

Legislación Nacional

18/09/2003LEY 22934TRÁNSITOLey de Tránsito. Aprobación sanc. 29/9/1983; promul. 29/9/1983; publ. 10/10/1983(*)
Nota del Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 22934 Buenos Aires, 29 de septiembre de 1983Excelentísimo señor presidente de la Nación: Tenemos el honor de dirigirnos al primer magistrado para someter a su consideración el adjunto proyecto de ley por el cual sea prueba la Ley de Tránsito para la jurisdicción federal, y se invita a las provincias a adoptar un mismo texto a fin de lograr la unificación normativa tan necesaria en la materia. Sobre el particular, se considera oportuno exponer lo siguiente: 1. Consideraciones generales: El derecho de libertad de tránsito establecido por la Constitución Nacional requiere, a esta altura del crecimiento del parque automotor y dadas las características de la circulación en la vía pública, arbitrar los medios idóneos para garantizar su pleno y eficiente ejercicio. Entre esos medios figura, con el carácter de condición indispensable, la actualización de la legislación de tránsito, la que para ser eficaz, no sólo debe adecuarse a la realidad de una motorización creciente y a las innovaciones tecnológicas, y establecer las condiciones mínimas de seguridad que posibiliten la disminución de los accidentes, sino que además debiera ser de aplicación uniforme en todos los caminos y calles de la República, y a todas las actividades vinculadas con el tránsito. La situación argentina en la materia dista mucho de ser óptima, constituyendo el aspecto legal una de sus principales falencias. En efecto, la ley 13893 (Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República Argentina) vigente desde 1949, técnicamente desactualizada y con omisiones, rige por nuestro sistema constitucional y por referirse a materia no delegada al Gobierno federal, sólo en parte del territorio nacional, en tanto provincias y municipios tienen sus propias normas. Existe en consecuencia en el país tal disparidad de legislaciones que desde el punto de vista de la integridad del territorio ella conforma un verdadero caos legislativo, agravado porque aun dentro de una misma provincia se observan criterios distintos para tipificar o interpretar una conducta, e incluso hay provincias que no tienen una normativa sistematizada, o sus municipios no han delegado en ellas sus atribuciones naturales en materia de tránsito. Este problema adquiere aun mayor relieve si se lo compara en el plano internacional, donde los esfuerzos se dirigen a concretar normas supraestatales –como sucede entre países europeos– con pretensión a llegar a su universalización. La uniformidad normativa, además de indispensable, urge, pues la mencionada pluralidad legislativa ha llevado no sólo a la desorientación del ciudadano, sino también a que pierda el respeto por reglamentos y autoridades, arrastrando al actual régimen de sanciones a su fracaso e ineficiencia. Esa uniformidad, conforme con nuestro sistema federal, únicamente es posible mediante la adopción por las provincias de un mismo texto, a cuyo fin de él este proyecto de ley ha sido elaborado con participación de los entes federales vinculados al tema, teniendo presentes sus observaciones y pensando en la factibilidad de su aplicación en todos los rincones del diverso territorio nacional. Quizá el día de mañana en una eventual reforma constitucional, se pudiera incluir el tránsito como facultad legislativa delegada por las provincias junto a los demás códigos nacionales (art. 67, inc. 11, de la Constitución Nacional). Pero al presente, si bien hay temas, que podrían encuadrar en lo que la doctrina llama facultades concurrentes, ello no justifica que el Gobierno federal legisle sobre tránsito para todo el país, so riesgo de sufrir impugnaciones judiciales y fracasar tal como ha fracasado la vieja ley vigente. Consideramos, sin embargo, que en esta materia el localismo resulta perjudicial, pues las normas generales de circulación debieran ser las mismas en todo el país, sin que ello sea óbice, por cierto, para que las circunstancias y características locales sean contempladas por las autoridades respectivas, dictando las normas accesorias a la Ley de Tránsito. El caos legislativo a que nos hemos referido, que se refleja con igual o mayor intensidad en el ámbito de aplicación y control, sumado a carencias de educación vial y de un plan general de prevención de accidentes, y al desarrollo desaprensivo e improvisado de la circulación, contribuye a que no exista en la población una cabal conciencia de la trascendencia del problema, a pesar de que la realidad cotidiana muestra a los accidentes de tránsito como una grave epidemia que padece todo el país. No obstante que las estadísticas existentes están desactualizadas, incompletas y carentes de la precisión necesaria, trasuntan igualmente la gravedad de la situación. En efecto, para 1978, que es el más próximo de los años en que se han elaborado algunos resultados en bases de datos anteriores confiables –los hasta ahora disponibles correspondientes a años más cercanos no permiten todavía definir tendencias de crecimiento o de disminución – bien pueden estimar en casi 6000 las víctimas fatales de los accidentes de tránsito cantidad de por sí elocuente que produce con gran efecto multiplicador dolor a muchísimas familias, y que si se tradujera los valores monetarios, teniendo en cuenta los correspondientes costos por heridos y daños materiales, resultaría también notable por su magnitud. En base a tablas estadísticas internacionales sobre accidentes, también puede estimarse que en la República Argentina, en 1978, se habrían producido (aceptando un total de 6000 muertos), 5800 accidentes fatales, 77.000 accidentes con heridos graves, 234.000 accidentes con heridos leves y 2.124.000 accidentes sin víctimas. Considerando los costos para cada tipo de accidentes determinados en un estudio realizado por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, se puede calcular que los ocurridos en 1978 representaron para el país un gasto de aproximadamente 2700 millones de dólares. Resalta aun más la gravedad del problema en nuestro país, si tenemos presente que mientras la cifra de muertos en accidentes de tránsito por cada millón de habitantes es aquí

anualmente de 227, Suecia registra sólo 38, Estados Unidos de Norteamérica 46, Gran Bretaña 59 y Francia 63. La tasa de accidentes fatales, expresada en muertos por cada 100 millones de vehículos-kilómetros, en la Argentina es de aproximadamente 13, en Gran Bretaña 3,40 y en Estados Unidos de Norteamérica 2,05. En cuanto al número de muertos por cada millón de vehículos en circulación, que en nuestro país llega a 1578, es sólo 697 en Suecia, de 532 en Francia y de 791 en Gran Bretaña. Vale decir que, cualquiera sea el indicador que se considere, la magnitud relativa de los accidentes que ocurren en la República es superior, entre 2 y 6 veces a la que registran los países avanzados en materia de seguridad vial. Si bien la ley que se propugna no puede solucionar por sí sola estos problemas, ella constituirá sin duda el basamento indispensable, sin el cual es muy dificultoso, si no imposible, emprender cursos de acción que conduzcan a soluciones aceptables. Sancionada que sea la ley, el paso siguiente será procurar su conocimiento y fiel aplicación, para lo cual ella misma proporciona medios eficaces, tales como la educación vial en la enseñanza sistemática, su difusión por los medios de comunicación, el desarrollo de programas permanentes de prevención de accidentes de tránsito y de capacitación del personal de aplicación, y la investigación de los accidentes como disciplina y tarea permanente. La necesidad de actualizar la legislación de tránsito y procurar su aplicación uniforme en todo el país no es, por cierto, de ahora. Ya en el año 1964, el V Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito recomendó en sus conclusiones la aplicación uniforme del Reglamento General de Tránsito (ley 13893). Desde entonces, hasta la conclusión del presente proyecto, se sucedieron otros que aportaron valiosos antecedentes. En el año 1966, la Dirección Nacional de Vialidad creó una comisión honoraria que tres años más tarde concluyó la redacción de un anteproyecto de Ley Nacional de Tránsito, que no llegó a elevarse. En el año 1973 se creó, mediante el decreto 1842, con dependencia de la entonces Secretaría de Estado de Salud Pública, la Comisión Nacional de Prevención de Accidentes de Tránsito, la cual organizó la Primera Reunión Nacional sobre Accidentes de Tránsito, con participación de la totalidad de las provincias y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, entre cuyas recomendaciones figura la inclusión del Código de Tránsito en una futura reforma constitucional, como materia de legislación común del Estado nacional a fin de lograr una misma normativa con vigencia en todo el país. En 1977 el plenario del Consejo Vial Federal aprobó en Tucumán un anteproyecto de Ley de Tránsito y, simultáneamente, la Comisión Nacional de Prevención de Accidentes finalizaba la tarea encarada a través de la subcomisión de legislación vial y sometida a consideración de los organismos integrantes otro anteproyecto de igual índole. Como consecuencia de ello, a mediados de 1978, las entonces Secretarías de Estado de Transporte y Obras Públicas y de Salud Pública, aquella por su competencia en el tema, y ésta porque coordinaba el cometido de la referida Comisión Nacional, acordaron armonizar ambos anteproyectos, para lo cual contribuyeron por resolución conjunta un grupo de trabajo con la misión de elaborar el proyecto final. Dicho grupo se integró con miembros de aquella Comisión Nacional, que representaron a los Ministerios del Interior y de Justicia y a la Coordinadora Interministerial de Programas de Prevención de Accidentes de Tránsito de la provincia de Buenos Aires (Cippat), y con representantes de la Secretaría de Estado de Salud Pública y de la Subsecretaría de Transporte, de la Dirección Nacional de Vialidad de la Dirección Nacional de Transportes Terrestres, y del Consejo Vial Federal. El resultado de su labor, con los ajustes y sugerencias posteriores de los ministerios intervinientes, es el proyecto adjunto. Los fines de la ley proyectada, esto es, lograr seguridad en el tránsito, sin perjuicio de su fluidez, y disminución de los daños a personas y bienes, así como preservar el patrimonio vial y automotor, educar y capacitar para el correcto uso de la vía pública, y contribuir a la disminución de la contaminación del medio ambiente, nunca han sido encarados en nuestro país en forma orgánica e integral. Cabe reflexionar, también, que la sola implantación de la ley, aun contando con la adhesión de la totalidad de las provincias, sólo será el inicio de un largo camino a recorrer en pos de los objetivos propuestos. En dicho camino, una primera meta a alcanzar deberá ser que la ley se aplique de modo uniforme en todo el país. A este objeto se halla dirigida la indicación de que el Poder Ejecutivo invite a las provincias, por una parte, a establecer en cada jurisdicción un organismo que centralice el control del cumplimiento de la ley, así como la recopilación de antecedentes estadísticos, la armonización de la acción de las autoridades con competencia en la vía pública y la capacitación de las autoridades de aplicación y comprobación; y por la otra, a concurrir a la creación e integración de un ente federal de tránsito que coordine las acciones de interés jurisdiccional, estudie y aconseje las medidas de interés general y la prevención de accidentes. En síntesis, se trata de poner en marcha mecanismos imprescindibles de coordinación, tanto en las jurisdicciones provinciales como en la federal, que armonicen el accionar de todos los organismos públicos y privados interesados en la cuestión a fin de lograr criterios únicos en todo el país sin conculcar o restar competencias a los organismos nacionales, provinciales o municipales que los tienen. La propuesta formulada no es original ni inédita, al menos en lo relativo a la creación de un ente federal, pues la idea fue ya lanzada y tratada en la Junta de Asesores del Consejo Vial Federal en el año 1971, iniciativa que luego fue expuesta en el VII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito (Mendoza 1972). aprobándose la recomendación de propiciar la sanción de una ley que crease un instituto nacional de seguridad en el tránsito. Como consecuencia de ello, en el año 1973 el propio Consejo Vial Federal elevó al Poder Ejecutivo nacional un proyecto que, con diversas alternativas (lo mismo que la propuesta de la Dirección Nacional de Vialidad en 1976 creando el Consejo Federal del Tránsito Vial, y la de una comisión especial

formada al efecto en 1977, que propone un Consejo Federal del Tránsito y la Seguridad Vial) desemboca finalmente en la unificación de proyectos que tuvo en consideración el grupo de trabajo que elaboró la primera versión del que ahora se eleva. También la Comisión Nacional de Prevención de Accidentes de Tránsito creada por decreto 1842/1973, luego de un dilatado proceso, reconocer en el año 1977 las dificultades para el cumplimiento de sus objetivos y emite su propia recomendación de que se cree un organismo que la sustituya o complemente, con personal y medios propios, de carácter interjurisdiccional, multidisciplinario y ejecutivo, que abarque el tratamiento integral del tránsito en todo el país. Si la idea de integrar un ente coordinador que unifique criterios de aplicación de las normas del tránsito no es original en nuestro país, su instrumentación tampoco sería novedosa con respecto a los países más adelantados en la materia. Es ilustrativo mencionar que los países con experiencia en el accionar de este tipo de organizaciones han logrado reducir ampliamente sus tasas de accidentes de tránsito, por ejemplo, Gran Bretaña, con una tasa en 1959 de 320 víctimas (muertos más heridos) por cada 100 millones de vehículos-kilómetro, la redujo a menos de 200 en 1970; Estados Unidos de Norteamérica, en 10 años a partir de 1966, redujo la tasa en 1,5 muertos por cada 100.000.000 de vehículos-kilómetro; y Japón, tomando para muertos por accidentes de tránsito en el año 1965, el índice 100, llegó a 120 en 1970, y bajó casi a 80 en 1975. Los agudos problemas del tránsito son de orden universal. El crecimiento del parque automotor y de los conflictos del tránsito, ha sido más acelerado que el avance de las decisiones sobre adopción de previsiones orgánicas estatales para reglamentar y controlar la circulación. No ha ocurrido lo mismo en el caso de la aeronavegación, donde no obstante su notable avance, las previsiones reglamentarias fueron casi cotáneas con el desarrollo de la técnica al punto de convertirse en el medio de transporte más seguro. Con el tránsito vial el proceso fue inverso y recién en los últimos quince años se han buscado soluciones integrales en los países avanzados. En el nuestro todavía no se cuenta con la normativa completa y actualizada, ni mucho menos con el ente coordinador de las diversas jurisdicciones y funciones vinculadas con la seguridad vial. La necesidad de coordinar eficientemente las acciones con el objeto de alcanzar uniformidad en la aplicación de la ley en todo el país, cobra aún más vigor si se tiene en cuenta que el nuevo instrumento legal contiene normas que constituyen innovaciones en el ordenamiento existente en la materia. La importancia de algunas de ellas impulsa a anticiparlas ya, ello sin perjuicio de abundar más adelante en la explicación o justificativo de todas las que han sido introducidas. Así, por ejemplo, cabe mencionar que de conformidad con lo preceptuado en la ley propuesta, el juzgamiento o cumplimiento de la sanción por parte del infractor, podrá efectuarse en la jurisdicción de su domicilio; también se contempla la sanción a organismos estatales cuando éstos resulten infractores; se menciona expresamente como conducta delictiva el falseamiento de datos en la comprobación de faltas; se consagra un sistema de actualización automática del monto de la multa, mediante un módulo convertible al momento de efectivizarse el pago; se simplifica el problema de la documentación para circular, exigiéndose acreditar sólo tres extremos, a pesar de la mayor cantidad de requisitos que implanta la ley, se reglamenta el funcionamiento de las escuelas de conducción y de sus instructores y se crea un régimen especial para conductores nuevos; se implementa la responsabilidad por los daños a la vía pública especialmente por exceso de carga sobre los caminos. Un buen número de innovaciones se registra también con respecto al vehículo, entre las cuales cabe mencionar la homologación de ciertos modelos y autopartes, la verificación periódica del parque automotor; la responsabilidad de los talleres de reparación y de su técnico titular y la determinación de los requisitos y elementos mínimos de seguridad que debe tener cada tipo de vehículo. Sobre circulación, las principales innovaciones son las relativas al cumplimiento de ciertas medidas mínimas de seguridad (correa, sujetador-cabeza, casco y parabrisas o anteojos para montos, balizas matafuegos, cantidad de carga y pasajeros, relación potencia-peso, seguro obligatorio de responsabilidad civil) y el reordenamiento de las reglas de operatividad, sistematizadas en forma tal que resulten más claras y precisas, incluyéndose temas no contemplados hasta ahora, como semáforos autopistas, emergencias, fatiga en los viajes y su control, así como también la confección obligatoria de una ficha sobre cada accidente a los fines estadísticos. Por último, cabe señalar que dentro de la filosofía en la cual se enmarca la ley, debe destacarse el extremo cuidado que se ha puesto en no alterar y sí resguardar el ejercicio pleno de los derechos del individuo, ya como presunto infractor a las normas de esta ley, ya como imputado, ya como sancionado.

