que cumplan con los lineamientos estipulados en la reglamentación.

Que, por otra parte, resulta necesario introducir modificaciones en lo que respecta a Modelos Nuevos, en lo relativo a las condiciones a cumplir por los vehículos para ser liberados al público.

Que, además, se introducen modificaciones en lo relativo a la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), propiciando que la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA sea la Autoridad de Aplicación del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria.

Que la importancia de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) radica en que permite determinar si el vehículo cuenta con las condiciones mínimas que garanticen su propia seguridad, la de quienes se transportan en él y la de los usuarios de la vía pública.

Que en virtud de lo establecido anteriormente, la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA registrará a los talleres de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) de cualquier jurisdicción.

Que se entiende necesario extender los plazos de realización de la revisión técnica de las unidades de uso particular CERO KILÓMETRO (0 km) que se incorporen al parque automotor, las que tendrán un plazo máximo de gracia de SESENTA (60) meses a partir de su fecha de patentamiento inicial.

Que, en el mismo sentido, los vehículos que no sean de uso particular realizarán la primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO) en un plazo de gracia que no podrá ser mayor a los DOCE (12) meses del patentamiento inicial.

Que respecto de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) periódica para las unidades particulares, la misma tendrá una vigencia efectiva de VEINTICUATRO (24) meses a partir de la fecha de revisión, cuando la antigüedad del vehículo no exceda los DIEZ (10) años desde su patentamiento inicial, mientras que para los vehículos de mayor antigüedad tendrá una vigencia efectiva de DOCE (12) meses.

Que resulta prioritario, a la luz de la actual política de gobierno, eficientizar los trámites a realizar por el administrado, simplificar y agilizar los procedimientos para acreditar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos 28 a 33 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias.





Que un estudio realizado por la DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado actuante en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, a partir del análisis de bases de datos de siniestralidad vial de la Provincia de Buenos Aires entre los años 2018 y 2019, aportadas por distintas concesionarias de autopistas, reveló que la falla de autopartes no estaba indicada entre las principales causas probables de siniestro.

Que la burocracia excesiva dificulta la importación y la fabricación de autopartes y, por ende, encarece dichos bienes para el consumidor final y, consecuentemente, encarece la contratación de los seguros e incentiva el robo y el desarmadero de vehículos.

Que a la luz de lo expuesto en los considerandos precedentes, resulta oportuna la eliminación del Certificado de Homologación de Autopartes y/o Elementos de Seguridad (CHAS).

Que los avances en la tecnología de los vehículos autónomos proveen una oportunidad de mejora en la calidad de vida de los argentinos, permitiendo transformar las horas de manejo en horas de descanso, entretenimiento o trabajo, además de la potencial reducción de la siniestralidad vial.

Que resulta necesario incorporar nuevas señales viales que permitan un mayor grado de advertencia ante cruces ferroviarios a nivel, por lo que se propone modificar el Anexo L - Sistema de Señalización Vial Uniforme- del Decreto N° 779/95, reglamentario del artículo 22 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, con el objeto de mejorar la seguridad en el transporte, tanto en los modos ferroviario como vial.

Que con el fin de tramitar las modificaciones correspondientes tomaron la intervención de su respectiva competencia la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, organismos actuantes en la órbita de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, y la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL.

Que a través del Decreto N° 50/19 y sus modificatorios se establecieron los objetivos de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, entre los que se encuentra el de "Intervenir en la elaboración y aplicación de políticas estratégicas de armonización federal, mediante la coordinación nacional, la registración y sistematización de datos relativos al Sistema Nacional de la Seguridad Vial".

Que la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA -en dicho marco- ha tomado la intervención de su respectiva competencia.

Que los servicios de asesoramiento jurídico pertinentes han tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 99, inciso 2 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y por la Ley N° 24.449 y sus modificatorias.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA



DECRETA:

MODIFICACIONES

ARTÍCULO 1°.- Sustitúyese el artículo 13 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios por el siguiente:

“ARTÍCULO 13.- CARACTERÍSTICAS. La Licencia Nacional de Conducir deberá:

a. Ser otorgada por una autoridad jurisdiccional debidamente autorizada por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, conforme lo establecido en el inciso f) del artículo 4° de la presente reglamentación.

Solo se podrá otorgar UNA (1) Licencia Nacional de Conducir por persona, detallando expresamente las clases habilitadas, para lo cual el interesado no deberá estar inhabilitado o suspendido por autoridad competente.

En el caso de las clases A, B y G la autoridad jurisdiccional que otorgue la licencia deberá ser la del domicilio que conste en el documento nacional de identidad del solicitante.

b. La Licencia Nacional de Conducir será otorgada en formato digital con el contenido mínimo que exige la ley, y podrá ser replicada en formato físico, en cuyo caso deberá ser del tamaño estándar de tarjetas plásticas de mayor utilización en el mercado. La licencia en formato físico deberá ser extendida en formato uniforme establecido por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y con los elementos de resguardo de seguridad técnica documental que garanticen su autenticidad e inviolabilidad. La licencia en formato físico no tendrá fecha de vencimiento y será válida mientras lo sea la licencia digital.

Las licencias en formato digital y físico tendrán la misma validez legal.

c. Ser otorgada por única vez y su vigencia se registrará conforme lo siguiente:

c.1.- Las personas de hasta VEINTIÚN (21) años de edad serán habilitadas por el máximo que establece la ley y solo podrán acceder a las licencias de clases A y B.

c.2.- Las personas entre los VEINTIÚN (21) y los 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° 24.449 y sus modificatorias.

En todos los casos, para renovar la validez de dicha licencia otorgada, el titular deberá presentar una constancia de aptitud psicofísica otorgada por profesionales médicos o centros de salud registrados ante la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

La autoridad de aplicación determinará las aptitudes que deberán certificarse. Todo médico habilitado que sea capaz de determinar fehacientemente dichas aptitudes podrá emitir dicha constancia, siempre y cuando cumpla con los requisitos y lineamientos establecidos por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.



En caso de poseer antecedentes por infracciones graves, la revalidación requerirá también la aprobación del examen teórico práctico.

d. Los conductores principiantes durante los primeros SEIS (6) meses deberán conducir con un cartel que identifique esta condición, y durante ese lapso no podrán conducir en zonas céntricas, autopistas ni semiautopistas, restricción que deberá constar en el reverso de dichos letreros.

En caso de incurrir en faltas graves durante los primeros DOS (2) años de otorgada la licencia, la misma se suspenderá y, en su caso, el conductor deberá rendir nuevamente el examen teórico práctico.

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

e.1. Para mantener la validez de las licencias clases A, B y G, el titular deberá constatar su aptitud psicofísica cada TRES (3) años. La autoridad jurisdiccional podrá otorgar la misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el examen psicofísico.

e.2. Para mantener la validez de las licencias clases C, D y E, el titular deberá constatar su aptitud psicofísica cada DOS (2) años y aprobar los exámenes que exija la autoridad de aplicación. La autoridad jurisdiccional podrá otorgar la misma por un período menor, de acuerdo a lo indicado en el examen psicofísico.

e.3. Las personas de más de SETENTA (70) años de edad mantendrán la vigencia de su licencia nacional de conducir constatando su aptitud psicofísica anualmente.

En todos los casos, para renovar la validez de dicha licencia, el titular deberá remitir una constancia de aptitud psicofísica en los términos del inciso c) del presente artículo.

f. Ser otorgadas con el puntaje correspondiente a tenor de lo dispuesto en el Sistema de Puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir, previsto en el inciso h) del artículo 4º del presente decreto.

g. Sin reglamentar.

h. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá celebrar Convenios con las provincias y con la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES con el fin de delegar el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir para las clases C, D, y E correspondiente al servicio de transporte de pasajeros y de carga de carácter interjurisdiccional.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL definirá los requisitos y condiciones para registrar los Centros de Emisión de Licencias, previa verificación de la capacidad técnica y operativa, para el dictado de los cursos y exámenes previstos en los incisos a.3, a.4, a.5, a.6 y a.7 del artículo 14 del presente Anexo 1”.