2. Texto de la ley: La ley proyectada es, técnicamente, un código, aunque no se le ha querido dar tal denominación pensando que, de alguna manera, los problemas de tránsito son, dentro de la legislación general, un tema nuevo todavía en evolución rápida. De todos modos se prevé que la sistematización propuesta tendrá validez en, por lo menos, los próximos tres o cuatro lustros, períodos en cuyo transcurso no se consideran posibles cambios capaces de variar fundamentalmente el modo de circulación. En cuanto a los cambios no esenciales que hubiere, siempre tendrán cabida en los esquemas no rígidos con que ha sido concebida esta ley. Sus previsiones son finalistas, dejando una amplia flexibilidad para que la reglamentación pueda ir asimilando los cambios tecnológicos. El lenguaje que se emplea en la redacción es claro, castizo y sin sinónimos, tratando de hacer sencilla la interpretación, dado que se trata de un texto, como sucede con pocas leyes, de uso directo por el público y que cumple por sí una importante función didáctica, fundamento éste que es el motivo de la repetición de principios y garantías de orden constitucional, como ocurre por ejemplo en los arts. 6, 9 incs. a) y d) y 16. Además, para facilitar y precisar la

interpretación de una ley técnica como es la de que se trata, el art. 7 contiene un breve listado, con sus correspondientes definiciones a los efectos de la ley, de aquellas palabras que se usan en ella y que no figuran o lo hacen con no idéntica significación en el diccionario de la real academia española. Esta mención es oportuna para efectuar un breve comentario sobre las especificaciones de autoridad jurisdiccional y autoridad local respecto de las cuales cabe destacar que con una y otra se trata de distinguir entre el poder ordenador superior de cada provincia (y también de la Capital Federal) y la autoridad municipal o especial, de esta última, la especial, referida a la existencia de una potestad inmediata que no es la intendencia, como por ejemplo ocurre con la de la zona portuaria, la de seguridad de fronteras, o la del territorio que no integra ningún municipio en las provincias que así están conformadas. El modo de aprobación de la Ley de Tránsito es propuesto, al igual que la vigente, a través de una ley de sanción que contiene a aquélla como anexo, texto éste que es el que deberían adoptar para sí las provincias, invitadas a hacerlo por el Poder Ejecutivo nacional. Desde ya que la adopción del mismo texto y de su reglamentación por las provincias deberá serlo en forma íntegra pues de lo contrario se correría el riesgo de que fracasase el propósito de alcanzar una Ley de Tránsito igual y de aplicación uniforme en todo el país. La reglamentación, consecuencia lógica y necesaria de la ley, tendrá el mismo alcance de ésta, salvo en aquellos temas que expresamente quedan en la órbita provincial o local. Será amplia, dada la cantidad y diversidad de aspectos que comprende. Ello evitará incongruencias y disparidad de criterios, sin que esto implique restar facultades a los actuales organismos con competencia efectiva en aspectos parciales de la materia tránsito y seguridad vial. Es importante destacar que el cumplimiento de los requerimientos y requisitos que en la Ley de Tránsito proyectada aparecen como novedades con respecto a lo vigente, no será exigible de inmediato, pues la ley de aprobación de aquélla autoriza a establecer plazos de aplicación escalonados y suficientemente amplios como para permitir superar los impedimentos en cualquier sector. Como ya se mencionara, en la estructura de la ley se ha empleado la metodología tradicional de un código, con una primera parte que incluye las disposiciones generales, los principios procesales fundamentales y régimen de sanciones; y una segunda con disposiciones especiales que contemplan en sendos títulos los tres factores del tránsito (humano, estructura vial y medio ambiente y vehículos) y un título final referido a la circulación en sí, las normas que la regulan y otros temas que se vinculan a ella. En las disposiciones generales, además de establecer los fines de la ley, se define su ámbito de aplicación y se precisan competencias en cuanto a aplicación y dictado de normas accesorias. El tema de la competencia para aplicar esta ley, ha sido ampliamente discutido. Con la solución propuesta se equipara esta ley, en lo posible, con los códigos nacionales sustantivos, bajo el principio rector de la centralización normativa y la descentralización ejecutiva, sin desmedro alguno del sistema federal. Constitucionalmente cada provincia conserva su facultad de reglamentar el poder de policía, en el cual trata la casi totalidad de los temas tratados. El adoptar cada provincia para sí el texto de la Ley de Tránsito propuesta y su reglamentación, en beneficio de normas únicas y de aplicación uniforme en todo el país implica también, su futura abstención de legislar sobre lo que ella ya contiene, con las excepciones que se contemplan para los aspectos que son de su necesario manejo. A su vez, dentro de estos aspectos que se reservan las provincias, cada una deberá ceder a sus municipios o convenir con ellos (según sea el sistema constitucional-municipal), la facultad de reglamentar aquellos que interesan exclusivamente a su ámbito inmediato. La intervención policial como autoridad de aplicación se considera sustancial, sin que por ello se excluya a otras autoridades de comprobación existentes. Su intervención debe ser directa y no como auxiliar o complementaria, justificándose plenamente la existencia de una policía de tránsito o de caminos verdaderamente especializada. Con referencia a las fuentes del proyecto, cabe mencionar en ellas a la legislación vigente (las leyes 13893 de la Nación, 5800 de la provincia de Buenos Aires y a las de diversas provincias y municipios) además de los anteproyectos del Consejo Vial Federal y de la Comisión Nacional de Prevención de Accidentes de Tránsito antes mencionados. Respecto de las disposiciones sobre procedimientos y sanciones, se tuvo en cuenta, a más de la jurisprudencia y doctrina referidas a contravenciones, la legislación comparada del país y la europea. En cuanto a la parte especial, se ha estudiado una cuantiosa legislación comparada, especialmente la de países desarrollados y con los convenios tendientes a la uniformidad universal de las normas de tránsito: el de circulación vial de Ginebra de 1949, al que el país adhirió por ley 14814; el de circulación de carreteras de Viena de 1969; el Reglamento Modelo de Circulación Vial para América (Venezuela 1977). También se ha tenido presente la abundante bibliografía y proyectos de los últimos años sobre temas específicos. Por último se estima oportuno destacar que si bien en la preparación del anteproyecto han tenido participación directa, a través de sus representantes los ministros y organismos integrantes del grupo de trabajo designado a tal efecto, en las revisiones posteriores efectuadas hasta llegar al proyecto actual se han incorporado observaciones y opiniones formuladas no sólo por organismos de los ministerios cuyos titulares suscriben el presente, sino también las expuestas en intervenciones espontáneas o respondiendo a consultas por los numerosos entes que congregan a sectores de la actividad privada vinculados con el tema, como son, por ejemplo, las asociaciones de fabricantes de automotores, de autopartes de neumáticos; las de seguros; las de profesionales, y diversos institutos técnicos y científicos.

3. Principios procesales y régimen de sanciones: El tít. II consagra algunos principios procesales básicos para el encauzamiento de las normas de procedimiento y para su conexión interjurisdiccional. Si bien el ordenamiento

procesal es privativo de cada Estado provincial, se consideró altamente conveniente la inclusión de estas normas básicas en la ley en procura de allegar principios cuya adopción tiende a asegurar la uniformidad del procedimiento. El primer capítulo contiene los mencionados principios básicos, que para las provincias que adopten el texto de la ley no implica incursionar en sus respectivas organizaciones, ni hacer obligatoria la creación de una justicia de faltas de tránsito de carácter administrativo. Antes bien, posibilita que, siguiendo el buen ejemplo de otros países, se pueda crear un fuero de tránsito dentro de la justicia común, abarcando los temas de seguridad, circulación, seguro de automotores, delitos de la circulación (homicidio y lesiones culposas, uso indebido etc.) e indemnización por daños y perjuicios. Algunos de los principios que se enuncian en este capítulo se refieren garantías procesales fundamentales, que no obstante ser de jerarquía constitucional, se ha estimado conveniente resaltarlas especialmente con sentido didáctico y dada su importancia. Se ha atenuado la rigurosidad de la comprobación de la falta por parte de la autoridad, hasta ahora inobjetable, abriendo la posibilidad de apreciación por el juzgador conforme las reglas de la sana crítica, principio jurídico de plena vigencia y con una importante determinación jurisprudencial, que no ata al juez a la apreciación subjetiva de quien comprobó la infracción. También se prohíbe que se otorgue a los funcionarios de aplicación, comprobación, juzgamiento o ejecución, beneficios o gratificaciones en base a la cantidad de faltas en que les toque intervenir. Ello previene contra una corruptela que lleva a abusos y nada tiene que ver con la seguridad del tránsito y demás fines de las normas de circulación. El régimen de la interjurisdiccionalidad del procedimiento se regula también en este capítulo, permitiendo la división espacio-temporal del proceso, o sea que el juzgamiento pueda realizarse en una jurisdicción distinta de aquélla en la que se comprobó la falta. Así, el infractor podrá pedir ser juzgado en el lugar de su residencia cuando no permanezca en el lugar de comprobación suficiente tiempo como para que se dicte la sentencia. Con ello se evitan perjuicios adicionales al presunto infractor o al imputado, como tener que quedarse, o demorar un viaje para comparecer ante el juez. También se evitará que queden impunes muchas infracciones que no se juzgan o ejecutan porque el contraventor se domicilia en otra jurisdicción. Asimismo el control del cumplimiento de la sentencia o su ejecución corresponderá a los jueces del lugar del domicilio. En el cap. II, referido a medidas cautelares, se establecen limitaciones a la retención preventiva de conductores y se fijan normas de procedimiento con menores y con conductores que se han vuelto ineptos. Termina el título con un cap. III sobre recursos judiciales. Tratándose la seguridad del tránsito de un tema de mayor importancia dentro del contexto general de las contravenciones por la profunda gravitación que tiene en la vida social y que puede causar daños irreparables en la familia o en el individuo, se ha revestido al procedimiento de las máximas garantías constitucionales, permitiendo la revisión final de la justicia ordinaria. Para ello contempla los tres recursos judiciales típicos (apelación, nulidad y queja) que también valen para el caso en que la justicia de faltas sea un fuero más de la ordinaria. En el tít. III, régimen de sanciones, se define la conducta punible, bastando la mera culpabilidad en el accionar, aun cuando no medie intención, conforme al principio universal en materia contravencional. En cuanto a las demás causas de imputabilidad rigen los principios del Código Penal, salvo para los casos de intoxicación alcohólica o por estupefacientes por obvios motivos de seguridad pública. La excepción a aquellos principios está dada por la llamada acción libre en la causa ya que la conducción bajo los estados de intoxicación nombrados está inculpada en sí misma como falta grave por el peligro que genera el hacerlo. También la concurrencia obligatoria a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública, más que sanción es un beneficio para el menor. En cuanto a la multa, la debe soportar su representante legal, que generalmente será el responsable de permitir que aquél conduzca. Al menor de 18 años no se le puede aplicar otra sanción ni puede ser detenido. Se define con claridad el problema de las entidades que comentan faltas, aun cuando sean del Estado. Pero cuando una infracción de tránsito sea imputable a un dependiente la sanción debe imponerse al mismo y en ningún caso a la entidad a la que pertenece. Esta mala práctica aplicada actualmente a empresas del transporte público de pasajeros, debe ser erradicada, pues la sanción tiene que recaer en el verdadero contraventor y de ninguna manera en su empleadora, ya que la finalidad de las sanciones no es la recaudación económica. Carece de fundamento éticos y jurídicos imponer una sanción a quien no ha tenido una conducta antijurídica, con el agravante de que el verdadero responsable, continúa impune, sintiéndose, además, alentado para cometer infracciones con lo que nada se gana en seguridad y respeto, antes bien, se fomenta la conducta vial, con todas sus gravísimas consecuencias. La aplicación de este criterio es fundamental para los fines de la ley. La empresa no sólo no debe responder penalmente por la conducta del responsable del accidente de tránsito ni hacerse cargo de las sanciones que a él se le impongan, pues son personales y no constituyen una circunstancia o accidente de trabajo, sino que, además como obligación cuyo incumplimiento es punible, debe colaborar en la individualización del responsable. En cuanto a las entidades en sí mismas, serán pasibles de las sanciones pecuniarias previstas, por la ley, cuando infrinjan las normas establecidas. Tal, por ejemplo, si una escuela de conductores no se ajusta a los reglamentos o una línea de transporte público de pasajeros o una repartición pública, pone en circulación unidades automotores que no satisfacen los requisitos pertinentes determinados por la reglamentación. En un capítulo específico se clasifican las faltas y se establece cuándo las sanciones podrán ser atenuadas y cuándo sufrirán agravantes, dando además un especial tratamiento a la reincidencia y al concurso. En la reincidencia se incluye la necesaria aplicación de la sanción de

inhabilitación, pues hay oportunidades en que la multa no es suficiente como medida correctora, siendo aquí de gran eficacia la aplicación de este tipo de sanción, cuya máxima efectividad se logrará con el funcionamiento eficiente de un registro nacional de antecedentes de tránsito. La multa, la más usada de las sanciones por las infracciones a la ley, es objeto de una regulación detallada y ágil. Para determinar los diferentes importes de las multas, se crea una unidad fija, equivalente al precio de venta de la nafta común, ello para evitar la actualización de aquéllos cada vez que los indicadores corrientes señalen la desvalorización de la moneda. Para el objeto comentado se ha elegido el precio de la nafta por ser bien conocido por el público y, en particular, por los conductores. Corresponderá al reglamento establecer la sanción para cada tipo de infracción, pero con una novedad: Cuando se trate de faltas de tránsito cometidas en la vía pública, el monto de la multa no variará entre un máximo y un mínimo sino que será fijo para cada tipo de falta. Ello así, porque la amplitud de margen para sancionar sólo se justifica en el Código Penal, donde el juez debe evaluar las circunstancias del hecho y los condicionamientos económicos, sociales, psicológicos, ambientales, etc., del imputado, cosa que no es posible hacer en un proceso sumarísimo como es el correspondiente a las infracciones a las normas de tránsito, donde los hechos generalmente no son intencionales ni premeditados. En todo caso, para algunos hechos se aplicarán los agravantes o los atenuantes. En las restantes infracciones, cuya mayoría surgirá de los títs. IV, V y VI, sí tendrá el juez circunstancias para evaluar y un margen para imponer la pena, dado que aquí los hechos serán complejos, la comprobación se convertirá en un sumario y las investigaciones y pruebas serán abundantes, pues se trata de talleres, escuelas de conducción, agencias de publicidad, comercios, etc. Esta diferencia en dos tipos de infracciones, pretende simplificar la interpretación y cumplimiento por parte del ciudadano y que el juzgamiento sea rápido y simple en las faltas que constituyen la gran mayoría. No obstante el rigor manifestado para represión de faltas, se contemplan ciertas facilidades para cumplir las sanciones, las cuales tienden a no causar daños mayores al infractor o a su familia, pues la represión contravencional es totalmente distinta de la penal. Asimismo, a diferencia de lo que hoy sucede en algunos procedimientos, en el que ahora se propicia el pago voluntario deja el antecedente necesario para poder conocer el grado de reincidencia, pues no es causa de extinción de la acción, sino que equivale al reconocimiento de la falta. La reducción del importe de la multa por el pago voluntario de la misma, se concede en compensación de la economía que significa evitar un proceso. En cuanto al destino del monto recaudado en concepto de multas, la ley dispone que el cincuenta por ciento tenga un destino lógico y ético acorde con su origen, cual es mejorar la seguridad y educación viales y atender a los demás fines y medios establecidos por la Ley de Tránsito. Además de la multa, también se regula el arresto; determinándose taxativamente los únicos casos en que corresponde la aplicación de esta sanción por el grave atentado a la seguridad de las personas que ello implica. Se determina también la forma de cumplir esos arrestos, que lo serán sin rigor penitenciario, y se contempla, para ciertas circunstancias la posibilidad de postergar su cumplimiento. La inhabilitación para conducir vehículos se aplicará, como sanción accesoria, en los casos de reincidencia contumaz y en los de concurso real de faltas graves. Por ser ésta una sanción de largo alcance, la ley contempla la posibilidad de que el infractor solicite su suspensión luego de cumplidos determinados lapsos, siendo potestativo de la autoridad de juzgamiento, fundada en su sana crítica, concederla o no. En materia de sanciones cabe también destacar, como novedad, la inclusión de la concurrencia obligatoria a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública, sanción que podrá imponerse como principal o accesoria. Su cumplimiento redime del pago de la multa, si también fue aplicada, pero en uno y otro caso, su incumplimiento será sancionado con arresto.

4. Parte especial: Esta parte de la ley contiene un título para cada uno de los tres factores del tránsito: el humano, la estructura vial y los vehículos, y finaliza con otro destino a regular el juego dinámico de ellos, esto es, la circulación. En el primero de los títulos aludidos, que tiene por destinatario a los usuarios de la vía pública (tít. IV), se comienza por establecer las edades mínimas para poder conducir vehículos, tema éste que se considera fundamental, a pesar de que la legislación comparada no muestra en la actualidad mayores diferencias. Hace algunos años surgió la tendencia de reducir dichas edades, llegándose a concretar en gran medida en los Estados Unidos de Norteamérica, en tanto que en nuestro país no pasó de la etapa de proyecto legislativo. Pronto la experiencia demostró que tal reducción era desventajosa y se revirtió la tendencia, llegándose finalmente a la conclusión de que una razonable gradación de las edades, según la peligrosidad del vehículo, era mucho más conveniente. Por tales motivos se aumentó la edad mínima para conducir unidades de transporte de pasajeros y de carga, a la vez que se la redujo para vehículos livianos. Tratándose de vehículos motorizados, la ley otorga al adolescente de 14 años la posibilidad de conducir un ciclomotor (motocicletas con motor de poca potencia baja velocidad y sin pique) con lo que se le da encuadre legal a una realidad vigente, dada la difusión y utilidad que está teniendo este tipo de unidades. A los 18 años de edad se abre la posibilidad de conducir toda clase de vehículos automotores con excepción de los afectados al transporte de pasajeros y de cargas y motocicletas de gran potencia, para los cuales se requiere el mínimo de 21 años, en orden a la mayor peligrosidad de los mismos en la vía pública. Los titulares de las licencias para conducir automotores destinados al transporte público de pasajeros y cargas son reconocidos por la ley con el carácter de conductores profesionales, pero para alcanzar esta categoría deben obtener previamente, la licencia para automóviles y camionetas, todo ello en resguardo de la idoneidad para conducir los vehículos de diferentes tipos que

establece la legislación. Se instituye así un sistema sencillo para una adecuada preparación y selección del conductor, que culmina con el máximo de exigencias para los responsables del transporte de niños o de sustancias peligrosas y la conducción de maquinaria especial. La capacitación y la educación de los usuarios de la vía pública, sean éstos conductores o peatones, es otro de los tópicos importantes considerados en este título, en el cual se incluyen disposiciones relativas primaria y secundaria, de temas orientados a aquella finalidad. Se considera indispensable inculcar en el individuo una conducta permanente en la vía pública, con profundos y sólidos fundamentos, al punto que, si alguna vez faltare a ella, más le afecte la sanción de la propia conciencia que la de la ley. Para esta acción, es oportuna la edad escolar, etapa en la que el niño y el adolescente son terreno fértil para la generación de hábitos adecuados y patrones de conducta determinantes de su futuro comportamiento, inculcados por los docentes mediante una acción permanente y perseverante, en cumplimiento de programas prudentemente insertados en los generales de la enseñanza. La educación vial sistemática tiene un efecto inmediato muy apreciable, que en este tema se comprueba fácilmente, y es la acción refleja de la enseñanza escolar en el seno de la familia, a través de lo que el niño vierte en ella con la seriedad que irradia la escuela, con efectos muy positivos, especialmente sobre padres conductores. Es indudable que esta acción educativa deberá reforzarse y estimularse permanentemente, y es aquí donde los medios de comunicación masiva tendrán un amplio campo propicio para contribuir a afirmar normas de conducta y de sana convivencia en la vía pública, no son campañas aisladas, sino con continuidad en una programación que incluya la reiteración constante de normas legales de las lamentables consecuencias de su inobservancia. Por último, en materia de capacitación, cabe destacar que la ley establece expresamente la exigencia a las autoridades de aplicación y de comprobación, de concurrir periódicamente a cursos especiales sobre las normas legales y su reglamentación, y de capacitación para saber cumplirlas ejemplarmente y hacerlas cumplir. En cuanto a los establecimientos dedicados a la enseñanza de conducción de vehículos, se establecen normas básicas que reglamentan su actividad y la de los instructores que en ellas ejercen la profesión. En cuanto a la habilitación para conducir, cabe destacar que se podrá ser titular de sólo una licencia, la otorgada por la autoridad jurisdiccional del domicilio del habilitado. El control de tal unicidad será posible mediante el funcionamiento del registro nacional de antecedentes de tránsito, que comprenderá el de los conductores inhabilitados, merced a lo cual, quien estuviere en tal situación, no podrá conducir en otra jurisdicción con el simple recurso de obtener en ella la licencia necesaria, como suele ocurrir actualmente. Además el número de la licencia será el mismo que el de la matrícula individual del titular, concordante ello con la política del Registro Nacional de las Personas, tendiente a que los registros parciales (obras sociales, prontuarios, fiscales, etc.) actúen como subcentros especializados del archivo central y que cada ciudadano tenga un mismo número de identificación en todas sus actividades. La duración de la habilitación será de cinco años que es el plazo más común en la legislación comparada, porque se considera que en un lapso más amplio pueden cambiar circunstancias o aptitudes del conductor que la autoridad no está en condiciones de comprobar por otro medio, ni tiene forma de enterarse. Otro aspecto importante son las exigencias requeridas para obtener la licencia. Es una realidad que actualmente hay organismos que otorgan la licencia por la mera concurrencia del interesado, otros son apenas un poco más exigentes, y pocos los que toman exámenes verdaderamente serios. Ello se debe en gran medida a la falta de una legislación adecuada y de medios técnicos y humanos apropiados. Se pretende modificar esta situación, con una reglamentación uniforme, en virtud de la cual, cualquiera sea la jurisdicción otorgante, obtendrá la licencia sólo quien apruebe un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas; un examen sobre legislación de tránsito; y un examen práctico sobre idoneidad para conducir. Además de este avance en materia de otorgamiento de licencias para conducir, se incluyen nuevos requisitos, no desconocidos en la legislación comparada, para quienes obtengan su primera habilitación. Durante un año, la reglamentación les impondrá ciertas restricciones en cuanto a velocidad y vías de tránsito, y además deberán conducir llevando en el vehículo el distintivo de su condición de principiantes. En materia de estructura vial, tít. V de la ley, se propician criterios y normas uniformes para la construcción de las vías de circulación, a ser observados por todos los organismos competentes. También en señalización se persigue la uniformidad, aspecto éste que, a pesar de que el país ha adherido a un sistema internacional (Convención de Ginebra – año 1949, ley 14814), lo cierto es que no se respeta en todas las jurisdicciones, pues no sólo se usan señales de otros sistemas, sino también algunas emanadas de criterios particulares y hasta contraídas a las normas mundiales. En materia de protección de la estructura vial, nuestro país invierte ingentes sumas en la red de caminos que no rinden el fruto esperado porque, en general, el tránsito no se ajusta al uso más eficiente de la vía según ha sido diseñada, sobre todo cuando el peso de los vehículos cargados excede los máximos permitidos, sobrecarga que se transmite a la calzada produciéndose los consiguientes deterioros. En consonancia con lo expuesto, se establece para casos especiales, como en el supuesto de vehículos que excedan dimensiones, pesos o cargas transmitidas a la calzada, un permiso de tránsito de carácter excepcional y válido únicamente para viajes determinados con el itinerario que en el mismo se indique y dentro de la jurisdicción que los otorgue. En el aspecto publicidad en la vía pública o en propiedades lindantes, la ley no introduce demasiados cambios con respecto a las normas vigentes. Cabe sí destacar la unificación de criterios que se persigue y la mayor precisión normativa, especialmente para las zonas urbanas. El título que es el VI – Vehículos, es uno de los que contiene más

innovaciones. Se pretende que todo nuevo automotor fabricado o armado en el país o importado entre a la circulación con la mayor cantidad de elementos y condiciones de seguridad, y que ellos perduren a través de toda su vida útil. Se legisla también sobre homologación de un modelo de vehículo por parte de la autoridad, para lo cual habrá de usarse el método de la declaración jurada por parte de los fabricantes o importadores únicos de un modelo que certificarán bajo su exclusiva responsabilidad, que el vehículo cumple, con los requisitos que exige la ley. Este método habrá de complementarse con la fiscalización de las características técnicas declaradas, tarea que estará a cargo del órgano estatal competente, en materia industrial. Tal control se hace extensivo también a las autopartes, aunque circunscripto a los aspectos y componentes relacionados con la seguridad, tanto primaria o preventiva; frenos, dirección, ruedas, etc., como secundaria o de apoyo, correa, acolchamiento interior, etc., y con la emisión de contaminantes. Asimismo se imponen ciertas obligaciones a los talleres mecánicos de reparación de piezas o sistemas que hacen a la seguridad activa o pasiva de los automotores, tales como la idoneidad técnica de los titulares y la responsabilidad que deben asumir el taller por los trabajos que ejecute. La revisión técnica periódica de todo automotor, es otra innovación introducida que se estima imprescindible para mantener los vehículos en condiciones técnicas de seguridad de marcha. Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de la revisión, los procedimientos a emplear y el criterio de evaluación de sus resultados, los establecerá la reglamentación. La revisión periódica se hará en el lugar de radicación del automotor, con las excepciones que habrá de prever el reglamento. Sin perjuicio de ella, la ley posibilita revisiones sumarias en la vía pública al solo efecto de verificar deficiencias aparentes y, en el caso de que existan, emplazar al conductor para que las subsane. La ley establece, tanto para los vehículos producidos en el país como para los que se importen, sean automóviles, microómnibus, ómnibus o camiones, el requisito general de que su construcción debe responder a las más avanzadas técnicas de protección de sus ocupantes en caso de choque, y determina las condiciones especiales de seguridad que deben reunir. La mayoría de los elementos exigidos están ya incorporados a los modelos más recientes de automóviles –aunque no así a otro tipo de automotores– como es el caso de los corrales y cabezales de seguridad, respecto de cuya utilidad deben cobrar conciencia tanto los conductores como sus acompañantes. Tomando datos de experiencias ajenas, como por ejemplo la de Estados Unidos de Norteamérica, en donde se ha calculado que se evitarían de 7000 a 9000 muertos por año si sólo se usara el ochenta por ciento de los cinturones instalados; o la de Australia, país en el cual se logró extender el uso del correa a un ochenta por ciento (80%) de los usuarios en menos de cuatro años, disminuyendo en un veintisiete por ciento (27%) las muertes en accidente y en un veintiocho por ciento (28%) las lesiones graves. Otro de los temas de antiguo tratamiento en la legislación de tránsito, es la regulación de los sistemas y elementos de iluminación, quizás porque se presta a modificaciones fáciles que desvirtúan su función. Este tema es tratado en la ley con un detalle inusual en razón de su importancia y del caos existente en la actualidad, tanto porque circulan vehículos que no llevan las luces necesarias como los que las tienen en demasía, siendo los unos tan peligrosos como los otros. Para los vehículos de otros tipos, como son los de tracción animal, velocípedos, acoplados, maquinaria especial, etc., se establecen, además de los requisitos exigidos a los automotores comunes, otros específicos para cada tipo, muy en particular para las casas rodantes remolcadas, que tanto auge vienen tomando, aunque fabricándose en forma desordenada, sin los estudios técnicos que garanticen las condiciones indispensables de estabilidad y seguridad. Los vehículos destinados al transporte de cargas –y también los de pasajeros– deben ajustarse, además, a las normas reglamentarias sobre paso y dimensiones, cuya finalidad es la protección de la estructura vial, y a la relación potencia-peso, cuya no observancia incide negativamente sobre la seguridad en el tránsito. El último título de la ley, el VII – Circulación, está dedicado fundamentalmente al usuario de la vía pública como destinatario natural de las reglas de circulación. Como en su reglamentación estarán contenidas todas las figuras contravencionales con la correspondiente sanción, se ha tratado de proveer claridad y sencillez a las normas con el fin de facilitar su entendimiento y consiguiente cumplimiento, evitando así crear nuevos inconvenientes y confusiones para el usuario. Las primeras normas de circulación que establece la ley son las correspondientes a los peatones. Estando esta ley destinada a regular todo el movimiento en la vía pública, no puede excluirse la consideración del principal protagonista de la vía pública, pues cuando la justicia ordinaria deba atribuir responsabilidades en un delito culposo, deberá disponer de normas claras que delineen la conducta de los usuarios en todos los roles posibles de la circulación. Las mismas normas que para los peatones rigen para las sillas de los discapacitados, para los coches de niños y para los menores de diez años con rodados propulsados por ellos. Los artículos siguientes contienen las reglas generales de la circulación referidas especialmente a los vehículos, las cuales ya están contempladas en las distintas legislaciones vigentes en el país. En particular merece comentarse la del art. 106, inc. d) en cuanto establece que en la vía pública los vehículos circularán respetando las indicaciones de la autoridad de aplicación o de comprobación, las señales de tránsito y las normas de la ley, en ese orden de prioridad. Tal prioridad ha dado lugar a dudas, dudas que no debieran ser tales puesto que el orden establecido está dado en función de la particularidad de la norma, que por este motivo causa excepción a otra más general. Tal es el caso cuando un agente de policía, ante una emergencia habilita un carril en sentido contrario al que tiene asignado o hace avanzar a los vehículos no obstante hallarse en rojo el semáforo instalado en el lugar. En los artículos siguientes se establecen las