ARTÍCULO 2º.- Sustitúyese el artículo 14 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios por el siguiente:



“ARTÍCULO 14.- REQUISITOS. Será válida en el territorio de la REPÚBLICA ARGENTINA la Licencia Nacional de Conducir otorgada por los organismos autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, previo informe de antecedentes emitido por el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO (ReNAT) que acredite que la persona no ha sido inhabilitada en otra jurisdicción.

Adicionalmente, en el caso de las licencias profesionales clases C, D, y E, el organismo emisor de la licencia deberá verificar que el aspirante no posee antecedentes que impidan su otorgamiento.

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

Los exámenes establecidos en el presente artículo son de carácter eliminatorio y se realizarán en el orden del mismo.

a.1.- Aquellas personas que no sepan leer y escribir en idioma nacional podrán solicitar rendir los exámenes en algunos de los idiomas que se encuentren disponibles. Los idiomas habilitados para rendir serán inglés, francés, alemán, italiano y portugués. En caso de requerirse algún idioma que no se encuentre previsto, se deberá solicitar procedimiento de excepción y concurrir con traductor matriculado.

a.2.- La declaración jurada comprenderá las afecciones físicas, cardiológicas, neurológicas, psicopatológicas y sensoriales que padezca o haya padecido el aspirante a la licencia, y todo aquello que pudiera incidir en la segura conducción del o de los vehículos incluidos en las clases de licencias solicitadas.

a.3.- El curso teórico-práctico para verificar las competencias del aspirante a una licencia podrá ser realizado por establecimientos públicos o privados autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

a.4.- El examen médico de aptitud psico-física deberá contemplar la evaluación de la aptitud física, visual, auditiva y psíquica.

a.5.- El examen teórico sobre conocimientos de educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación podrá ser realizado en forma remota o presencial.

a.6.- El examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento y el instrumental deberá realizarse sobre un vehículo de la clase de licencia que se solicita.

a.7.- El examen práctico de idoneidad conductiva comprenderá la verificación de la idoneidad en la conducción, reacciones y defensas ante imprevistos, detención y arranque en pendientes y estacionamiento. Deberá realizarse en un vehículo correspondiente a la clase de licencia solicitada, que cumpla con todas las prescripciones legales de seguridad y documentación.

a.8.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determinará los contenidos de los distintos cursos y exámenes previstos en los incisos a.3, a.4, a.5, a.6 y a.7 del presente artículo, para cada clase de licencia.





Los organismos autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL emitirán libremente las licencias para las clases A, B y G, las que tendrán alcance nacional.

Los organismos ya autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que garanticen el cumplimiento de los contenidos estipulados en el inciso a.8, ya sea de manera propia o a través de operadores privados, estarán habilitados para emitir licencias válidas para todo el territorio nacional en las clases C, D y E.

Para la realización de los exámenes psicofísicos, los prestadores educativos y/o médicos, ya sean del sector público y/o privado, deberán registrarse en forma digital y gratuita, mediante la presentación de una Declaración Jurada ante la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Los organismos podrán subcontratar con prestadores educativos para realizar las evaluaciones teórica, teórica - práctica y la de idoneidad conductiva, de acuerdo con las necesidades de cada clase de licencia de conducir solicitada.

Podrán ser prestadores las personas humanas o jurídicas autorizadas por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. En caso de incumplimiento o inobservancia de las obligaciones establecidas en el presente artículo, la Autoridad de Aplicación podrá revocar o suspender la registración.

b. El único documento habilitante para el transporte de pasajeros y de carga de carácter interjurisdiccional es la licencia de conducir expedida por los organismos autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, que otorguen la licencia nacional de conducir profesional de las clases C, D, y E”.

ARTÍCULO 3°.- Sustitúyese el inciso b) del artículo 15 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios por el siguiente:

“b) Sin reglamentar;”.

ARTÍCULO 4°.- Sustitúyese el artículo 18 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios por el siguiente:

“ARTÍCULO 18.- MODIFICACIÓN DE DATOS. El titular de una licencia de conducir debe informar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella, para actualizar la licencia digital.

Si el portante tuviera una licencia en formato físico y quisiera que se le otorgue una actualizada, deberá ser otorgada contra entrega de la anterior y por el período que le resta de vigencia. La licencia pierde validez a los NOVENTA (90) días de producido el cambio no denunciado. Estará habilitada nuevamente cuando se informe la actualización”.

ARTÍCULO 5°.- Reglaméntase el artículo 19 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios, el que quedará redactado de la siguiente forma:

“ARTÍCULO 19.- SUSPENSIÓN POR INEPTITUD.





La autoridad jurisdiccional expedidora debe suspender, de oficio o a solicitud de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la Licencia Nacional de Conducir cuando se compruebe la inadecuada condición psicofísica del titular, con relación a la exigible al serle otorgada la correspondiente licencia, y su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad vial o perjudique notoriamente el interés público comprometido.

El conductor suspendido por ineptitud debe aprobar un nuevo examen psicofísico, a los fines de determinar su aptitud actual para conducir, dentro del plazo de CINCO (5) días hábiles a partir de su suspensión. Aprobado dicho examen podrá solicitar la rehabilitación de la licencia.

En el caso de las licencias clases C, D, y E, además se deberán aprobar los cursos y los exámenes requeridos para cada clase.

En aquellos casos en que el titular de una Licencia Nacional de Conducir, suspendida transitoriamente en el marco del presente artículo, no se someta al nuevo examen psicofísico exigido dentro del plazo indicado, la autoridad jurisdiccional expedidora podrá inhabilitar preventivamente al conductor.

La suspensión por ineptitud regulada en el presente se hará efectiva sin perjuicio de la aplicación de otras contravenciones y/o sanciones por faltas cometidas a la normativa de tránsito”.

ARTÍCULO 6°.- Sustitúyese el artículo 20 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios por el siguiente:

“ARTÍCULO 20.- CONDUCTOR PROFESIONAL. Los titulares de Licencias Nacionales de Conducir de las clases C, D, y E tendrán el carácter de conductor profesional, y estarán sujetos a los siguientes requisitos:

1. Para obtener una licencia profesional, al menos UN (1) año antes deberá haber sido habilitado en la clase B.
2. El conductor profesional cuando obtenga la licencia por primera vez para las clases C, D, y E tendrá el carácter de aprendiz.
3. Deberá negarse la solicitud de la licencia de conductor profesional clase D en todas sus subclases cuando el solicitante posea antecedentes penales vinculados con delitos contra las personas (Título I del Libro Segundo del Código Penal), delitos contra la integridad sexual (Título III del Libro Segundo del Código Penal), delitos contra la libertad individual (Capítulo I del Título V del Libro Segundo del Código Penal) y delitos cometidos con automotores o en circulación, y/o todo otro delito que hubiese sido cometido con la utilización de un vehículo afectado a servicio público u otros que la autoridad local considere pertinente. A los fines de evaluar la información remitida por el Registro Nacional de Reincidencia, debe tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 51 del Código Penal.
4. En el caso de la conducción de vehículos de urgencia, emergencia y similares, el aprendiz deberá ser acompañado por un conductor profesional idóneo y experimentado.
5. Los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas deben regirse por lo establecido en el ANEXO S -Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera- del Decreto N° 779/95 y lo establecido en la Ley N° 24.051 de Residuos Peligrosos.





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

7. La habilitación para una de las clases profesionales no implica habilitación para las restantes. En todos los casos se deberán aprobar los cursos y los exámenes correspondientes a cada clase de licencia”.

ARTÍCULO 7°.- Sustitúyese el artículo 21 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios por el siguiente:

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

En los casos en que se utilice un sistema de registro automático fotográfico de ocurrencia de infracciones, el mismo deberá contemplar, como mínimo, la identificación del vehículo, la infracción cometida y el lugar, día y hora en que se produjo la misma.

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

ARTÍCULO 8°.- Sustitúyese el artículo 27 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios por el siguiente:

“ARTÍCULO 27.- CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO.

En todas las rutas nacionales del país los peajes deben ser peajes sin barreras que no obstaculicen el tránsito vehicular.

No están comprendidos en la prohibición dispuesta en el último párrafo del artículo 27 de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial los puestos de control de seguridad”.

ARTÍCULO 9°.- Sustitúyese el artículo 28 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios por el siguiente:

“ARTÍCULO 28.- RESPONSABILIDAD SOBRE LA SEGURIDAD. Para poder ser librados al tránsito público, todos los vehículos automotores, acoplados y semiacoplados, de producción seriada y CERO KILÓMETRO (0 KM), ya sean fabricados en el país o que se importen, deberán contar con la respectiva Licencia de Configuración de Modelo (LCM), que acredita el cumplimiento de los requisitos de seguridad activa y pasiva, y la Licencia de Configuración Ambiental (LCA), que acredita el cumplimiento de todos los requerimientos en lo relativo a los aspectos de emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas.





Dichas licencias serán otorgadas por la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA como autoridad competente respecto de la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y la SECRETARÍA DE TURISMO, AMBIENTE Y DEPORTES de la VICEJEFATURA DE GABINETE DEL INTERIOR de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, como autoridad competente en relación con la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) o por los organismos técnicos públicos, privados o mixtos que cuenten con capacidades técnicas, conforme el procedimiento que al efecto estas determinen.

La SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA, la SECRETARÍA DE TURISMO, AMBIENTE Y DEPORTES de la VICEJEFATURA DE GABINETE DEL INTERIOR de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS y la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA son las autoridades competentes en materia de fiscalización de las disposiciones reglamentarias de los artículos 28 a 33 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, quedando facultadas para dictar las normas operativas y complementarias, así como aplicar las sanciones por infracción a las obligaciones establecidas en el presente, relativas al incumplimiento de cualquiera de las condiciones para la obtención de la LCM y la LCA y lo dispuesto en el ANEXO P - Procedimiento para otorgar la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y la Licencia de Configuración Ambiental (LCA).

El fabricante o importador de vehículos automotores y acoplados y semiacoplados debe acreditar que el modelo se ajusta a los requerimientos de seguridad activa y pasiva, así como a los ambientales. Este requisito se hace extensivo a los fabricantes de vehículos armados en distintas etapas. En este último caso, los fabricantes de estas etapas o el último que intervenga en el proceso de fabricación debe acreditar que el modelo se ajusta a los requerimientos de la seguridad activa y pasiva, y a los ambientales.

Para obtener la LCM y la LCA, la fábrica terminal o el importador deberán presentar una solicitud de acuerdo al procedimiento establecido en el referido Anexo P del presente decreto. A este efecto, la fábrica terminal debe hacer constar en la solicitud, con carácter de declaración jurada, el cumplimiento satisfactorio de todas las normas específicas relativas a requerimientos de seguridad activa y pasiva, y ambientales, exigidas por esta reglamentación.

El ocultamiento, omisión o falsedad de la información en la Declaración Jurada será tipificado como falta grave, de acuerdo a lo previsto en el artículo 77, inciso j) de este Anexo 1, por la autoridad competente en materia de fiscalización, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que se derive de dicha falsedad.

Presentadas las solicitudes y reunidos los requisitos establecidos en la presente reglamentación, se expedirán las licencias correspondientes (LCM y/o LCA) por parte de las Autoridades Competentes descritas.

Podrán validarse total o parcialmente la certificación de modelos efectuada por otros organismos.

Para solicitar la emisión de la LCM y la LCA respecto de vehículos que cuenten con una homologación otorgada previamente al amparo de certificaciones emitidas por algún Organismo Certificador reconocido por las Naciones Unidas -conforme TRANS/WP29/343- bastará con acreditar dicha circunstancia.





Con el fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad activa y pasiva, y a efectos de la homologación de vehículos de las categorías M1 y N1 fabricados bajo la normativa FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards), se reconocerán como válidos los reportes de ensayos realizados en los laboratorios internos de las plantas automotrices que cuenten con el aval del documento Blue Ribbon Letter emitido por la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) en donde conste la marca, el modelo y el número de identificación vehicular VIN (Vehicle identification number) en lo que hace al WMI (World Manufacturer Identifier) y VDS (Vehicle Description Section) del vehículo, para asegurar la trazabilidad de los mismos. Dicho reconocimiento se efectuará conforme a los criterios que establezca la autoridad de aplicación competente.

Todos los componentes, piezas, autopartes u otros elementos destinados a los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen o se importen serán de comercialización, producción e importación libre, no requiriendo ningún tipo de autorización previa. Los fabricantes e importadores serán responsables de que cada uno de dichos componentes, piezas, autopartes u otros elementos destinados a los vehículos acoplados y semiacoplados cumplan con las especificaciones contenidas en el Anexo C del presente decreto.

Las infracciones a lo dispuesto en el párrafo precedente serán pasibles de la fiscalización y sanciones previstas en la Ley de Defensa del Consumidor N° 24.240 y sus modificatorias y en el Decreto N° 274 del 17 de abril de 2019”.

ARTÍCULO 10.- Sustitúyese el artículo 29 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios por el siguiente:

“ARTÍCULO 29.- CONDICIONES DE SEGURIDAD. Las condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos se rigen por el presente artículo y se ajustarán a las siguientes exigencias:

A) En general:

1. El sistema de frenado permanente debe ser seguro y eficaz y sus elementos constitutivos deben cumplir con las especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo B - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS del presente decreto.

2. El sistema de dirección debe permitir el control del vehículo y sus elementos constitutivos deben cumplir con las especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo B - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS del presente decreto.

El conjunto neumático deberá cumplir con lo siguiente: Los neumáticos provistos con los vehículos deberán ser certificados conforme lo establecido en el Anexo B - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS del presente decreto.

3. El sistema de suspensión debe atenuar los efectos de las irregularidades de la vía contribuyendo a la adherencia y estabilidad y sus elementos constitutivos deben cumplir con las especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo B del presente decreto.

4. Sistema de rodamiento:



4.1. Los vehículos automotores deberán salir de fábrica equipados con conjuntos neumáticos que cumplan con los límites de carga, las dimensiones y las velocidades contenidas en el proceso de ensayo correspondiente.

No podrán utilizarse conjuntos neumáticos distintos de aquellos recomendados por los fabricantes del vehículo o del conjunto neumático. La carga impuesta a cada conjunto no podrá superar la máxima admitida que surja de aplicar el proceso de ensayo correspondiente.

4.2. Todo neumático debe ser fabricado o reconstruido:

- Con indicadores de desgaste moldeados en el fondo del diseño de la banda de rodamiento;
- Grabados por moldeo de acuerdo a lo indicado en el proceso de ensayo mencionado.

4.3. Los indicadores de desgaste o la profundidad remanente de la zona central de la banda de rodamiento deben observar una magnitud no inferior a UNO CON SEIS DÉCIMAS DE MILÍMETRO (1,6 mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILÍMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DÉCIMAS DE MILÍMETRO (0,5 mm).