reglas de circulación relativas a maniobras, prioridad en las encrucijadas, adelantamientos entre vehículos, virajes, circulación alrededor de rotondas, normas que rigen en las vías con semáforos en las vías multicarriles y en las autopistas, estacionamiento en las zonas urbanas, y uso de las luces cuando la luz natural ya resulta insuficiente. Esta regulación, de por sí muy importante, adquirirá particular trascendencia a partir del momento en que Ley de Tránsito tenga aplicación uniforme en todo el país. Entre tales normas cabe destacar que se reivindica la prioridad de paso en las encrucijadas para quien procede de la derecha, lo que no significa que la ley otorgue una facultad soberana a este último, sino que impone al otro la obligación de ceder el paso cuando ambos llegan al cruce casi simultáneamente. Las reglas sobre adelantamiento y el uso de las luces han merecido un detallado tratamiento por ser éstas las causas más comunes de accidentes, evitables si se lograra un adecuado respeto de ellos. En cuanto al estacionamiento en zonas urbanas, que es uno de los grandes problemas de las ciudades, la ley establece las reglas generales tendientes, fundamentalmente, a preservar la fluidez de la circulación y la seguridad del tránsito, pero es bueno señalar que, en definitiva, la fluidez depende más de una adecuada política local sobre planificación urbanística, del transporte y del tránsito, que de las normas generales. En el área céntrica de zona urbana y en vías peligrosas, el tránsito de los animales, de los vehículos de tracción a sangre, de los conducidos por menores de dieciocho años y de los rodados motorizados para niños será regulado a su criterio por la autoridad local, cuyas disposiciones deberán ser destacadamente anunciadas en el lugar de su imperio, según lo establece el art. 77. En cuanto a prohibiciones vinculadas con la circulación en la vía pública si bien la intención ha sido eliminar todas las innecesarias, superfluas o atentatorias, contra la libertad de transitar, ello no obstante se ha juzgado conveniente expresar taxativamente, reunidas en un solo artículo todas las que se relacionan muy estrechamente con los fines de la ley y que no están tratadas específicamente en otro artículos. La circulación de vehículos que no cumplen con las exigencias de seguridad impuestas por la ley podrá dar lugar a que la autoridad de aplicación proceda a retener el vehículo. Esta medida extrema se adoptará sólo cuando la exigencia insatisfecha sea de tal importancia que ni aun aplicando el conductor todo su cuidado y prevención podría continuar circulando el vehículo sin poner notoriamente en peligro real la seguridad del tránsito. La retención del vehículo se limitará al tiempo necesario para subsanar el incumplimiento de la exigencia de seguridad de que se trata. El criterio sustentado al incluir esta norma que faculta a la autoridad de aplicación a retener un vehículo, es exclusivamente el de preservar la seguridad del tránsito, no procediendo por lo tanto aplicarla en aquellos casos en que los requisitos incumplidos no sean sustanciales para la misma. De conformidad con principios éticos y jurídicos, se trata de resguardar la libertad del ciudadano en tanto no ponga en peligro la vida de los demás, filosofía ésta que se refleja en todo el texto del proyecto. Las reglas de velocidad de los vehículos dan contenido a todo un capítulo dentro del título relativo a la circulación, ello por su influencia en la fluidez del tránsito y en la ocurrencia de accidentes. Las altas velocidades aumentan los riesgos de éstos y su gravedad. La marcha lenta, muy por debajo de la velocidad mediante la corriente también acrece los riesgos, que los padecen no sólo quienes avanzan con lentitud sino también los que se ven impedidos a adelantarseles. Con estos criterios, la ley establece límites máximos y también límites mínimos de velocidad, en zonas urbanas y rurales y en autopistas y semiautopistas, sin perjuicio de lo cual sienta la norma de que el conductor, aun autorizado a desarrollar una velocidad mayor o limitada a una velocidad mínima, debe circular siempre a una velocidad tal que teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tipo y densidad de su tránsito tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así, deberá abandonar la vía o detener la marcha. En tema de las competencias de velocidad con automotores en la vía pública ha sido objeto de intensa discusión con el pronunciamiento por parte de algunos organismos intervinientes en favor de la prohibición absoluta. Ello no obstante se estimó en definitiva como más conveniente una restricción parcial, con la exigencia del cumplimiento de requisitos dirigidos a posibilitar la continuidad del tránsito por la zona y la eliminación de riesgos. Se consideró que en nuestro país, con vasto territorio casi despoblado, cuyas vías de comunicación es necesario promocionar, no cambia la prohibición absoluta por la existencia de los llamados circuitos semipermanentes, tan seguros como muchos autódromos, y por el arraigo de este deporte, especialmente en el interior, donde se cuenta entre los más populares y resulta fuente de ocupación y de esparcimiento para un vasto sector de la población. El tema de los grandes vehículos de transporte en la ruta es motivo de especial consideración, dadas las características de dicho tránsito y su incidencia sobre la fluidez y seguridad de la circulación general. Finalmente, el último capítulo de la ley proyectada, trata de una cuestión de suma importancia, cual es la implantación de la obligatoriedad de cubrir con un contrato de seguro la responsabilidad civil emergente de daños irrogados a terceros por todo automotor. Esta medida ha sido reiteradamente solicitada por los congresos argentinos de Vialidad y Tránsito celebrados en el país desde el año 1964 y aparece incluida en todos los anteproyectos que como antecedentes han sido consultados para la elaboración del adjunto proyecto de ley. Además, ningunos de los numerosos organismos que opinaron sobre el proyecto ha objetado la medida, incluyendo a las entidades que agrupan a los usuarios y a las del sector seguros. Fuera de nuestro país, casi todos los países europeos lo tienen implantado. En América también lo tienen Brasil, Canadá y una gran parte de los Estados que integran Estados Unidos de Norteamérica. En los demás continentes, podemos mencionar a Japón, Australia, Nueva Zelandia y Sudáfrica,

entre otros. Es evidente que la implantación de este seguro obligatorio tiene por objetivo principal no la protección del patrimonio del asegurado –si bien ésta es una de las consecuencias positivas del mismo– sino la de garantizar a los terceros damnificados por accidentes de tránsito, una forma de protección y alivio a través de un resarcimiento en cierto modo adecuado. El tremendo riesgo que el tránsito origina, puede poner a cualquier conductor en situación de provocar un daño de cualquier tipo y magnitud con su vehículo. Ante esta realidad, es bueno separar que no todos los vehículos que circulan están asegurados. Las estimaciones de los entes vinculados con la actividad aseguradora y con el control del tránsito, dan como resultado que el porcentaje del parque de vehículos particulares asegurados (los de servicios públicos de pasajeros y de cargas están todos) sólo es de alrededor del cincuenta por ciento (50%). En esta situación la implantación de la obligatoriedad del seguro de que se trata no tiende sino a garantizar a los damnificados un adecuado resarcimiento que los responsables de los accidentes que pertenecen a esta franja del 50 por ciento (50%) de los asegurados, no siempre está patrimonialmente en condiciones de proporcionar. Y si lo estuvieran, tal vez fuera, en muchos casos, con grave afectación de la estabilidad financiera del propio grupo familiar. Pero más allá, este objetivo –de carácter social, pudiera llamarse– que persigue la norma propiciada, cabe destacar que el seguro obligatorio guarda estrecha vinculación con el cumplimiento de la finalidad esencial de la ley, cual es la de lograr la máxima seguridad del tránsito y propender a la disminución de daños a personas y bienes, porque estructurado a este objeto determinando la prima en función del comportamiento del conductor y su vehículo, es decir aumentando el valor de aquélla si el asegurado denuncia accidentes y disminuyéndolo cuando no los registra, se aprecia que se estimulará al asegurado a esmerarse en la prevención de accidentes, no sólo por el beneficio material que pudiera alcanzar, sino también por la complacencia de poder exhibir lo que en definitiva es un indicador de eficiencia en la conducción.

5. Consideración final: No es exagerado afirmar que la sanción del presente proyecto de ley colocará a nuestro país en un plazo de igualdad con las naciones más avanzadas en materia de legislación sobre tránsito y seguridad vial. Ha de ser esta ley, una vez adoptado su texto por las provincias, el instrumento fundamental para el logro de los grandes objetivos que se persiguen esto es, seguridad en el tránsito y fluidez en la circulación. Con esta herramienta esencial y una aplicación coordinada y uniforme en todo el ámbito del país, en todos los caminos y calles de la República Argentina, sin perjuicio de su régimen federal, los resultados apetecidos comenzarán a producirse, reflejados en una gradual reducción de la tasa de accidentes de tránsito y la mejora sensible en las condiciones generales de la circulación. Se descuenta que la tarea de instrumentar la aplicación uniforme de la ley en todo el país ha de ser ardua y compleja exigiendo su realización un acendrado espíritu de coordinación. Pero las metas propuestas, que no son sino ahorrarle una parte importante de las víctimas que ocurren en sus calles y caminos; permitir a los usuarios de la vía pública el ejercicio de sus derechos en condiciones acordes con las que el país merece y desde hace tiempo reclama, y evitar a la comunidad la distracción de los ingentes recursos que le cuesten los accidentes de tránsito, son estímulos más que suficientes para emprender sin hesitaciones aquella tarea. Dios guarde a vuestra excelencia. Bauer – Licciardo – Navajas Artaza – Lennon – Reston

En uso de las atribuciones conferidas por el art. 5 del Estatuto para el Proceso de Reorganización Nacional, El presidente de la Nación Argentina sanciona y promulga con fuerza de ley:

Art. 1.– Apruébase como Ley de Tránsito el conjunto de normas contenido en el anexo a la presente, de la que forma parte, compuesto de 145 artículos, que será de aplicación en la jurisdicción federal y en la de las provincias que la adoptaren.

Art. 2.– La presente ley comenzará a regir a los noventa días de su publicación, salvo lo dispuesto en el art. 5 . El Poder Ejecutivo nacional deberá darle difusión extraordinaria durante este lapso y mantener luego su divulgación en forma permanente.

Art. 3.– El Poder Ejecutivo nacional invitará a las provincias a adoptar para sí íntegramente esta Ley de Tránsito y su reglamentación, y a dictar en consecuencia las correspondientes normas procesales así como a darles extraordinaria difusión, previa a su vigencia.

Art. 4.– El Poder Ejecutivo nacional invitará igualmente a las provincias:

a) A establecer un organismo jurisdiccional que centralice el control sobre el cumplimiento de la ley, y la recopilación de antecedentes estadísticos, la armonización de la acción de las autoridades con competencia en la vía pública y la capacitación de los funcionarios de aplicación y comprobación.

b) A participar en la creación e integración de un ente federal del tránsito que centralice las acciones de interés interjurisdiccional, estudie y aconseje las medidas de interés general a los fines de la ley, la prevención de accidentes.

c) A cooperar en el funcionamiento de un registro nacional de antecedentes de tránsito que contradice la información proveniente de los organismos jurisdiccionales, sobre conductores habilitados e inhabilitados, sus antecedentes como tales y procese datos estadísticos para la investigación de accidentes.

d) A dotar a sus respectivas fuerzas policiales de un cuerpo especializado en tránsito y prevención de accidentes.

e) A desarrollar programas de educación vial en todos los niveles de enseñanza y campañas permanentes por los medios de difusión.

Art. 5.– La reglamentación determinará las distintas fechas en que paulatinamente las autoridades correspondientes irán exigiendo el cumplimiento de las diversas disposiciones nuevas, con respecto a la legislación reemplazada, que esta ley crea.

Art. 6.– Deróganse las leyes 13893 y 14224 .

Art. 7.– Comuníquese, etc. Bignone – Bauer – Licciardo – Navajas Artaza – Lennon – Reston

Anexo LEY DE TRÁNSITO

PARTE I: DISPOSICIONES GENERALES

TÍTULO I

Capítulo único

Art. 1.– Fines. La presente ley tiene los siguientes fines:

a) Lograr seguridad en el tránsito y la disminución de daños a personas y bienes.

b) Dar fluidez al tránsito, tendiendo

al máximo aprovechamiento de las vías de circulación.c) Preservar el patrimonio vial y automotor del país.d) Educar y capacitar para el correcto uso de la vía pública.e) Disminuir la contaminación del medio ambiente, proveniente de los automotores.Art. 2.– Ámbito. La presente ley, su decreto reglamentario y demás normas accesorias serán de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, excluidos los ferrocarriles, y a las actividades relacionadas con los vehículos, las personas y el medio ambiente en cuanto sean factores del tránsito.Art. 3.– Autoridades competentes. Para las normas de circulación contenidas en esta ley y su reglamentación, son autoridad de aplicación la policía y las fuerzas de seguridad en sus respectivas jurisdicciones. Ello no excluye la existencia de autoridades de comprobación.El dictado de las normas locales accesorias a esta ley referentes a tránsito, estacionamiento, ordenamiento del transporte de pasajeros y carga y habilitación de talleres mecánicos de reparación de automotores, estará a cargo de la autoridad local respectiva.Art. 4.– Preeminencia de la ley especial. La presente ley regula con exclusión de toda otra norma las materias contempladas en su art. 2.Art. 5.– Convenciones internacionales. Las convenciones internacionales sobre tránsito que sean ley de la república, serán aplicables a los vehículos matriculados en el extranjero en circulación por el territorio nacional, y a las demás circunstancias que contemplen, sin perjuicio de la aplicación de la presente en las materias no consideradas por tales convenciones.Art. 6.– Libertad de transitar. En garantía del derecho de transitar libremente, quedan prohibidas la retención del conductor, de su vehículo, de su documentación o de su licencia habilitante por cualquier motivo, salvo en aquellos casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por juez competente.Art. 7.– Definiciones. A los efectos de la presente ley se entenderá:Por autopista, una semiautopista sin cruces a nivel y con limitación de ingreso directo desde los predios lindantes.Por autoridad jurisdiccional, la de cada Estado provincial y la de la Capital Federal y del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.Por autoridad local, la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción asignada a una de las fuerzas de seguridad.Por baliza, la señal fija o móvil con luz propia o retrorreflectante de luz que se pone de marca para advertir.Por banquina, la zona del camino contigua a la calzada, que si no está delimitada tiene un ancho de tres metros.Por calzada, la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos.Por camino, una vía rural mejorada.Por camioneta, el automotor para transportar carga de hasta tres mil quinientos kilogramos de peso total.Por maquinaria especial, el artefacto esencialmente construido para otros fines, pero capaz de transitar.Por parada, el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros.Por peso, el total del vehículo más su carga y ocupantes.Por semiautopista, un camino pavimentado con calzada para ambas manos con separadores de tránsito que obstaculizan el paso de una mano a la otra.Por senda peatonal, la parte de la calzada destinada al cruce de peatones. No estando demarcada es la prolongación virtual de la acera, salvo que exista puente o túnel, para peatones.TÍTULO II: PRINCIPIOS PROCESALESCapítulo I: GeneralidadesArt. 8.– Identificación de la autoridad. Las autoridades de aplicación o comprobación, antes de advertir sobre una falta a un presunto infractor, deberán presentarse diciendo claramente su número de identificación y dependencia inmediata en la que prestan servicios.Si labran acta de comprobación, entregarán su copia al presunto infractor. Para ello utilizarán el formulario reglamentario.Art. 9.– Principios básicos. Las normas de procedimiento para la aplicación de la presente se ajustarán a los siguientes principios:a) Defensa en juicio. Se asegurará el derecho de defensa del presunto infractor en el proceso y la posibilidad de recurrir ante la justicia ordinaria.b) Acción por contravención. El acta de comprobación de la infracción será evaluada por la autoridad de juzgamiento con sujeción a las reglas de la sana crítica.La acción para la imputación de faltas es pública, debiendo la autoridad actuar de oficio y asimismo comprobar todo hecho denunciado formalmente por persona, mayor de dieciséis años.c) Tiempo hábil. Todos los días, por lo menos durante dieciséis horas, debe haber una autoridad de juzgamiento en funciones.d) Documentación. El falseamiento de datos o circunstancias al documentar el proceso dejará incurso a su autor en el delito previsto en el art. 293 del Código Penal.e) Gratificaciones. Quedan prohibidas las gratificaciones del Estado a su personal por las infracciones que comprobare.Art. 10.– Notificaciones. Toda notificación procesal se realizará dejando constancia de ella en el domicilio fijado en la licencia habilitante o en el domicilio real o legal del presunto infractor.Si al presunto infractor se le entregare copia del acta de comprobación, ella hará las veces de notificación de comparendo, que no podrá ser antes de tres días sin la conformidad del interesado, ante la autoridad de juzgamiento la que deberá estar perfectamente identificada.Art. 11.– Registro de antecedentes. Las sentencias, los datos de presuntos infractores prófugos o rebeldes y demás información útil a los fines de esta ley se comunicarán de inmediato al registro de antecedentes de tránsito. A éste se le solicitarán también los antecedentes del presunto infractor al iniciársele el pertinente proceso.Los actos y notificaciones de otra jurisdicción son válidos siempre que exista reciprocidad con ella.Art. 12.– Prórroga de jurisdicción. El presunto infractor domiciliado en jurisdicción distinta de aquella en la que se labrare el acta de comprobación, deberá a su solicitud, si existe reciprocidad con la autoridad de juzgamiento de su domicilio, ser juzgado ante ésta.Art. 13.– Extensión del beneficio. El domiciliado en una jurisdicción de la que, en forma fehaciente, acredite la necesidad de ausentarse de la misma, podrá ser juzgado a su regreso en el plazo que fije la autoridad, el cual no será superior a sesenta días. Si el viaje fuere al extranjero, aquél podrá ampliarse al plazo acreditado como necesario.Art. 14.– Domiciliados en otra jurisdicción. Salvo la situación contemplada en el artículo siguiente, no se