4.4. Cuando estén en el mismo eje o conjunto de ejes (tándem) los neumáticos deben ser del mismo tipo, tamaño, construcción, peso bruto total, para igual servicio y montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría cuando se constata en una rueda de reserva que se halle en uso por una emergencia, respetando la presión, la carga y la velocidad que dicha rueda temporaria indique en su grabado. En el caso de automóviles que usen neumáticos diagonales y radiales, estos últimos deben ir en el eje trasero.

4.5. Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto aquellos que contemplen dicha posibilidad, en cuyo caso cumplirán los requisitos de las normas correspondientes.

4.6. Se prohíbe la utilización de neumáticos que presenten cortes, roturas y fallas que excedan los límites de reparaciones permitidos por los requisitos indicados en el punto 4.1.

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

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

- Con características y resistencia normalizadas, de acuerdo con las normas correspondientes.
- Grabados en forma legible e indeleble con la marca o nombre del fabricante y el código de identificación que requiera la norma correspondiente. Los aros para neumáticos "sin cámara" serán identificados en su grabación.

4.9. Todo aro que presente reparaciones y fallas tales como rotura o faltante de alguna pieza de fijación, deformaciones o fisuras no podrá ser utilizado para circular por la vía pública.





4.10. Las válvulas de cámaras y de neumáticos “sin cámara” estarán fabricadas bajo la norma correspondiente y el diseño de cada modelo debe corresponder al uso y servicio del conjunto neumático.

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

4.12. Los fabricantes de neumáticos, de aros, de válvulas y los reconstructores de neumáticos deberán acreditar que sus productos satisfacen las exigencias establecidas por las normas correspondientes.

5. Las cubiertas reconstruidas son aquellas a las que, mediante un proceso industrial, se les repone la banda de rodamiento o los costados, con material y características similares a las originales. Las cubiertas reconstruidas deberán cumplir los requisitos establecidos en las normas IRAM correspondientes.

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

El habitáculo deberá reunir condiciones de protección para los ocupantes, de conformidad con lo establecido en las normas del Anexo B - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS del presente decreto.

Con relación a la seguridad de los vehículos automotores propulsados a gas natural comprimido (GNC) o gas natural licuado (GNL), estos deberán cumplir con las normas y resoluciones emanadas por el ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS).

Los criterios y condiciones técnicas enunciados en el apartado que antecede deberán mantenerse para todo elemento adicional que se incorpore en el interior o exterior del vehículo, de manera que:

6.1. La instalación de los apoyacabezas en los vehículos pertenecientes al parque vehicular de usados solo será exigida si el diseño original del asiento del vehículo lo permite.

6.2. En lo referente al inciso f) del artículo 40 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias – “REQUISITOS PARA CIRCULAR”, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

a. Los matafuegos (extintores de incendio) que deben ser portados en los vehículos automotores tienen que fabricarse, mantenerse y su carga debe ser controlada en forma periódica de conformidad con lo establecido en las normas IRAM pertinentes, o en las normas internacionales aplicables.

b. Para el transporte de mercancías y residuos peligrosos, el extintor que deberá portar el vehículo debe cumplir con lo establecido en las normas correspondientes a la categoría del mismo y al potencial extintor que determine el dador de la carga. Asimismo, deberá adoptar las indicaciones establecidas en el Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (Anexo S del presente régimen), y en la Ley N° 24.051 de Residuos Peligrosos y su Decreto Reglamentario N° 831 del 23 de abril de 1993, ajustándose al siguiente criterio: el extintor de incendios debe tener la capacidad suficiente para combatir un incendio de motor o de cualquier otra parte de la unidad de transporte y de tal naturaleza que, si se emplea contra el incendio de la carga no lo agrave y, si es posible, lo combata. El matafuego deberá ubicarse en el lugar indicado por el fabricante.





c. Los vehículos automotores deben llevar las balizas portátiles en un lugar accesible.

7. El peso y las dimensiones de los vehículos se rigen por lo dispuesto en el Anexo R del presente decreto y en sus normas complementarias. En lo relativo a la relación potencia-peso en el transporte interjurisdiccional de pasajeros y de carga, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL dictará las normas complementarias sobre actualización para las nuevas configuraciones, los supuestos de excepción y elaborará, en conjunto con la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, la gradualidad en la aplicación de las penalidades que corresponda, con fundamento en lo establecido el artículo 2° de la Ley N° 24.449, en lo relativo a los casos de excepción.

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

C) Los vehículos para transporte por automotor de pasajeros deben estar diseñados específicamente para el destino del servicio que proporciona, previendo todas las condiciones de seguridad y protección que se determinen en la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, en su reglamentación y en las normas específicas emitidas por la autoridad competente.

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

En general los vehículos automotores afectados a los servicios de transporte automotor de pasajeros deberán cumplir en lo referente a las salidas de emergencia, aislación termo acústica, dirección asistida e inflamabilidad de los materiales, con lo establecido en la normativa vigente.

Conforme al sentido de su prestación, se consideran suspensiones equivalentes a aquellas que guarden equivalente confort para los ocupantes, de acuerdo a las reglas de la ingeniería.

Cuando las condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario lo aconsejen, la autoridad jurisdiccional podrá disponer condiciones técnicas especiales en los vehículos para habilitar que respondan a los criterios enunciados precedentemente.

D) Las casas rodantes se ajustarán a lo dispuesto en el inciso anterior y en las normas IRAM respectivas.

E) Los vehículos destinados al transporte de materiales peligrosos se ajustarán al Anexo S - Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera del presente decreto.

F) Los sistemas de enganche de los acoplados y semiacoplados al vehículo tractor deben tener un mecanismo de acople que siga idéntico itinerario y otro adicional de seguridad que mantenga la vinculación entre los vehículos ante una falla. El sistema eléctrico debe poseer un seguro para evitar su eventual desacople. Todas las definiciones, especificaciones y ensayos deben ajustarse a las normas que establezca la presente reglamentación.







G) Las casas rodantes remolcadas quedan comprendidas, en lo relativo al peso, dimensiones y a la relación potencia-peso, a lo descrito en el inciso A) punto 7 de este artículo.

Respecto del sistema de enganche, las condiciones de estabilidad y de seguridad deben tener similares requisitos a los indicados en el inciso F) de este artículo y cumplir con las normas IRAM 110.001/78 (conexiones eléctricas entre unidad tractora y casas rodantes); IRAM 110.002/86 (enganche a rótula y cadenas de seguridad para casas rodantes) e IRAM 110.003 (brazos de remolque y enganche a rótula para casas rodantes (método de ensayo de resistencia). Además, los materiales utilizados deben como mínimo cumplir con la normativa vigente sobre inflamabilidad de los materiales a ser utilizados en el interior de los vehículos automotores y la fuente de alimentación eléctrica de la casa rodante debe ser independiente de la fuente de alimentación del sistema de iluminación y señalización de los vehículos.

Todos los materiales o sistemas utilizados para la construcción de las casas-rodantes deben cumplir idénticos o similares requisitos que los establecidos para los vehículos automotores.

H) Además de los requisitos que se indican para permitir su circulación, la maquinaria especial deberá cumplir con las especificaciones de las normas IRAM e IRAM-AITA respectivas y posteriores actualizaciones para los sistemas de iluminación y señalización, frenos y ruedas, conforme su régimen específico establecido en el Anexo LL del presente decreto.