puede obligar a comparecer a imputados o sancionados, domiciliados en otra jurisdicción siempre que exista reciprocidad con ésta. En tal caso se remitirán los antecedentes a la autoridad competente de su domicilio para el juzgamiento o ejecución de la sentencia, según corresponda. Art. 15.— Extensión de la jurisdicción. A los efectos de los arts. 12, 13 y 14 se consideran sujetos a una misma autoridad jurisdiccional de juzgamiento a los domiciliados a menos de sesenta kilómetros de vía pública directa del lugar del proceso. Para los que tengan domicilio fuera del país, se tendrá en cuenta como tal, a los efectos de esta ley, la residencia o habitación. Capítulo II: Medidas cautelares Art. 16.— Retención preventiva. La autoridad de aplicación deberá retener a los conductores sorprendidos en “in fraganti” estado de intoxicación alcohólica o con indicios vehementes de intoxicación por estupefacientes. Esta retención se limitará al tiempo necesario para que vuelvan al goce normal de sus facultades. La presunta comisión de infracciones a las disposiciones de esta ley no autoriza la retención de persona alguna, salvo la que fugue después de participar en un accidente o en los casos contemplados en los incs. b), c), d) y g) del art. 42. Esta retención se limitará al tiempo estrictamente necesario para establecer su identidad y antecedentes y recibirle declaración. En ningún caso la retención podrá exceder de doce horas, debiendo siempre labrarse el acta de comprobación respectiva y poner de inmediato el hecho en conocimiento de la autoridad de juzgamiento. Art. 17.— Procedimiento con menores e ineptos. Los menores de dieciocho años en infracción al art. 57, o los conductores que se han vuelto físicamente ineptos, no podrán seguir conduciendo, debiendo la autoridad de aplicación adoptar las siguientes medidas: a) Respecto a los menores: les serán retenidos los vehículos para entregárselos a sus representantes legales o a quien acredite la propiedad o tenencia legítima. b) Respecto a los vueltos ineptos: Se les retirarán su licencia habilitante, que la autoridad de juzgamiento les devolverá una vez cesada la falta de aptitud. c) Respecto a los conductores que evidencien estar en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes: Podrán ser retenidos previamente según el art. 16. En los casos de los incs. b) y c) se informará a la autoridad pertinente a los efectos de la aplicación si correspondiere, del art. 71. Art. 18.— Depósitos de elementos. Serán remitidos a depósitos oficiales: a) Los vehículos retenidos por la autoridad de aplicación en virtud de la facultad contemplada en los arts. 17 y 123, pasado que fuese un tiempo prudencial sin que se presenten los representantes legales o de incumplido el requisito faltante según el caso. b) Los vehículos, partes de los mismos u otros elementos que estuvieren notoriamente abandonados en la vía pública. c) Después de las 48 horas de notificado el propietario, de la medida a tomar, los vehículos que hayan sufrido deterioros graves o que no estando en condiciones de circular permanecen en la vía pública más tiempo del preciso para disponer su reparación. Art. 19.— Inconducta procesal. La autoridad de juzgamiento podrá aplicar sanciones de multa hasta el máximo establecido en el párr. 3 del art. 36, en los casos de: a) No comparencia sin causa justificada del presunto infractor o del imputado debidamente notificados, o de los testigos y peritos designados, así como por las negativas de éstos a declarar informar. b) Negativa o reticencia del propietario del vehículo, en la individualización del presunto infractor que la conducía en una circunstancia claramente determinada. Capítulo III: Recursos judiciales Art. 20.— Apelación. Sin perjuicio de las instancias que prevea el procedimiento para la autoridad de juzgamiento, se podrán interponer recursos de apelación y de nulidad ante la justicia competente contra las sentencias condenatorias definitivas, salvo las sanciones de multa por faltas impuestas por jueces letrados. Aquellos recursos se plantearán y fundarán ante la autoridad que impuso la sanción recurrida dentro de los tres días de notificada la sentencia, sobre la que tendrán efecto suspensivo. En tal caso las actuaciones deberán ser elevadas dentro de los dos días de fundados los recursos. En la Capital Federal será competente para entender en los recursos, la Justicia nacional en lo correccional, la que actuará como tribunal de única instancia. Art. 21.— Nulidad. El recurso de nulidad se deducirá junto con el de apelación, y procederá cuando se hayan violado u omitido por las autoridades intervinientes las formas sustanciales del procedimiento, o por contener el efectuado defectos que, por expresa disposición legal, anulen lo actuado. Art. 22.— Queja. Se podrá recurrir por la vía del recurso de queja directamente ante la justicia competente, cuando se encuentren vencidos los plazos para dictar sentencia o para elevar los recursos de apelación o de nulidad o cuando se deniegue alguno de éstos. Art. 23.— Normas supletorias. Para todo aquello no previsto especialmente por las normas procesales específicas, se aplicará supletoriamente el Código de Procedimientos en Materia Penal. TÍTULO III: RÉGIMEN DE SANCIONES Capítulo I: Principios generales Art. 24.— Inimputabilidad. Son inimputables para esta ley los menores de catorce años y quienes lo son para el Código Penal. Art. 25.— Culpabilidad. La no intencionalidad en la comisión de faltas, así como los estados de intoxicación alcohólica o por estupefacientes, de los conductores, no serán circunstancias eximentes de la sanción que corresponda por esta ley. Art. 26.— Régimen de menores. A los menores de catorce años a dieciocho años de edad y en cuanto a la sanción de arresto, se les aplicará las normas de las leyes 22277 y 22278. Art. 27.— Personas ideales. Toda persona jurídica sujeto de derecho, sea pública o privada, será pasible de las sanciones pecuniarias previstas por esta ley. Pero si la contravención en la vía pública es imputable a dependientes de ella, la sanción se impondrá sólo a éstos. Art. 28.— Entes públicos. Si una persona jurídica de carácter público fuera reiteradamente sancionada, la autoridad de juzgamiento, además de aplicar en cada caso la sanción correspondiente, deberá poner tal anomalía en conocimiento de la máxima autoridad de la reincidente, a fin de que se adopten las medidas tendientes a normalizar la situación. Capítulo II: Clasificación y calificación de las

faltas Art. 29.— Clasificación de las faltas. Se consideran faltas graves para esta ley: a) Poner en peligro la salud de los usuarios de la vía pública conduciendo inadecuadamente, con exceso de velocidad o superando los límites del art. 92. b) Causar daños de consideración a las cosas y a la estructura vial. c) Conducir careciendo del seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros. d) Permitir la conducción de un vehículo de su propiedad o bajo su responsabilidad a persona no habilitada. e) Fugar luego de ser partícipe de un accidente de tránsito o negarse a suministrar, en tal circunstancia, los datos esenciales de su licencia de conductor o comprobante del seguro obligatorio, exhibiendo tales documentos. f) Entrar en una encrucijada estando en rojo el semáforo correspondiente. g) Impedir el avance de los vehículos indicados en el art. 130 en las circunstancias en él determinadas. h) Obstruir una encrucijada o estorbar, circulando inadecuadamente, la fluidez del tránsito. i) Adelantarse por la derecha a otro vehículo, salvo en las excepciones del art. 111. j) Pasar el conductor de un transporte público de pasajeros sin detener el vehículo en la parada establecida para recoger a los usuarios que ahí lo esperan. k) Detener un conductor su vehículo de transporte público urbano, de tal manera que no permita que lo adelanten los vehículos que le siguen. l) Todas las enumeradas en el art. 42. Las faltas no indicadas precedentemente se considerarán leves. Art. 30.— Atenuantes. Las sanciones podrán ser atenuadas, o eximirse de las mismas: a) Por una necesidad debidamente acreditada, considerada en relación con la gravedad de la falta cometida. b) Cuando por las circunstancias del caso, la falta cometida sea intrascendente. c) Cuando el presunto infractor, aun actuando diligentemente, no pudo evitar cometer la falta. Por cada uno de los atenuantes indicados, se disminuirá en un tercio la sanción correspondiente a la falta. Art. 31.— Agravantes. Las sanciones se agravarán en los siguientes casos: a) Cuando la falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o sea muy importante el daño producido a las cosas. b) Cuando se trate de una falta grave cometida en banda o asonada, con la salvedad de que ésta no podrá ser atribuida por el solo testimonio de la autoridad de aplicación o comprobación. c) Cuando el infractor haya cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia, de emergencia u oficial. d) Cuando la haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia, o del cumplimiento de un servicio público u oficial. e) Cuando el infractor sea funcionario público y haya cometido la falta abusando de su carácter de tal. f) Cuando sea aplicable el párr. 2 del art. 123. Por cada uno de los agravantes indicados, se aumentará al doble la sanción correspondiente a la falta. Art. 32.— Reincidencia. El infractor que merezca una nueva sanción por faltas leves dentro del plazo de un año o por faltas graves dentro del plazo de tres años, será considerado como reincidente. Los plazos se contarán a partir de la infracción, no computándose el lapso de inhabilitación con que hubiera sido sancionado. Las sanciones por faltas graves serán antecedentes para aplicar la reincidencia por comisión de faltas leves; no así a la inversa. Art. 33.— Concurso real de faltas. Cuando concurren varias infracciones independientes entre sí, se aplicará la suma total de las sanciones correspondientes a cada una de las faltas cometidas, aunque sin exceder el máximo fijado por esta ley para cada especie de sanción de que se trate. Si se trata de sanciones de distinta especie, serán aplicadas simultáneamente. Ideal. Cuando un hecho cayere bajo más de una sanción, se le aplicará sólo la mayor. Art. 34.— Sanción de la reincidencia. Para sancionar la reincidencia se observarán las siguientes reglas: a) En la primera reincidencia, la multa correspondiente a la falta se aumentará en un cuarto, en la segunda reincidencia en un medio, en la tercera en tres cuartos y en las siguientes, se multiplicará por el número de reincidencias cometidas menos dos. b) Si la multa a aplicar por reincidencia en faltas leves excede el máximo establecido para el caso por esta ley, se impondrá al infractor sanción de inhabilitación de hasta seis meses. c) Si la multa a aplicar por reincidencia en faltas graves excede el máximo establecido para el caso por esta ley, el exceso se convertirá en arresto de hasta treinta días, aplicando para ello la equivalencia del art. 38. d) Por primera y segunda reincidencia en faltas graves, se podrá aplicar accesoriamente, inhabilitación de hasta nueve y doce meses, respectivamente. En las subsiguientes deberá imponerse esta sanción entre un mínimo y un máximo, que será de tres y dieciocho meses para la tercera reincidencia, duplicándose en las posteriores tales lapsos. Capítulo III: Sanciones Art. 35.— Clases. Las infracciones a las disposiciones de esta ley serán sancionadas con: a) Multas. b) Arresto no redimible. c) Inhabilitación accesoria para conducir vehículos o determinada categoría de ellos. d) Concurrencia obligatoria a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública. e) Clausura de establecimientos comerciales o industriales. Art. 36.— Para determinar el valor de las multas se utilizará una unidad fija, que se denominará U.F., equivalencia al precio de venta al público de diez litros de nafta común. En la sentencia, el monto de la multa se determinará en U.F., y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago. Cada infracción del usuario de la vía pública será sancionada con hasta sesenta U.F. máximo que se ampliará a ciento veinte y ciento ochenta U.F. en los casos de concurso y de reincidencia, respectivamente. El monto único de multa que corresponda a cada tipo de infracción del usuario de la vía pública será el reglamentario. En las infracciones del no usuario, aquellos máximos se multiplicarán por diez. Art. 37.— Pago voluntario. El pago voluntario de la multa que corresponda a la infracción que se atribuye en el acta de comprobación, disminuirá a aquélla en un cuarto, si es de monto único, y al mínimo si no lo es. Tratándose de faltas graves tal reconocimiento tendrá legalmente los efectos de una sentencia condenatoria firme y no podrá hacerse uso de aquella franquicia para más de tres infracciones al año. Art. 38.— Conversión de la multa en arresto. En caso de incumplimiento, la sanción de multa será convertida en arresto a razón

de un día por cada doce unidades fijas (U.F.) impagas, ello sin exceder los términos máximos establecidos en el art. 43. Art. 39.– Pago en cuotas. Previo a la conversión en arresto, la autoridad de juzgamiento podrá ofrecer al sancionado el pago de la multa en cuotas acordes con su situación económica. Art. 40.– Cobro por la justicia ordinaria. Cuando por razones de hecho o de derecho no pueda convertirse en arresto, el cobro de la multa se perseguirá por la vía que corresponda en la justicia ordinaria, siendo para ello título ejecutivo suficiente el certificado de la deuda, expresada en U.F., extendido por la autoridad de juzgamiento. Art. 41.– Recaudación de las multas. El cincuenta por ciento del monto recaudado en una jurisdicción en concepto de multas, se destinará por sus autoridades competentes a costear programas y obras específicas en beneficio del cumplimiento de los fines establecidos en el art. 1 de esta ley. Art. 42.– Arresto. La autoridad de juzgamiento podrá imponer arresto a los siguientes casos: a) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefaciente. b) Por conducir sin haber sido habilitado por ello. c) Por conducir teniendo suspendida la habilitación para ello. d) Por conducir estando sancionado con la inhabilitación. e) Por cruzar, conduciendo, un paso ferroviario a nivel con barreras bajas o luz o señal sonora patentes. f) Por participar u organizar en la vía pública competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores. g) Por reincidir en el incumplimiento de la prohibición señalada por la luz roja del semáforo, en más de tres oportunidades, en el lapso de un año. h) En los casos de los arts. 34, inc. c) y 48. Art. 43.– Límite. El arresto no podrá exceder de quince días por infracción, ni de treinta días en el supuesto de concurso y de reincidencia. Art. 44.– Forma. Los infractores arrestados cumplirán su sanción sin rigor penitenciario y en ningún caso a más de sesenta kilómetros de vía directa del lugar de juzgamiento o de su domicilio, ni juntamente con encausados o condenados por delitos comunes, ni con personas del otro sexo. Art. 45.– Cumplimiento diferido o en otra jurisdicción. El cumplimiento de la sanción de arresto podrá diferirse hasta noventa días, cuando el infractor acredite que antes de ese lapso, aquél le pueda ocasionar perjuicios de consideración. Ello procederá aunque el arresto haya comenzado a ejecutarse. Si el arresto le fue impuesto en otra jurisdicción que la de su domicilio, el infractor podrá siempre solicitar cumplirlo en ésta. Art. 46.– Arresto domiciliario. El arresto podrá cumplirse en el domicilio del infractor cuando se trate: a) De enfermos o mujeres embarazadas o en período de lactancia. b) De menores de dieciocho años. c) De mayores de sesenta y cinco años no reincidentes. d) De lisiados a los que a criterio de la autoridad de juzgamiento, deba concedérsele esta exención. El quebrantamiento del arresto domiciliario sin autorización, salvo por causa de fuerza mayor, obligará al cumplimiento efectivo del período que reste, pudiendo adicionarse hasta un tercio del total. Art. 47.– Inhabilitación. La inhabilitación accesoria se aplicará en los casos previstos en los incs. b) y d) del art. 34 y en los de concurso real de faltas graves, ocasión ésta en la que no podrá excederse de tres años. Rehabilitación. Cumplidos los dos tercios de la inhabilitación o diez años de ella, cuando fuere mayor el infractor que la respetó podrá solicitar la suspensión del lapso pendiente, siendo potestativo de la autoridad de juzgamiento, fundada en su sana crítica, concederla o no. Art. 48.– Cursos especiales. La concurrencia obligatoria que contempla el inc. d) del art. 35 podrá imponerse como sanción principal o accesoria. En este caso su cumplimiento redime del pago de la multa. En ambos supuestos, su incumplimiento será convertido en arresto de hasta diez días. Art. 49.– Clausura. La clausura podrá imponerse, como sanción principal o accesoria, a establecimientos infractores a esta ley. La clausura, que no podrá exceder de treinta días, será resuelta por la autoridad competente para habilitar su funcionamiento, a instancia fundada de la autoridad de juzgamiento y siempre que aquélla lo considere conveniente. Art. 50.– Cancelación o suspensión de la autorización. La autoridad de juzgamiento podrá solicitar a la autoridad concedente la suspensión o cancelación del permiso para la prestación de un servicio público o para transportar pasajeros o carga ante reiteradas violaciones a esta ley. Art. 51.– Quebrantamiento de sanciones. El quebrantamiento de la sanción del art. 49 implicará la imposición de una multa de sesenta U.F. y el cumplimiento íntegro de la sanción quebrantada sin contar el tiempo ya cumplido. Art. 52.– Sanción y libertad condicional. La autoridad de juzgamiento no aplicará sanciones condicionales, ni concederá libertades condicionales. Capítulo IV: Extinción de acciones y sanciones Art. 53.– Causas. La extinción de acciones y sanciones se opera: a) Por muerte del presunto infractor o del sancionado. b) Por la prescripción. c) Por el indulto o conmutación de sanción. Art. 54.– Prescripción de la acción. La acción por contravención prescribe: a) En las faltas graves a los tres años. b) En las faltas leves al año. Art. 55.– Prescripción de la sanción. La sanción prescribe a los tres años de dictada aunque no hubiera sido notificada, o desde su quebrantamiento, salvo que se tratara de inhabilitación para conducir. Art. 56.– Interrupción de la prescripción. La prescripción de la acción y de la sanción se interrumpe: a) Por la comisión sobreviniente de una falta grave. b) Por una secuela del juicio por la infracción. c) Por la ejecución judicial de las sanciones de multa. En estos casos el plazo transcurrido hasta el acto interruptor se considerará como no cumplido. Art. 57.– Normas supletorias. Es de aplicación supletoria del presente título, la parte general del Código Penal. PARTE II: DISPOSICIONES ESPECIALES TÍTULO IV: USUARIOS DE LA VÍA PÚBLICA Capítulo I: Capacitación Art. 58.– Edades para conducir. Para conducir en la vía pública es necesario tener las siguientes edades mínimas: a) Veintiún años para automotores afectados al transporte público de pasajeros, camiones, maquinaria especial no agrícola y motocicletas de más de trescientos centímetros cúbicos de cilindrada. b) Dieciocho años para arreos, vehículos de tracción animal y demás automotores. c) Dieciséis años para tractores agrícolas, mientras no se lleve pasajero. d) Catorce años para vehículos de