I) Los cascos se ajustarán a lo dispuesto en la certificación ECE R22-05 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

J) Los vehículos o conjuntos de vehículos cuya longitud supere los TRECE METROS CON VEINTE CENTÉSIMAS (13,20 m), como así también las casas rodantes remolcadas, cualquiera sea su longitud total, deben llevar en su parte posterior y centrada con respecto al plano longitudinal medio del vehículo una placa o banda de MIL CUATROCIENTOS MILÍMETROS (1400 mm) de largo, por CIENTO CINCUENTA MILÍMETROS (150 mm) de altura, con franjas a SETENTA Y OCHO CENTÉSIMAS DE RADIÁN (0,78 rad) o sea, CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) de material retrorreflectivo en color blanco y amarillo. Esta placa o banda podrá ser sustituida, cuando sea aconsejable para su mejor colocación, por DOS (2) placas o bandas de características análogas a las descritas anteriormente, pero de QUINIENTOS MILÍMETROS (500 mm) de longitud, situadas simétricamente a ambos lados del eje del vehículo y tan cerca de sus bordes como sea posible. En ambos casos las placas o bandas se colocarán a una distancia entre QUINIENTOS MILÍMETROS y MIL QUINIENTOS MILÍMETROS (500 mm y 1500 mm) del suelo.

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

1. Medidas: Las placas para la señalización de los vehículos citados precedentemente serán rectangulares, con una longitud de MIL CUATROCIENTOS MILÍMETROS más/menos CINCO MILÍMETROS (1400 mm  $\pm$  5 mm) y una altura de CIENTO CINCUENTA MILÍMETROS más/menos CINCO MILÍMETROS (150 mm  $\pm$  5 mm). Las franjas a SETENTA Y OCHO CENTÉSIMAS DE RADIÁN (0,78 rad) o sea, CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) tendrán un ancho de CIEN MILÍMETROS más/menos DOS MILÍMETROS (100 mm  $\pm$  2 mm).





2. El espesor de la placa podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retrorreflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.

3. La placa deberá disponer de un adecuado sistema de fijación al vehículo. Cuando la fijación de la placa al vehículo se efectúe mediante tornillos se evitará que los agujeros puedan dañar la superficie reflectante.

4. Las placas deberán estar construidas en un material que les confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.

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

K) Las bicicletas y las bicicletas con pedaleo asistido estarán equipadas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas para facilitar su detección durante la noche. El color rojo podrá utilizarse sobre las superficies que sean vistas solo desde la parte posterior. El nivel de retrorreflexión de los elementos que se utilicen deberá ajustarse como mínimo a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

Las medidas de seguridad adicionales a las contempladas en el Título V de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, que disponga la Autoridad De Aplicación, tales como la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, el sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, el sistema de desgravación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, el apoyacabezas para todos los asientos, la provisión de chaleco o peto de alta visibilidad elaborado con materiales que sean retrorreflectantes para su utilización en caso de necesidad de descender al detener el vehículo en la vía pública de modo de asegurar su visibilidad ante los demás transeúntes y conductores, entre otras, se implementarán conforme los plazos que dicha Autoridad determine, en acuerdo con las terminales e importadores de vehículos automotor radicadas en el país.

Toda norma de seguridad requerida en el presente artículo se dará por cumplida si se ajusta a lo dispuesto por los estándares de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa o si cumple con las normas IRAM correspondientes”.

ARTÍCULO 11.- Sustitúyese el inciso d) del artículo 33 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios por el siguiente:

“d) La DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS del MINISTERIO DE JUSTICIA, previo a la inscripción inicial de un vehículo CERO KILÓMETRO (0 km), de producción seriada, exigirá al fabricante o importador las correspondientes Licencia para Configuración de Modelo (LCM) y Licencia de Configuración Ambiental (LCA) o bien, en lugar de ambas, el Certificado de Seguridad Vehicular (CSV).

Asimismo, la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS del MINISTERIO DE JUSTICIA, previo a la inscripción inicial de un





vehículo automotor nacionalizado de acuerdo a lo establecido en el Decreto N° 110 del 15 de febrero de 1999, exigirá la acreditación del cumplimiento de las condiciones de seguridad activas y pasivas y de emisión de contaminantes, establecidas en la Ley N° 24.449 y sus modificatorias y su reglamentación y el cumplimiento de otros requisitos que hagan a su circulación (pesos, dimensiones y salientes para poder ser librados al tránsito público).

A estos efectos, los vehículos importados en estado usado deberán presentar, de manera previa a su inscripción inicial ante la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, la Certificación de Seguridad Vehicular que los organismos técnicos competentes establezcan.

Los vehículos que obtengan dicha certificación de seguridad vehicular portarán una placa identificatoria del tipo convencional, que será entregada por la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS en su inscripción inicial, junto con toda la documentación necesaria para circular de acuerdo a sus características técnicas y conforme lo prescripto en el artículo 40 del presente Anexo 1.

Aquellos vehículos que por sus características y/o prestaciones técnicas no reúnan los requisitos y estándares establecidos en la reglamentación de la certificación de seguridad vehicular portarán una placa identificatoria alternativa, que será entregada por la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS en su inscripción inicial, quedando su circulación restringida a los alcances que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y/o la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en el marco de sus competencias.

Para los casos de los vehículos de categorías M1 y N1, conforme las categorías establecidas en el Anexo A del presente decreto, se podrá gestionar el Certificado de Seguridad Vehicular (CSV) ante la autoridad correspondiente. Aquellos vehículos que cuenten con dicho certificado se encuentran aptos para tramitar su inscripción inicial en la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS y circular en la vía pública. Dichos vehículos deberán cumplir con los requisitos ambientales que determine la Autoridad de Aplicación en la materia. Quedan comprendidos en este supuesto los acoplados usados, carretones y vehículos especiales o cuyo porte exceda los parámetros establecidos.

Quedan exceptuados los vehículos antiguos de colección, existentes en el país o que sean importados, a los cuales no se les requerirá la Certificación de Seguridad Vehicular para su inscripción en la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS y la correspondiente expedición de su Título de Propiedad, Cédula de Identificación del Automotor y placas de identificación de dominio. Su inscripción no habilitará su circulación, hasta tanto no obtenga la Revisión Técnica Obligatoria Especial.

Por otra parte, los acoplados, remolques y trailers destinados al traslado de equipaje, pequeñas embarcaciones deportivas o elementos de recreación familiar, comprendidos en la categoría O1, remolcados por vehículos automotores de uso particular deberán presentar ante la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS



NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, la certificación de seguridad vehicular que por normas complementarias se establezca.

Se considerará por cumplido el requisito siempre que esté autorizada y/o habilitado el uso de dichos acoplados, remolques y trailers en alguno de los siguientes países o grupos de países:

- A. AUSTRALIA
- B. CANADÁ
- C. CONFEDERACIÓN SUIZA
- D. UNIÓN EUROPEA
- E. ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
- F. NUEVA ZELANDA
- G. ESTADO DE ISRAEL
- H. JAPÓN
- I. REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE
- J. PAÍSES INTEGRANTES DEL MERCOSUR

Para acreditar tal fin, debe contar con documentación respaldatoria de la autorización o habilitación correspondiente.

Dichos vehículos portarán una placa identificatoria alternativa, que será entregada por la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, la cual tendrá las características que determine la Autoridad de Aplicación”.

ARTÍCULO 12.- Sustitúyese el artículo 34 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios por el siguiente:

“ARTÍCULO 34.- REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA. La SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA será la Autoridad de Aplicación del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO).

- 1.- La SECRETARÍA DE TRANSPORTE registrará a los talleres de revisión técnica de cualquier jurisdicción que realicen la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) de vehículos de cualquier categoría.
- 2.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) podrá ser realizada en cualquier taller, concesionaria o importador de vehículos, independientemente del lugar de radicación de la unidad, que sea capaz de corroborar técnicamente las condiciones mínimas requeridas para la calificación del estado del vehículo, a cuyos fines será considerado Taller





de Revisión Técnica (TRT).

Todo taller calificado, con instalaciones aptas y el equipamiento adecuado, podrá realizar la revisión técnica de todo tipo de vehículo ya sea de uso particular o comercial, de pasajeros o de carga, antiguo o especial.

3.- Todas las unidades se revisarán ajustándose a lo previsto en el ANEXO J del presente decreto.

4.- Las revisiones deberán acreditarse obligatoriamente mediante el respectivo Certificado de Revisión Técnica (CRT), el cual deberá ser inmediatamente comunicado a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE para su incorporación a la base de datos y para el control de su vigencia. Realizada la revisión, el taller de Revisión Técnica Obligatoria deberá entregar una identificación para adherir al parabrisas delantero con el fin de facilitar el control a simple vista por parte de la autoridad de fiscalización en la vía pública. También entregarán un certificado digital que tendrá la misma validez que la identificación física.

5.- Las unidades particulares CERO KILÓMETRO (0 km) que se incorporen al parque automotor tendrán un plazo de gracia de SESENTA (60) meses contados a partir de su fecha de patentamiento inicial para realizar su primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica, con excepción de los vehículos importados usados que carecen de Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y/o Licencia de Configuración Ambiental (LCA) cuya antigüedad se contará a partir de la fecha de fabricación en origen. Todos los vehículos que no sean de uso particular realizarán la primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO), según lo disponga la autoridad jurisdiccional correspondiente, que en ningún caso podrá disponer un plazo de gracia mayor a los DOCE (12) meses contados desde el patentamiento inicial, con excepción de los vehículos importados usados que carecen de Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y/o Licencia de Configuración Ambiental (LCA) cuya antigüedad se contará a partir de la fecha de fabricación en origen.

6.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica para las unidades particulares tendrá una vigencia efectiva de VEINTICUATRO (24) meses contados a partir de la fecha de revisión, cuando la antigüedad del vehículo no exceda los DIEZ (10) 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 mayores, salvo que se trate de vehículos que no sean de uso particular, para los cuales la vigencia no puede ser mayor a DOCE (12) meses.

7.- Los vehículos detectados en inobservancia a lo establecido en los ítems 5 y 6 podrán ser emplazados en forma perentoria por la autoridad jurisdiccional a efectuar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

8.- Los vehículos que no pudieran acreditar la realización de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) serán emplazados a efectuar la misma y no podrán salir de la jurisdicción en la que se encuentran radicados sin cumplimentar la misma, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

9.- Todos los vehículos que integran las categorías L, M, N y O podrán ser sometidos a una Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (entendida como aquella que se realiza a la vera de la vía), que tendrá carácter gratuito. Toda



jurisdicción podrá exigir que cualquier vehículo que circule por ella supere los requisitos exigidos por la Revisión Rápida y Aleatoria (RRA). Efectuada la misma 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.

10.- La autoridad jurisdiccional no podrá limitar el número de talleres revisores que funcionarán en su jurisdicción, ni fijar tarifas mínimas o máximas obligatorias a los talleres.

11.- Cada autoridad jurisdiccional deberá establecer un régimen de sanciones a aplicar a todos los talleres que funcionen bajo su jurisdicción, el que deberá contemplar sanciones de apercibimiento, suspensión temporaria y cierre definitivo, pudiendo establecer sanciones económicas, de conformidad con lo previsto en el Anexo 2 de este decreto.

12.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) será efectuada por Talleres de Revisión Técnica (TRT) que funcionarán bajo la dirección técnica de un profesional responsable, quien deberá ser ingeniero matriculado con incumbencias específicas en la materia.

13.- Todos los vehículos automotores propulsados a gas natural comprimido (GNC) o a gas natural licuado (GNL), para poder acceder a la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) deberán exhibir el cumplimiento de la Resolución N° 139 del 17 de marzo de 1995 del ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS) y sus modificatorias o ampliatorias.

14.- Cada Taller de Revisión Técnica (TRT) contará con un sistema de registro de revisiones en el que se documentarán todas las revisiones técnicas efectuadas, sus resultados y las causales de rechazo en caso de corresponder.

15.- Todo Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá contar como mínimo con los siguientes elementos mecánicos e instrumentales que deberá validar ante la Autoridad de Aplicación, para su funcionamiento:

- 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.

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

17.- 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:

1. APTO: No presenta deficiencias o las mismas no inciden sobre los aspectos de seguridad para circular en la vía pública.
2. CONDICIONAL: Denota deficiencias que exigen una nueva inspección; debiéndose, en la oportunidad de la reinspección, controlar los aspectos que presentaron deficiencias en la primera instancia.
  2. a. Cuando los vehículos sean de carácter particular, éstos tendrán un plazo máximo de SESENTA (60) días para realizar la nueva inspección.
  2. b. 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. RECHAZADO: Impedirá al vehículo circular por la vía pública. Exigirá una nueva inspección técnica total de la unidad.





18.- 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.

19.- 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.

20.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá contar con un Sistema de Registro de Revisiones en formato digital que se utilizará para asentar las verificaciones realizadas, el resultado de las mismas y, de corresponder, el motivo de rechazo.

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

21.- El director técnico tendrá la obligación de emitir y rubricar el Certificado de Revisión Técnica (CRT) con los datos requeridos según lo establecido en el Anexo J de esta reglamentación, el cual caducará automáticamente con la vigencia de la inspección.

22.- El director técnico del taller no podrá ocupar ningún cargo en otro taller habilitado a los mismos fines en un mismo horario.

23.- Los vehículos antiguos de colección existentes en el país, o que se importen al amparo del inciso e) del artículo 7° del Decreto N° 110 del 15 de febrero de 1999, tendrán la capacidad de circulación de acuerdo al resultado que -conforme a sus características y/o prestaciones técnicas- arroje la Revisión Técnica Obligatoria Especial aprobada por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, cuya vigencia será de TRES (3) años. El certificado de Revisión Técnica Obligatoria Especial reemplaza y satisface el requerimiento de Certificado Nacional de Revisión Técnica Vehicular a todos los efectos legales, siendo su portación obligatoria.

Los vehículos automotores, carretones, remolques y semirremolques de construcción fuera de normas, que por sus pesos y/o dimensiones no puedan ingresar a un taller de Revisión Técnica Obligatoria, realizarán una Inspección Técnica Especial, en la cual un ingeniero matriculado con incumbencias en la materia verificará la operatividad funcional de los dispositivos de seguridad activa y pasiva de la unidad y emitirá un Certificado de Aptitud Técnica (CAT), cuya vigencia será anual. Dicho documento reemplaza y satisface el requerimiento de Certificado Nacional de Revisión Técnica Vehicular a todos los efectos legales, siendo su portación obligatoria.

ARTÍCULO 13.- Sustitúyese el artículo 35 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios, por el siguiente:

“ARTÍCULO 35.- TALLERES DE REPARACIÓN.

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





2. La autoridad jurisdiccional podrá otorgar a los talleres de reparación la habilitación para una o varias de las especialidades que el solicitante requiera, de conformidad a las categorizaciones indicadas en la 'Clasificación de Talleres y Servicios' que, como Anexo K, forma parte de la presente.
3. El organismo nacional competente establecerá la nómina de conjuntos o subconjuntos de autopartes de seguridad y piezas comprendidas dentro de cada especialidad, y los manuales de procedimiento de reparación y servicios.
4. Será condición de habilitación de los talleres y servicios incluidos en el Anexo K de la presente, contar, además de cumplir con los requisitos del artículo 35 de la ley, con las herramientas y equipos adecuados a la o las especialidades para las cuales soliciten su habilitación.
5. La autoridad jurisdiccional podrá realizar todas las verificaciones y comprobaciones que estime pertinentes, a efectos del control de los talleres y servicios habilitados.
6. Quienes no posean título técnico o profesional en la especialidad, para ser Director Técnico responsable de los Talleres de Reparación, deberán obtener el certificado que los habilite en la especialidad de acuerdo a los requerimientos exigidos por los organismos competentes.
7. Los Directores Técnicos de los talleres CLASE 1, 2 y 3, deberán poseer los grados de capacitación o aptitud que a continuación se indican:
  - a. Profesional universitario a cargo, con título habilitante con incumbencia en la materia para:
    - Modificación de chasis, retiro o agregado de conjuntos.
    - Modificación de carrocerías.
    - Modificación de los Sistemas de Seguridad siguientes: Sistema de Frenos, Sistema de Dirección, Sistema de Suspensión, Sistema de Transmisión.
    - Modificación de motores o repotenciación.