tracción animal para sólo un pasajero o de carga de hasta setecientos cincuenta kilómetros de peso; para arreos de hasta ocho animales y para ciclomotores mientras no se lleve pasajero.e) Diez años para rodados propulsados por el conductor, bajo la vigilancia, en tanto éste no tenga catorce años de edad, de persona mayor de dieciséis.f) Cualquier edad por debajo de los diez años, para rodados propulsados por el conductor que circulen por aceras, plazas, parques u otros sitios para recreos a pie, bajo la vigilancia en tanto aquél no tenga diez años de edad, de persona mayor de dieciséis.La autoridad jurisdiccional podrá establecer en razón de características locales, excepciones para conducir animales o vehículos no motorizados.Art. 59.– Educación para el uso de la vía pública. Para el correcto uso de la vía pública:a) Se impondrán en la enseñanza primaria y secundaria temas y asignaturas de educación y capacitación a ese fin.b) Se procurará, en la enseñanza técnica y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de esta ley.c) Se difundirán adecuadamente las medidas aconsejables a los usuarios para prevenir accidentes.d) Se estructurarán y aplicarán constantemente medidas adecuadas para la prevención de accidentes.e) Se destinarán predios accesibles para la enseñanza y práctica de la conducción.f) Se prohíbe la publicidad laudatoria de conductas contrarias a los fines de esta ley.g) Se prohíbe participar u organizar en la vía pública competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.Art. 60.– Escuelas de conducción. Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos deben cumplir los siguientes requisitos:a) Poseer habilitación de la autoridad local competente.b) Contar con instructores profesionales matriculados.c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar en todas las clases de licencias para las que solicitaron habilitación.d) Cubrir con seguro de responsabilidad civil los eventuales daños emergentes de la enseñanza.e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de seis meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener.f) No tener personas, socios o directivos vinculados de manera alguna con la oficina expedidora de licencia de conductor de la jurisdicción.g) Cumplir las normas de higiene y salubridad exigidas para el transporte público de pasajeros.Art. 61.– Matrícula de instructor. La autoridad jurisdiccional otorgará matrículas de instructor profesional de conducción de vehículos debiendo exigir a cada aspirante:a) Que posea habilitación para conducir en la clase de licencia que aspira enseñar.b) Que acredite buena conducta.c) Que apruebe el examen reglamentario de idoneidad especial.Las matrículas tendrán validez por dos años, renovables bajo las mismas condiciones de su otorgamiento y revocables por la autoridad de juzgamiento, de oficio a petición fundada de la autoridad otorgante.Los instructores profesionales sólo podrán ejercer como titulares o adscriptos de una escuela de conducción.Art. 62.– Aptitud de conductores. Todo conductor podrá ser invitado a someterse a pruebas autorizadas para determinar su estado de intoxicación alcohólica, de drogadicción o su idoneidad en ese momento para conducir.Art. 63.– Idoneidad de la autoridad. A los fines de esta ley, se exigirá a las autoridades de aplicación y comprobación la concurrencia periódica a cursos especiales de enseñanza de ella y su reglamentación, y de capacitación para saber cumplirla ejemplarmente y hacerla cumplir.Art. 64.– Choferes de vehículos oficiales. Los conductores de vehículos oficiales y los de las fuerzas armadas, de seguridad o policiales, deberán extremar su celo en la conducción para convertirse en ejemplo de acatamiento a todas las disposiciones de esta ley, inclusive cuando tengan que hacer uso de las franquicias de excepción que a algunos de ellos les otorga el art. 130.Capítulo II: Licencia de conductorArt. 65.– Características. Todo conductor de un automotor debe ser titular de sólo una licencia habilitante, que le será expedida por la autoridad jurisdiccional de su domicilio.El titular de la licencia es el propietario de la misma, y deberá presentarla a requerimiento de la autoridad de aplicación o de comprobación, la cual se limitará a su rápida verificación y no podrán retenerla sin previa orden del juez competente o, en los casos previstos en los arts. 70 y 71, por la autoridad expedidora de ella.La licencia de conductor tendrá una validez máxima de cinco años y para su renovación se deberá probar un nuevo examen psicofísico.Art. 66.– Exámenes previos. La autoridad jurisdiccional expedidora de la licencia requerirá del registro de antecedentes de tránsito, los del solicitante y, de éste, la aprobación de:a) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.b) Un examen teórico sobre las normas de tránsito.c) Un examen práctico sobre su idoneidad para conducir de acuerdo a las exigencias previstas en la reglamentación.Los daltónicos, sordos, tuertos, mancos y demás disminuidos físicos que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, podrán obtener licencia habilitante especial.Art. 67.– Contenido. La licencia habilitante contendrá los siguientes datos:a) Número, en coincidencia con el de la matrícula individual del titular.b) Apellido, nombres, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular.c) Clase de licencia, con especificación de los tipos de vehículos que habilita a conducir y si es primera habilitación, en su caso.d) Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para poder conducir, en su caso.e) Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor.Estos datos deberán ser comunicados de inmediato por autoridad jurisdiccional expedidora de la licencia, al registro de antecedentes del tránsito.Art. 68.– Cambio de datos. El titular deberá denunciar a la brevedad todo cambio que haga variar los datos consignados en su licencia. Si lo ha sido de domicilio y jurisdicción, deberá solicitar otra licencia ante la nueva autoridad jurisdiccional la cual se la otorgará a la sola entrega de la anterior, por el tiempo que le restaba de vigencia.La licencia caducará en todo caso a los noventa días de producido el cambio no denunciado.Art. 69.– Clases. Se expedirán las siguientes clases de licencia para conducir automotores:A. Para motocicletas y triciclos motorizados.B. Para

automóviles y camionetas, con un acoplado de hasta setecientos cincuenta kilogramos o casa rodante.C. Para camiones sin acoplado ni semiacoplado y los vehículos comprendidos en la clase B.D. Para los destinados al transporte público de pasajeros y los comprendidos en la clase B.E. Para camiones con acoplado o semiacoplado y maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en las clases B y C.F. Para automotores especiales adaptados para lisiados.G. Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.La edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento de remolque, determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencia.Art. 70.– Autorización a menores. Los menores de edad, para solicitar la licencia, deberán ser autorizados por su representante legal, cuya retractación implicará para la autoridad expedidora la obligación de declarar la invalidez de la licencia y disponer su secuestro si no hubiera sido devuelta.La emancipación regulada en los párrs. 1 y 2 del art. 131 del Código Civil, no modifica las edades mínimas establecidas en esta ley, no así la dativa del párr. 3, si a pedido fundado de quien ejercía la patria potestad y del juez de menores, así lo resuelven las autoridades de juzgamiento de esta ley y de expedición de la licencia, en casos muy excepcionales y justificados.Quien acredite además haber realizado cursos de conductor profesional, aprobados por el Poder Ejecutivo nacional y con una duración mínima de doce meses, podrá conducir vehículos señalados en el inc. a) del art. 58, siempre que su habilitación se lo permita.Art. 71.– Suspensión por ineptitud. La autoridad expedidora podrá suspender la validez de la licencia cuando haya variado la condición psicofísica del titular, de tal manera que de haber sido ésta al momento de solicitar la licencia ésta no se le habría otorgado.El ex titular podrá solicitar el levantamiento de la suspensión después de aprobar nuevamente todos los exámenes iniciales.Art. 72.– Conductores nuevos. Los conductores que hayan obtenido su primera licencia deberán conducir durante un año llevando bien visible, desde adelante y desde atrás, el distintivo reglamentario de su condición de principiante.Las restricciones a que debe ajustarse el principiante respecto a la velocidad, vías de tránsito y acompañantes, se determinarán en la reglamentación.Capítulo III: Conductor profesionalArt. 73.– Carácter. Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales, pero para que les sean expedidas, deberán haber obtenido la de clase B.Requisitos especiales. A los conductores de vehículos destinados al transporte de niños, sustancias peligrosas o maquinaria especial, se les requerirá además los requisitos reglamentarios especiales para ellos.TÍTULO V: ESTRUCTURA VIALCapítulo únicoArt. 74.– General. Toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, deberá adecuarse a esta ley y su reglamentación.Art. 75.– Estructura vial. La ejecución de toda vía pública para el tránsito automotor deberá ser hecha de tal manera que respete las normas básicas mínimas de seguridad aconsejadas por la más avanzada teoría constructiva especializada, técnica y efectivamente factible en cada caso.Art. 76.– Facultades concurrentes. La ejecución de obras en la vía pública que requieran las tareas especializadas de varios organismos de servicios públicos, se harán previo acuerdo de sus autoridades sobre el ejercicio de sus respectivas competencias y obras en común a realizar.Art. 77.– Sistema uniforme de señalamiento vial. La vía será señalizada y marcada uniformemente, según lo determinado por la reglamentación de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes en la República.Normas accesorias. Para que sean exigibles las normas locales accesorias destinadas al usuario de la vía pública, deberán estar destacadamente anunciadas en el lugar de su imperio.Art. 78.– Semáforos. Para la regulación de la circulación mediante señales luminosas se emplearán:a) Semáforos para vehículos:1. Luz verde: significa para quien la tiene de frente la obligación de avanzar. Se ubica debajo o a la derecha de las otras luces.2. Luz amarilla: advierte la proximidad del cambio de luz, tanto para detener el vehículo si estima que no alcanzará a traspasar la encrucijada antes de que se ilumine la roja, como para apurar la marcha en caso contrario. Se ubica entre las otras dos luces.3. Luz roja: indica prohibición de ingresar a la encrucijada. Se ubica arriba o a la izquierda de las otras.b) Semáforos para peatones:1. Luz blanca o verde: significa autorización para avanzar. Se ubica debajo de la roja.2. Luz roja: indica prohibición de cruzar. Se ubica por encima de la anterior.El uso de flechas direccionales y luces intermitentes, así como la ubicación, forma y altura de los semáforos, se hará según el sistema uniforme de señalamiento vial.Art. 79.– Luces especiales. En los lugares peligrosos o de circulación suspendida y en las situaciones de riesgo, la autoridad competente deberá señalizar el sitio utilizando los medio idóneos, sin perjuicio de adoptar para eliminar o atenuar el peligro.Ante la disminución de la luz natural, tal señalamiento deberá hacerse exclusivamente con balizas de luz propia de los siguientes colores:a) Amarilla: Para significar precaución.b) Roja: Para indicar prohibición de avance o zona de circulación prohibida.Art. 80.– Permiso de tránsito para cargas excepcionales. En casos especiales, la autoridad o autoridades a quienes corresponde por su jurisdicción, podrán acordar permiso de tránsito a vehículos que excedan las dimensiones, pesos o cargas transmitidas a la calzada, que fijen las normas vigentes.Estos permisos serán excepcionales y válidos para viajes determinados, con el itinerario que en los mismos se indique y dentro de la jurisdicción de la autoridad que los otorgue.Art. 81.– Reparación. Durante la reparación o reconstrucción de una vía pública deberá preverse un paso supletorio que asegure un tránsito similar, que no represente un perjuicio por su extensión y desvíos y tenga adecuado señalamiento para el conductor.En todos los casos se procurará asegurar la circulación a quienes se dirijan a lugares sólo accesibles por la vía en obra.Art. 82.– Eliminación de obstáculos. En los casos en que la seguridad o el normal desarrollo de la circulación es impedida por situaciones u obstáculos anormales, los organismos que por su

misión específica tienen facultades sobre la vía pública, deberán actuar de inmediato, cada uno de acuerdo con su función, debiendo coordinar su accionar entre sí. Las reparaciones necesarias para el retorno a la normalidad, no ejecutadas o terminadas por el organismo específico, serán efectuadas por la autoridad responsable de la estructura vial con cargo a aquél.

Art. 83.– Restricciones a propiedad lindante. Es obligatorio para los propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública: a) Permitir la colocación de placas, señales o indicadores de tránsito, necesarios a éste, en el linde de sus inmuebles con la vía pública. b) No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo. c) Mantener en condiciones de seguridad toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía. d) No evacuar a la vía aguas artificiales, ni dejar en ella cosa alguna, ni desperdicios en lugares no autorizados. e) Colocar en las salidas a la vía pública, cuando la intensidad del movimiento de vehículos lo justifique, baliza de luz amarilla intermitente de precaución, que anuncie la salida de aquéllos. f) Solicitar permiso para construir accesos a predios rurales, respetando la ingeniería usada en la construcción de la vía y sin invadir la zona de circulación.

Art. 84.– Publicidad en la vía pública. Salvo las señales de tránsito y las obras de la estructura vial, todos los demás carteles, luces, obras, leyendas o propaganda sobre la vía pública, se colocarán conforme con las siguientes reglas: a) En zona rural deben estar fuera de la zona del camino, salvo los anuncios de obras en la vía pública y cuando se conceda a una entidad sin fines de lucro la realización del señalamiento de tránsito, en cuyo caso se la podrá autorizar a colocar su emblema sin que perturbe la interpretación de la señal y con sujeción a lo determinado en el sistema uniforme de señalamiento vial. b) En zona urbana podrán estar sobre la calzada, pero más arriba de las señales de tránsito y obras viales y nunca a menos de diez metros de altura. En estos casos el permiso lo debe otorgar, a su arbitrio, la autoridad local. c) En ningún caso se podrán utilizar los elementos ya existentes de señalización, alumbrado público, transmisión de energía eléctrica y demás obras de arte de la vía pública.