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

Cuando los talleres efectúen modificaciones, deberán emitir la certificación correspondiente, la que tendrá validez suficiente para realizar cualquier trámite posterior y frente a cualquier autoridad que la requiera. La certificación será emitida por el taller que haya efectuado esa modificación y deberá ser rubricada por un profesional con título habilitante e incumbencias en la materia.

- b. Conforme lo prescrito en el punto 6 precedente, exceptúanse por única vez a aquellos talleres mecánicos y gomerías que a la fecha de entrada en vigencia de esta reglamentación se encuentren habilitados por la autoridad jurisdiccional, sin perjuicio de asumir todas las responsabilidades prescritas en el punto 11, para el caso de los





talleres de reparación o cambio de elementos, de:

- Motores.
- Chasis.
- Dirección.
- Suspensión.
- Frenos.
- Carburación y encendido.
- Inyección de combustible.
- Conversión de vehículo de combustibles líquidos a gaseoso o eléctrico.
- Control de humos y contaminantes.
- Alineación y balanceo.
- Sistema de transmisión.
- Sistema eléctrico e iluminación.
- Sistema de combustible.
- Instrumental y accesorios.
- Cerraduras de seguridad.

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

En aquellos casos en que la reparación no implique cambio de elementos que se realicen cumpliendo con las especificaciones del fabricante de cada modelo de vehículo, ya sea por desgaste natural o desperfectos técnicos, se requerirá la certificación correspondiente. La misma será emitida por el taller que haya efectuado esa reparación y deberá ser rubricada por un profesional con título habilitante e incumbencias en la materia.

Será condición suficiente, para los profesionales que certifiquen las tareas de reparación y modificación realizadas en los talleres, tener título habilitante con incumbencias en la materia.

c. Obligación del Director Técnico autorizado conforme a las normas y resoluciones emanadas por el actual Ente Nacional Regulador del Gas (ENARGAS), hasta tanto se conforme el Ente Nacional Regulador del Gas y la





Electricidad, en la instalación y/o reparación de vehículos automotores propulsados a Gas Natural Comprimido (GNC) o Gas Natural Licuado (GNL).

- d. Sólo requerirán habilitación específica los talleres de reparación y servicios no incluidos en los literales a. al c.
8. Los servicios de clase 4, 5, y 6, y otros no incluidos en la presente reglamentación, deberán realizar su actividad según los manuales de servicio específicos.
9. Un mismo taller podrá tener más de un Director Técnico de la misma o de distintas especialidades para las cuales se lo ha habilitado.
10. Los talleres de reparación o servicios deberán fijar en lugar visible el certificado de habilitación, el que consignará las especialidades que podrán ser materia de la actividad del mismo.
11. Sin perjuicio de las normas generales atributivas de la responsabilidad civil y penal, el Director Técnico de un taller o servicio responderá específicamente en aquellos casos en los que las deficiencias en las reparaciones, montajes o recambios con piezas no autorizadas ni certificadas, o utilización de materiales no normalizados, sean causa de accidentes de tránsito.
12. A los fines estadísticos y de estudio sectorial, las distintas autoridades jurisdiccionales remitirán anualmente al organismo nacional competente, en forma sucinta y normalizada, todas aquellas novedades emergentes de la habilitación y registro de talleres y servicios, estableciendo lo referente a la fecha y forma de presentación de la información requerida.
13. El taller debe disponer de un sistema de registro de reparaciones que contendrá los siguientes datos:
  - a. Número de orden.
  - b. Fecha.
  - c. Marca.
  - d. Modelo.
  - e. Año de patentamiento o fabricación.
  - f. Dominio.
  - g. Titular.
  - h. Reparaciones efectuadas (con el listado de los elementos cambiados).
  - i. Final de obra o motivo de retiro de la unidad sin final de obra, indicando reparaciones faltantes.
  - j. Observaciones.





k. Firma del Director Técnico.

l. Firma del responsable del vehículo.

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

ARTÍCULO 14.- Sustitúyese el artículo 37 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios, por el siguiente:

“ARTÍCULO 37. - EXHIBICIÓN DE DOCUMENTOS. Los únicos documentos exigibles, son:

1. Licencia de conductor
2. Constancia de identificación del vehículo.
3. Constancia de Revisión Técnica Obligatoria”

Los documentos precitados podrán ser exhibidos en formato digital o físico.”

ARTÍCULO 15.- Sustitúyese el artículo 39 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios, por el siguiente:

“ARTÍCULO 39. - CONDICIONES PARA CONDUCIR. Cuando la modalidad de conducción del vehículo sea convencional, en la que su conducción o manejo debe efectuarse mediante el control activo de un conductor, éste deberá conducir con ambas manos sobre el volante de dirección, excepto cuando sea necesario accionar otros comandos.

En aquellos casos en que la modalidad de conducción corresponda a un vehículo autónomo, entendiéndose por tal al vehículo dotado de sistemas complejos como sensores láser, radar, sistema de posicionamiento global y visión computarizada, actuadores y sistemas de comunicación y procesamiento de datos que permite a la unidad complementar, mejorar y asistir la capacidad humana de manejo, control y navegación en entornos y condiciones predeterminadas que permite la vinculación de un punto A con otro B definido por el operador con una seguridad estadística superior al mejor promedio humano, deberán tenerse en cuenta los distintos niveles de automatización y que éstos se correspondan con el grado de autonomía que posee el vehículo, de acuerdo a las siguientes características:

Nivel 0 - Sin automatización en la conducción: En este nivel, el conductor es responsable de todas las tareas de conducción. El vehículo no cuenta con ningún tipo de asistencia automatizada.

Nivel 1 - Asistencia al conductor: En este nivel el vehículo puede asistir al conductor en ciertas funciones específicas como la dirección o el frenado, pero no de manera simultánea. El conductor sigue siendo responsable de supervisar el entorno y realizar las demás tareas de conducción.





Nivel 2 - Automatización parcial: En este nivel el vehículo puede realizar simultáneamente DOS (2) o más funciones de conducción, como la aceleración, la dirección y el frenado, bajo ciertas condiciones específicas. Sin embargo, el conductor debe estar preparado para intervenir en cualquier momento y asumir el control total del vehículo si es necesario.

Nivel 3 - Automatización condicional: En este nivel el vehículo puede llevar a cabo la mayoría de las tareas de conducción en ciertas condiciones predefinidas, pero el conductor debe estar listo para intervenir si el sistema requiere asistencia. El conductor puede realizar otras actividades mientras el vehículo está en modo automatizado, pero debe estar preparado para tomar el control cuando sea necesario.

Nivel 4 - Alta automatización: En este nivel el vehículo puede operar de manera completamente autónoma en la mayoría de las situaciones y entornos, sin necesidad de intervención humana. Sin embargo, el alcance de la autonomía puede estar limitado a ciertas áreas geográficas o condiciones climáticas específicas.

Nivel 5 - Automatización completa: En este nivel el vehículo es completamente autónomo y puede operar de manera segura en cualquier situación y entorno, sin necesidad de intervención humana en absoluto. No hay restricciones geográficas o climáticas para la operación del vehículo en este nivel.

La aprobación inicial de vehículos de este Nivel se hará a modo experimental, previa a la autorización definitiva por parte de la autoridad de aplicación.

Los vehículos autodirigidos deberán contar con un sistema (hardware, sensores, actuadores, sistema de posicionamiento satelital y software) autorizado por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La autorización de dicho sistema será otorgada si se demuestra fehacientemente una siniestralidad menor al promedio de la siniestralidad correspondiente a la conducción humana. Dicha autorización no podrá ser retirada excepto cuando dicha condición deje de cumplirse. Para la compilación de estos datos, la autoridad de aplicación podrá autorizar la circulación provisoria del software o utilizar los datos aportados por sus desarrolladores en otros países.

La Autoridad de Aplicación determinará los modos de conducción autorizados para cada vía del territorio nacional, pudiendo emitir autorizaciones con restricciones geográficas y de velocidad, entre otras, considerando el estadio de desarrollo y pruebas de cada sistema autónomo.”

ARTÍCULO 16.- Sustitúyese el artículo 40 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Transito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios, por el siguiente:

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

Los conductores deberán contar con:

1. Licencia de conducir vigente acorde al vehículo utilizado.
2. Seguro obligatorio vigente.



### 3. Cédula de identificación del automotor.

A su vez, la placa identificatoria de dominio debe ajustarse a las características que disponga la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS. Las unidades de las categorías M y N dispondrán de DOS (2) placas, una en la parte delantera y otra en la trasera, mientras que los vehículos de la categoría O, sólo deberán contar con una única placa identificatoria instalada en la parte trasera del automotor.

Todo vehículo automotor, incluido acoplados y semirremolques, destinado a circular por la vía pública, debe llevar la placa de identificación, sin excepción alguna, en el lugar indicado para ello.

Sólo se admitirán en los vidrios los aditamentos que tengan fines de identificación -oficiales o privados-, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso q) del artículo 48 de la presente reglamentación.

Además de los requisitos que se indican para permitir su circulación, se deberá cumplir con las condiciones de seguridad previstas en el artículo 29 del presente Anexo 1.

Respecto de los demás requisitos establecidos en el artículo 40 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, que se refieran a la seguridad vehicular, será la Autoridad de Aplicación la que establezca los estándares mínimos a respetar”.

ARTÍCULO 17.- Sustitúyese el artículo 65 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios, por el siguiente:

“ARTÍCULO 65.- OBLIGACIONES. Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

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

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

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



ARTÍCULO 18.- Sustitúyese el artículo 72 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios, por el siguiente:

“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. En caso de la licencia de conducir digital, la Autoridad de Aplicación deberá diseñar e implementar un mecanismo que permita que las autoridades competentes efectúen de manera efectiva la suspensión de dicha licencia, equivalente a la retención de la misma en su formato físico.

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 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95.

b) Sin reglamentar;

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

d) Sin reglamentar;

e) Sin reglamentar”.

#### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

ARTÍCULO 19.- El responsable del cobro de peajes de cada ruta nacional del país, deberá implementar en dicha ruta peajes sin barreras que no obstaculicen el tránsito vehicular.

A los efectos del presente decreto, se determinan las siguientes definiciones al respecto:

Vías Manuales: son vías canalizadas y con barreras que operan en forma manual donde el usuario paga en la cabina de peaje el importe correspondiente a su categoría y tipo de vía.



Vías Automáticas Canalizadas: son vías donde los vehículos deben aminorar considerablemente la marcha al traspasarlas. El sistema de identificación detecta el vehículo y dispositivo TelePASE (TAG), valida la forma de pago – prepago o pospago – y la barrera se levanta automáticamente.

Vías Mixtas (manuales/automáticas): son vías canalizadas con barrera que pueden operar indistintamente, en forma manual y/o mediante identificación automática de vehículos y dispositivo TelePASE.

Vías Free Flow (Automáticas sin barreras): son vías no canalizadas que operan con identificación automática de vehículos y dispositivos TelePASE sin la existencia de barreras.

**ARTÍCULO 20.-** La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA deberá establecer el cronograma de implementación de los sistemas de cobro, en el que se deberán observar los siguientes plazos:

- a) Para el 31 de diciembre de 2025, todas las rutas nacionales deberán contar con sistemas de cobro automático, por vías automáticas canalizadas y/o vías manuales.
- b) Para el 31 de diciembre de 2026, todas las rutas nacionales deberán contar con sistemas de vías automáticas canalizadas y en un CINCUENTA POR CIENTO (50%) al menos exclusivamente con free flow.
- c) Para el 30 de junio de 2027, todas las rutas nacionales deberán contar exclusivamente con sistemas de cobro free flow.

**ARTÍCULO 21.-** La SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA deberá, en el plazo de UN (1) año a partir de la publicación del presente decreto, garantizar la existencia de una base de datos única a la que tendrán acceso las entidades nacionales y jurisdicciones locales con capacidad de control sobre el parque automotor, en la que se podrá verificar mediante la patente si el vehículo automotor, acoplado o semirremolque realizó o no la Revisión Técnica Vehicular.

**ARTÍCULO 22.-** Sustitúyese el ANEXO B del Decreto N° 779/95 por el identificado como (IF-2025-26816697-APN-SSTAU#MEC), el que forma parte integrante del presente decreto.

**ARTÍCULO 23.-** Sustitúyese el ANEXO C del Decreto N° 779/95 por el identificado como (IF-2025-26401116-APN-SSTAU#MEC) el que forma parte integrante del presente decreto.

**ARTÍCULO 24.-** Sustitúyese el ANEXO L del Decreto N° 779/95 por el identificado como (IF-2025-26417111-APN-SSTF#MEC) el que forma parte integrante del presente decreto.

**ARTÍCULO 25.-** Sustitúyese el ANEXO P del Decreto N° 779/95 por el identificado como (IF-2025-26409216-APN-SSTAU#MEC), el que forma parte integrante del presente decreto.

**ARTÍCULO 26.-** La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, organismos actuantes en la órbita de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, elaborarán en el plazo de SESENTA (60) días, a partir de la entrada en vigencia del presente, el





documento que sustituya el ANEXO R del Decreto N° 779/95, en vista a incorporar las nuevas configuraciones de vehículos en cuanto a pesos y dimensiones máximas, complementando las establecidas en el artículo 53 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, la ampliación de la red vial para la circulación de los bitrenes y el procedimiento para el otorgamiento de permisos especiales, tendiendo a la simplificación y desburocratización de dichos procedimientos y trámites.

ARTÍCULO 27.- LA COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL elaborará, en el plazo de CIENTO VEINTE (120) días a partir de la entrada en vigencia del presente, el documento que sustituya el ANEXO S del Decreto N° 779/95, debiendo considerar la normativa vigente a nivel nacional e internacional en la materia. Asimismo dicho documento contendrá el régimen de fiscalización, de infracciones y penalidades y de capacitación del personal de conducción para el transporte de mercancías peligrosas.

ARTÍCULO 28.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado actuante en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, adecuará la normativa que resulte pertinente de conformidad con lo establecido en este decreto.

ARTÍCULO 29.- Invítase a las provincias y a la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES a adecuar su marco normativo de conformidad a las previsiones de la presente reglamentación.

ARTÍCULO 30.- El presente decreto entrará en vigencia el día siguiente al de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL.

ARTÍCULO 31.- Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

MILEI - Guillermo Francos - Luis Andres Caputo

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Decreto se publican en la edición web del BORA  
-[www.boletinoficial.gob.ar](http://www.boletinoficial.gob.ar)-

e. 18/03/2025 N° 15913/25 v. 18/03/2025

**Fecha de publicación 18/03/2025**