Art. 85.– Publicidad en propiedad lindante. Las inscripciones, obras, carteles o anuncios en propiedades lindantes con vías rurales o autopistas, visibles desde éstas, deben ser previamente autorizados por la autoridad competente. Su diseño, tamaño y ubicación no deben lógicamente confundir ni distraer en demasía al conductor, acorde con los siguientes requisitos: a) Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento o dar ilusión del mismo. b) Estar a una distancia de la vía y entre sí relacionada con la velocidad máxima permitida en ella, acorde con la reglamentación. c) No obstruir la visibilidad de la vía, ni de las señales, curvas, puentes, encrucijadas o lugares de peligro en ella. d) No contener dibujos o leyendas contrarias a la moral y buenas costumbres o que se puedan confundir con las señales de tránsito. Queda prohibida su colocación en las proximidades de las curvas, en la zona comprendida entre las prolongaciones ideales de los lindes de la vía. En los caminos declarados de interés turístico, para otorgar la autorización se tendrá en cuenta la preservación de la estética del paisaje.

TÍTULO VI: VEHÍCULOS
Capítulo único: Requisitos de seguridad

Art. 86.– Clasificación. Todo vehículo que se fabrique o arme en el país o que se importe, para ser librado al tránsito público debe cumplir las exigencias de la presente ley conforme a los requisitos, prestaciones y especificaciones que establezca la reglamentación. Los distintos tipos de vehículos a que se refiere esta ley son: a) Tipo J, los de tracción animal. b) Tipo K, velocípedos y otros propulsados por el conductor o pasajeros. c) Tipo L, las motocicletas y triciclos motorizados, en este último caso si su peso excede de mil kilogramos: L.1. Ciclomotores los de hasta cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada, uno y medio C.V. de potencia y que no puedan exceder de cincuenta kilómetros por hora de velocidad. L.2. De hasta trescientos centímetros cúbicos de cilindrada. L.3. De capacidad superior a la indicada precedentemente. d) Tipo M, los automotores para transporte de personas, de cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que excedan los mil kilogramos de pesos: M.1. Automóviles: los de hasta ocho plazas. M.2. Microómnibus: los de nueve a veinticinco plazas. M.3. Ómnibus: los de más de veinticinco plazas, incluyendo tranvías y trolebuses. e) Tipo N, los motorizados para transporte de cargas de cuatro o más ruedas y los de tres ruedas con peso mayor a los mil kilogramos, clasificados reglamentariamente según su peso. f) Tipo O, los acoplados y semiacoplados, clasificados reglamentariamente según su peso y características. g) Tipo P, la maquinaria especial: P.1. Tractores agrícolas. P.2. Maquinaria especial agrícola. P.3. Maquinaria especial no agrícola.

Art. 87.– Homologación de modelo. Los automotores fabricados en el país o importados bajo la dirección y responsabilidad de un único fabricante o importador deberán antes de ser librados a plaza, contar cada uno de ellos con una declaración del fabricante o importador que certifique, bajo su exclusiva responsabilidad, que el vehículo cumple con los requisitos de construcción que exige esta ley. Del primer certificado que el fabricante o importador dé para cada modelo, sus otorgantes presentarán una copia a la autoridad nacional competente en materia industrial. Los automotores, acoplados y semiacoplados no comprendidos en el párrafo anterior y los armados o fabricados en etapas bajo la dirección y responsabilidad de diversos armadores y fabricantes, antes de ser librados a plaza deberán haber sido homologados respecto al cumplimiento de los requisitos de construcción que exige esta ley, por la autoridad nacional competente en materia industrial, ante la solicitud del armador o fabricante final.

Art. 88.– Repuestos y accesorios. Los componentes o piezas destinados a la venta, que hacen a la seguridad activa o pasiva de los vehículos y a la emisión de contaminantes y que no integren un modelo ya certificado, u homologado por sus fabricantes o importadores antes de ser librados a plaza, debiendo tener impresos la marca de éstos y el correspondiente número de

homologación. Dichos elementos no se podrán reutilizar cuando sean obtenidos del desarme de otro vehículo, salvo los que autorice la reglamentación. Tampoco los reparados, salvo para los que se normalice un proceso de acondicionamiento, respondiendo de su bondad quien los repare o venda. Art. 89.– Registro, publicidad y control. La autoridad competente en materia industrial, matriculará los modelos certificados y homologados por los fabricantes o importadores de automotores, así como también las homologaciones que hubiera otorgado, tanto a solicitud de los armadores terminales como de los importadores y fabricantes de partes separadas. La misma tendrá a su cargo, tanto la fiscalización del cumplimiento de los requisitos de construcción que enuncia esta ley, cuanto la adopción de las medidas necesarias para hacerlos cumplir. Art. 90.– Habilitación y funcionamiento de talleres. Los talleres mecánicos, privados u oficiales, de reparación de vehículos en aspectos que hacen a la seguridad activa o pasiva de los automotores y a la emisión de contaminantes, serán habilitados por la autoridad local competente, la que dictará las normas accesorias a esta ley y su reglamentación referentes a la idoneidad técnica. Art. 91.– Revisión técnica. Todos los automotores, acoplados y semiacoplados destinados a circular por la vía pública, deberán someterse a una revisión técnica periódica, a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a la seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes. Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de la revisión, el procedimiento a emplear y el criterio de evaluación de sus resultados, serán los que establezca la reglamentación. A la vera del camino. La revisión periódica se hará en el lugar de radicación del automotor, con las excepciones reglamentarias, y la revisión en circulación se hará sumariamente en la vía pública, en cuyo caso, de confirmarse deficiencias en el vehículo, determinarán el emplazamiento para someterlo a la revisión extraordinaria, igual a la periódica. Las características de seguridad de los vehículos librados a plaza o al tránsito, no pueden ser modificadas. Art. 92.– Emisión de contaminantes. Ningún automotor debe superar los límites reglamentarios de emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas. Estos límites y los procedimientos para detectar las emisiones, serán los que establezca la reglamentación, acorde con la legislación en la materia. Art. 93.– Comportamiento general en caso de choque o vuelco. Todo vehículo del tipo M o N, fabricado en el país o importado, deberá estar construido teniendo en cuenta las técnicas de protección de sus ocupantes en caso de choque o vuelco, que aconseje la más avanzada teoría constructiva, especializada, técnicamente factible en el momento de la construcción. Art. 94.– Condiciones de seguridad. Todo vehículo del tipo M o N, debe reunir las siguientes condiciones de seguridad, de acuerdo a las especificaciones reglamentarias: a) Poseer paragolpes adelante y atrás, conforme a las prestaciones que establezca la reglamentación, o que su carrocería esté construida incluyendo la función de ellos. b) Poseer guardabarros que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etc. c) Estar dotado de un sistema independiente de limpieza, lavado y desempañado del parabrisas y un sistema retrovisor amplio y permanente. d) Tener bocina, vidrios de seguridad y elementos retrorreflectantes, ubicados con igual criterio que las luces de posición. e) Poseer un dispositivo para el corte rápido del suministro total de energía y que el sistema de alimentación no permita dispersiones accidentales o sistemáticas. f) Tener un sistema de renovación del aire interior y que no exista posibilidad de ingreso eventual o sistemático de emanaciones nocivas del vehículo. g) Carecer de elementos sobresalientes peligrosos, y que sus puertas, baúl y capó no puedan abrirse inesperadamente. h) Estar equipados, los automóviles y camionetas, con los correaes y cabezales de seguridad normalizados, o los dispositivos reglamentarios que los reemplacen. Art. 95.– Tren de rodamiento. El tren de rodamiento de los automotores tipo M o N debe ajustarse a las siguientes exigencias mínimas: a) El freno debe permitir detener, por acción modulada, el vehículo en forma rápida y eficaz en cualquier circunstancia, contando además con un sistema de emergencia para el caso de una falla parcial de aquél, y un freno de estacionamiento autónomo. b) La dirección debe permitir al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo. c) La suspensión junto con los neumáticos, debe proporcionar al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuir a la adherencia y estabilidad de él. d) Las ruedas deben tener cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con un indicador de desgaste en su banda de rodamiento, que se visualice destacadamente y, sobre la banda lateral, las inscripciones reglamentarias. e) Las cubiertas a las que se les reponga la banda de rodamiento, se identificarán en sus inscripciones como tales y no podrán usarse en los casos así indicados por la reglamentación. Los procesos industriales que adopten los establecimientos de reconstrucción, antes de ser empleados, deben haber sido homologados a similitud de lo dispuesto en el art. 88. Art. 96.– Luces externas. Los automotores de los tipos M y N deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación: a) Faros delanteros de luz blanca o amarilla, en no más de dos pares, con una luz baja y otra alta. b) Luces de posición, que indiquen juntamente con las anteriores, su longitud o ancho y sentido de marcha desde cualquier punto de observación, mediante: 1. Delanteras, de color blanco o amarillo. 2. Traseras, de color rojo. 3. Laterales, de color amarillo a cada costado, en los vehículos en los cuales, por su largo, las exige la reglamentación. 4. Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales, por su ancho, los exige la reglamentación. c) Luces de giro, intermitentes, de color amarillo, adelante y atrás. Si las delanteras no fueren visibles lateralmente, llevarán otras a cada costado y serán sobresalientes al medio, en los vehículos en los cuales por su largo las exige la reglamentación. d) Luces de freno, traseras de color rojo, encenderán al accionarse el mando del freno antes de que éste actúe. e) Luz para la patente, trasera. f) Luz de retroceso,

blanca.g) Luces intermitentes de emergencia, que incluirán a todos los indicadores de giro.h) Sistema de destello, de luces frontales.Los vehículos de otro tipo se ajustarán, en lo pertinente, a lo dispuesto precedentemente y, en especial:1. Los del tipo J llevarán dos artefactos luminosos a ambos costados, que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás.2. Los velocípedos llevarán una luz blanca proyectada hacia adelante y otra roja hacia atrás.3. Los del tipo L cumplirán en lo pertinente con los incs. a), b), c), d) y e).4. Los del tipo O cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incs. b), c), d), e), f) y g).5. Los del tipo P quedan exceptuados de tener luz alta.Art. 97.– Luces adicionales. Deben tener las siguientes luces adicionales:a) Los camiones articulados o con acoplado: tres luces en la parte central superior, verdes adelante y rojas atrás.b) Las grúas para remolque: luces complementarias de las de freno y posición, que no queden ocultas por el vehículo remolcado.c) Los vehículos para transporte de pasajeros: cuatro luces de color, excluyendo el rojo, en la parte superior delantera, y tres rojas en la parte superior trasera.d) Los vehículos para transporte de niños: cuatro luces de color amarillo en la parte superior delantera y dos rojas y una amarilla central en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces normales intermitentes de emergencia.e) Los vehículos de las fuerzas armadas, de seguridad y policiales: balizas azules intermitentes.f) Los vehículos de bomberos, brigadas de apuntalamiento, derrumbes o explosivos: balizas rojas intermitentes.g) Las ambulancias y similares: balizas verdes intermitentes.h) La maquinaria especial y los vehículos que, por su finalidad de auxilio, reparación o recolección sobre la vía pública, no deben ajustarse a ciertas normas de circulación: balizas amarillas intermitentes.Art. 98.– Luces prohibidas. Queda prohibido en los vehículos colocar o usar otros faros o luces que no sean los taxativamente establecidos en esta ley, salvo el agregado de hasta dos rompenieblas y, sólo en las de tierra, el uso de faros buscahuellas desmontables.Art. 99.– Mandos e instrumental. Los mandos e instrumental de los vehículos del tipo M y N estarán ubicados del lado izquierdo y dispuestos de manera que el conductor no deba desplazarse ni desatender la conducción para accionarlos. Tendrán:a) Un tablero con instrumental de fácil visualización de los indicadores y testigos, con ideogramas normalizados.b) Un cuentakilómetros con el indicador de velocidad.c) Los siguientes indicadores destacables:1. De luz de giro, verde intermitente.2. De deficiencias en el sistema de frenado, con comprobante de funcionamiento.3. De luces intermitentes de emergencia.4. De uso de la reserva de combustible.d) Los siguientes testigos de luminosidad tenue:1. De luz alta encendida, azul.2. De luces de posición, que podrá ser la misma que ilumina el tablero.e) Fusibles o interruptores automáticos de circuito, ubicados accesiblemente, en cantidad suficiente como para que cada uno cubra distintos circuitos, de modo tal que la interrupción de uno no anule todo un sistema de los establecidos en los incs. a), b), c) o d) del art. 96.Art. 100.– Vehículos de otros tipos. Los vehículos de los restantes tipos se ajustarán también a los requisitos exigidos en los artículos precedentes a los de los tipos M y N, salvo aquellos a los que no les corresponda por sus características.Además tendrán:a) Los de tracción animal, elementos retrorreflectantes atrás y adelante y ruedas con trabas o manea para los animales.b) Los velocípedos, freno y retrorreflectantes en ambos extremos.c) Los acoplados, un sistema de acople que les haga seguir la trayectoria del vehículo de remolque y de otro de emergencia, tales que no caigan en caso de rotura, y con un dispositivo de seguridad que detenga al acoplado si se separase de aquél.d) La maquinaria especial, sus prolongaciones y elementos sobresalientes plegables o desmontables, llevándolos a remolque o en un acoplado al efecto.e) Los vehículos para emergencias y los de seguridad, una homologación para su uso específico, con determinación del período de utilidad en tales funciones.f) Las casas rodantes remolcadas, un largo máximo de ocho metros, un ancho de hasta dos metros con treinta centímetros, y una altura no superior a una y ocho décimas veces el ancho de su trocha, sin exceder los tres metros, y con las condiciones de estabilidad, influencia de los estabilizadores y situación del centro de gravedad, reglamentarios. Asimismo, su construcción, la ubicación de elementos indispensables y los requisitos del vehículo tractor, deberán ajustarse a las exigencias reglamentarias.Los vehículos para lisiados, prototipos experimentales y chasis en traslado desde fábrica están exceptuados de cumplir las exigencias de este título contrapuestas a su finalidad, siempre que no afecten la seguridad del tránsito.Art. 101.– Vehículos para transporte de carga. Los vehículos para transporte de carga, además de cumplir con los requisitos generales, deberán ajustarse:a) Al peso y dimensiones reglamentados para cada tipo de ellos.b) A la relación potencia-peso conforme al coeficiente reglamentario, de modo que el peso total de arrastre no supere al que corresponda a la potencia efectiva del motor que efectúa la tracción.c) A los requisitos reglamentarios, los de carga peligrosa, para cada tipo de sustancia, y someterse al control de la autoridad competente en cada una de ellas.d) A los requisitos reglamentarios, los camiones jaulas para ganado mayor, disponiendo las barandas de forma tal que no caigan los excrementos sobre la vía.Art. 102.– Vehículos para transporte público de pasajeros. Los ómnibus y microómnibus, además de ajustarse a las condiciones de seguridad generales y a lo establecido en los incs. a) y b) del art. 101, deben cumplir con lo siguiente:a) Sus carrocerías deberán estar montadas sobre chasis fabricados especialmente para transporte de pasajeros.b) Tendrán salida de emergencia.c) En su interior se reducirán al mínimo las superficies sólidas o sobresalientes y, si llevan pasamanos en los asientos, serán recubiertos de material flexible.d) No podrán tener uñas o guías con extremos salientes, ni varillas rígidas en pisos, puertas o ventanillas, ni usar vidrios o espejos, no autorizados.e) Los afectados al transporte urbano tendrán dos puertas en el costado derecho, la de salida con sistema de bloqueo automático de cierre.Casas rodantes motorizadas. Las casas

rodantes motorizadas se ajustarán en lo pertinente, a lo requerido para ómnibus o microómnibus. TÍTULO VII:

CIRCULACIÓN Capítulo I: Reglas generales Art. 103.– Peatones. En la vía pública los peatones circularán: a) Únicamente por las aceras, plazas, paseos, etc., destinados para ellos en los centros urbanos. b) Por la banquina del sentido opuesto al tránsito de vehículos en las zonas rurales. c) Respetando siempre las indicaciones de la autoridad de aplicación y comprobación, de los semáforos y de las señales. d) No ocupando más de la mitad de la acera cuando lo hacen formando grupo. e) En las encrucijadas, por la senda peatonal. f) Por la calzada, sólo rodeando el vehículo para ascender o descender, los ocupantes del asiento delantero. Art. 104.– Discapacitados y otras excepciones. Para las sillas de lisiados, coches de niños y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario a los peatones, ni superen la velocidad del paso, rigen las mismas disposiciones que para éstos. Rigen también esas disposiciones para los menores de diez años con rodados propulsados por ellos. Art. 105.– Ingreso a la vía pública. Previo al ingreso en la vía pública el conductor deberá verificar que tanto él como su vehículo se encuentran en condiciones adecuadas para circular y en un todo de acuerdo con los requisitos impuestos por la ley. El ingreso en la calzada y el egreso de ella se hará a velocidad precautoria y por los lugares destinados a tal fin. Art. 106.– Uso de los vehículos en la vía pública. En la vía pública los vehículos circularán: a) Únicamente por la calzada y en el sentido de circulación señalado. b) Sobre la derecha de la calzada. c) Por las vías y en los horarios que la autoridad de tránsito local establezca. d) Respetando las indicaciones de la autoridad de aplicación o de comprobación, las señales de tránsito y las normas de esta ley, en ese orden de prioridad. e) Dándole a cada uno su uso propio. Art. 107.– Forma de conducir. Se conducirá circulando con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. Art. 108.– Requisitos para circular. Para circular en un automotor será necesario: a) Licencia habilitante. Que su conductor acredite estar habilitado para conducir ese tipo de vehículo. b) Cédula de identificación. Que su conductor porte el documento de identificación del automotor. c) Chapas patentes. Que el vehículo lleve reglamentariamente sus chapas patentes o placas identificatorias. d) Seguro obligatorio. Que su conductor porte el comprobante del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, con cobertura vigente. e) Requisitos especiales. Que tratándose de un vehículo del transporte público de pasajeros, o de carga, o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo, y su conductor lleve la documentación especial correspondiente. f) Motocicletas. Que tratándose de una motocicleta, esté equipada con cascos de seguridad, y si el vehículo no tiene parabrisas, que su conductor use anteojos de seguridad. g) Elementos para emergencias. Que los vehículos del tipo M, N u O lleven también: 1. Un matafuego normalizado: del potencial extintor reglamentado en relación con el tipo de vehículo, siendo el mínimo para automóviles. 2. Un par de balizas portátiles retrorreflectantes o de luz propia amarilla, normalizadas, para los automóviles, y para los restantes tipos de vehículos, un par de ambas clases de ellas. h) Ocupantes. Que el número de ocupantes, en un automóvil, no exceda en demasía la capacidad para la que fue construido y en ningún caso perturbe al conductor. i) Peso y dimensiones. Que se ajuste a la relación potencia-peso, dimensiones y peso máximo o cantidad de pasajeros permitidos por la reglamentación para cada categoría de vehículo. Art. 109.– Prevención de maniobras. Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteren la marcha de un vehículo, serán anticipadas y reglamentariamente advertidas, efectuándose sólo si con ellas no se atenta contra la seguridad o la fluidez del tránsito. Art. 110.– Prioridades. Se respetarán las siguientes prioridades: a) Todo usuario debe ceder el paso en las encrucijadas a aquel que viene de su derecha. Además deberá cederlo en cualquiera de las siguientes situaciones: 1. A los vehículos ferroviarios. 2. A los vehículos de servicio público de urgencia en cumplimiento de su misión. 3. Cuando él ingrese en una semiautopista. 4. Cuando él desemboque de una vía de tierra a una pavimentada. 5. Al vehículo que viene por una subida pronunciada. 6. Cuando él haya detenido su marcha, debiendo recomenzarla extremando su prudencia. 7. A los peatones que cruzan lícitamente por la senda peatonal y en zonas peligrosas, señaladas como tales. 8. En la que él conduzca animales o vehículos de tracción a sangre. 9. En la que el señalamiento así lo indique. b) Para maniobras. Para realizar maniobras tiene prioridad sobre los otros usuarios: 1. El vehículo en servicio público de emergencia o auxilio. 2. El vehículo que asciende por una cuesta, respecto al que baja cuando la vía tiene capacidad sólo para uno. 3. El vehículo que circula por la derecha, siempre que no afecte la seguridad o la facilidad de la circulación. Art. 111.– Adelantamiento. Los adelantamientos entre vehículos se harán por la izquierda, de la siguiente manera: a) Respecto al que adelanta: 1. Asegurándose previamente: – Que a su izquierda la vía está libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo. – Que ningún conductor que le siga haya comenzado a adelantarlo. – Que podrá retomar su lugar a la derecha sin molestar a los demás. – Que podrá efectuar el adelantamiento rápidamente. – Que tendrá la visibilidad suficiente para realizar un adelantamiento seguro y que no se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso. – Que el conductor que le precede no le indica, con su luz de giro izquierda, la imposibilidad de adelantarse. 2. Advirtiendo al que le precede su intención por medio de destellos de las luces frontales y también con la bocina en zona rural, si lo estima necesario. 3. Advirtiendo con el indicador de giro izquierdo su intención de adelantarse, hasta concluido su desplazamiento lateral. 4. Advirtiendo con el indicador de giro derecho su intención de retomar su lugar a la derecha. b) Respecto al que ha de ser adelantado: 1. Tiene la

obligación de tomar todas las medidas necesarias para posibilitar el adelantamiento del que le sigue, cuando éste se lo ha advertido.2. Debe apartarse lo más posible hacia la derecha de la calzada y abstenerse de aumentar velocidad.3. Cuando no deba efectuarse el adelantamiento, porque la vía no está libre en una distancia suficiente para evitar el riesgo de accidente, lo indicará con la luz de giro izquierda. Cuando el conductor a adelantar ha indicado su intención de girar o detenerse a la izquierda y ya está en condiciones de hacerlo, el adelantamiento se podrá efectuar por la derecha e, igualmente, cuando hay embotellamiento y la fila de vehículos del carril inmediato a la izquierda está detenida o avanza más lentamente que la del carril en que se está. Art. 112. – Virajes. Para doblar en una encrucijada se observarán las siguientes reglas: a) La maniobra deberá advertirse con suficiente antelación mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada. b) Se deberá circular desde por lo menos treinta metros antes por el carril o costado más próximo al giro a efectuar. c) La velocidad deberá reducirse paulatinamente, efectuándose el giro a una velocidad moderada, de la forma reglamentada. d) Reforzar la señal luminosa con la manual cuando la encrucijada a tomar es poco advertible para los restantes usuarios; igualmente para ingresar a predios frentistas. Art. 113. – Circulación en rotondas. La circulación alrededor de una zona central no transitable será ininterrumpida, no permitiéndose las detenciones y dando prioridad de paso al que egresa sobre el que continúa en ella, teniendo éste a su vez, prioridad de paso sobre el que intenta ingresar. Art. 114. – Vías con semáforos. En las vías con semáforos: a) No rigen en ellas las normas comunes sobre el paso de encrucijadas. b) Giro a la izquierda. En vías de doble mano con semáforos coordinados está prohibido el giro a la izquierda, salvo señal especial que lo permita. c) Velocidad. La velocidad máxima permitida será la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía. d) Peatones. Los peatones podrán cruzar la calzada: 1. Cuando a su frente tengan semáforo peatonal con luz blanca o verde. 2. Si sólo existe semáforo para vehículos, cuando tenga luz verde para los que circulan en su misma dirección. 3. Si el semáforo no está a su vista, lo harán cuando el tránsito de la vía a cruzar esté detenido, salvo señal especial que lo permita. e) Excepción. Debe permitirse finalizar el cruce ya comenzado por otro usuario y no comenzar el propio, aunque la luz verde lo permita, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para el vehículo. f) Detención por luz roja. La detención ante luz roja debe hacerse antes de la línea marcada a tal efecto y, no existiendo ésta, antes de la senda peatonal, evitando todo nuevo avance. Art. 115. – Vías de un carril y de tres. En caminos y huellas donde el ancho de la calzada no permita la circulación de dos vehículos a la par, durante el cruce en sentido opuesto o adelantamiento, ambos deben ceder la mitad de la calzada, reduciendo la velocidad al mínimo precautorio. En las vías con un carril central común para ambos sentidos de circulación, éste sólo se usará para efectuar giros a la izquierda o adelantamientos. Art. 116. – Vías multicarriles. En las vías con más de dos carriles por sentido de circulación, sin contar los ocupados por estacionamiento, el tránsito se ajustará a lo siguiente: a) Se puede circular por los carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible. b) Se debe circular por el centro del carril, advirtiendo anticipadamente con la luz de giro correspondiente la intención de cambiar a otro. c) Se debe circular enfilando siempre por un mismo carril, salvo los cambios necesarios para dejar la vía o tomar otro de circulación más rápida o más lenta. d) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la operación de su carril. e) Se debe apartar hacia la derecha a otro carril de circulación más lenta, cuando desde el vehículo que le sigue se le ha advertido la intención de adelantarlo. f) Los vehículos de pasajeros y de carga, salvo automóviles y camionetas, circularán únicamente por el carril derecho, utilizando el carril inmediato de su izquierda sólo para adelantamientos. g) Los vehículos de las categorías J y K, cuando les esté permitido circular y no tuvieren carril exclusivo, lo harán por el derecho únicamente. Art. 117. – Semiautopistas. En las semiautopistas se aplicarán, además de las reglas para vías multicarril, las siguientes: a) Sus usuarios tienen en las encrucijadas prioridad de paso, debiendo los que intenten cruzarla o ingresar a ella, detenerse y esperar la circunstancia propicia para maniobrar con extrema prudencia. b) No podrán circular peatones, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores ni maquinaria especial. c) No se podrá estacionar ni efectuar carga o descarga de pasajeros y mercaderías, salvo en las dársenas viales, si las hubiera. d) No podrán circular vehículos lentos, que no puedan superar en un tercio la velocidad mínima permitida. Art. 118. – Autopistas. En las autopistas rigen, además de las reglas para vías multicarril y semiautopista, las siguientes: a) El costado izquierdo o carril de velocidad será utilizado sólo para adelantamientos. b) Los carriles de entrada y aceleración y los de desaceleración y salida no podrán utilizarse nada más que a esos fines. c) La luz de giro advirtiendo un cambio de carril deberá ser encendida con la anticipación suficiente para evitar riesgo de accidente. d) Los vehículos accidentalmente remolcados deberán abandonar la autopista en la primera salida. Art. 119. – Estacionamiento. En zona urbana se estacionará sobre el costado derecho de la calzada, quedando prohibido efectuarlo sobre el izquierdo, salvo señalamiento en contrario. Se hará siempre de la manera reglamentaria y teniendo presente que: a) Todo estacionamiento correcto podrá ser limitado sólo por unidades de tiempo. b) Todo estacionamiento incorrecto será únicamente pasible de sanción y no autoriza a remover al vehículo, salvo que dificulte efectivamente la circulación o afecte la seguridad del tránsito. c) No habrá en la vía pública espacios reservados para determinados vehículos, salvo disposición fundada de la autoridad competente y previa delimitación y señalamiento en que conste la autorización pertinente. d) No se podrán autorizar lugares de

estacionamiento que puedan afectar la visibilidad, fluidez o seguridad de la circulación, pudiéndose permitir estacionar sobre la parte externa de la acera, cuando su ancho y la circulación peatonal lo permitan.e) Los camiones, ómnibus y microómnibus sólo podrán estacionar sobre la vía pública, en los lugares que señale a tal fin la autoridad local.Art. 120.– Uso de luces. En la vía pública los vehículos encenderán sus luces cuando la luz natural sea insuficiente, observando las siguientes reglas:a) Luz baja: Su uso es obligatorio en zona urbana.b) Luz alta: Su uso es permitido sólo en zona rural y en las autopistas, debiéndose cambiarla por la luz baja si puede molestar al que viene en sentido contrario o al que le precede.c) Luces de posición: Deben permanecer encendidas junto con la alta o baja, con la de chapa patente y con las adicionales en su caso.d) Destello: Debe usarse para pasar encrucijadas y para advertir la intención de adelantarse.e) Luces intermitentes de emergencia: Deben usarse para indicar la detención en zona peligrosa o la ejecución de maniobras riesgosas.f) Luces rompenieblas y de retroceso: Deben usarse sólo para sus fines propios.Las luces de freno, giro, retroceso e intermitentes de emergencia serán encendidas a su fines propios aunque la luz natural sea suficiente.La falta de luz en el faro delantero izquierdo o la de posición trasera izquierda, durante la noche; o las luces de freno en cualquier momento, facultará a retener el vehículo conforme al art. 123.Art. 121.– Restricciones para menores y tracción a sangre. La autoridad local regulará a su criterio el tránsito en zonas céntricas y vías peligrosas de los animales, los vehículos de tracción a sangre, los conducidos por menores de dieciocho años y de los rodados motorizados para niños.Art. 122.– Prohibiciones peatonales. Está prohibido en la vía pública:a) Circular a pie por la calzada, salvo para cruzarla por la senda peatonal, o para ascender o descender del automóvil, rodeándolo, los ocupantes del asiento delantero.b) Conductores. Conducir con impedimentos psíquicos o físicos y en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes.c) Circulación. La circulación de vehículos a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia.d) Maniobras peligrosas. Realizar las siguientes maniobras:1. Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas.2. Girar sobre la misma calzada para circular en sentido opuesto.3. Obstruir el paso de vehículos o peatones en una bocacalle avanzando, aun teniendo derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para el vehículo.4. Girar a la izquierda en una encrucijada con semáforo en vías de doble mano, salvo señal permitente.5. Conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha.6. Seguir a vehículos de emergencia en servicio.7. Dar marcha atrás, excepto con razón válida, hasta una distancia no mayor al triple del largo del vehículo.e) Detención. La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia.f) Zonas peligrosas. En zona peligrosa, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse.g) Cruces ferroviarios. Cruzar un paso a nivel cuando las barreras están bajas, las señales de advertencia en funcionamiento o la salida no expedita, detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos.h) Cubiertas malas. Circular con cubiertas con fallas o con una profundidad en los canales de su banda de rodamiento inferior a uno y medio milímetros en dos tercios de su ancho.i) Vehículos menores. A los conductores de velocípedos, circular asidos de otros vehículos y a los de ciclomotores y motocicletas, hacerlo enfilados inmediatamente tras otros automotores.j) Vehículos mayores. A los ómnibus y camiones transitar en caminos de menos de tres carriles por mano manteniendo entre sí una distancia menor a cien metros, salvo para iniciar una maniobra de adelantamiento de acuerdo con las precauciones e indicaciones de la ley.k) Remolque. Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución.l) Tren de vehículos. Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para maquinaria especial.m) Cargas perjudiciales. Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín u otras cargas a granel polvorientas o insalubres en vehículos o continentes que dejen desparramar su contenido.n) Cargas molestas. Transportar cualquier carga de modo que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos.ñ) Estacionamiento duradero. Dejar vehículos estacionados en forma permanente por más tiempo del permitido por la autoridad local.o) Reparaciones. Efectuar reparaciones en zona urbana, salvo arreglos de circunstancias, en cualquier tipo de vehículo.p) Arreos y animales sueltos. Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo por caminos de tierra y fuera de la calzada y la banquina.q) Perturbación del tránsito. Estorbar u obstaculizar de cualquier modo la calzada o la banquina y hacer construcciones en zona alguna del camino.r) Conservación de la vía. Circular a vehículos con bandas de rodamiento metálicas, o con grampas, tetones, cadenas, uñas u otros elementos que dañen la calzada, salvo sobre el barro, nieve o hielo y los de tracción animal en caminos de tierra.s) Caminos de tierra. Circular con arreos, microómnibus, ómnibus, camiones y maquinaria especial, por caminos de tierra abovedados o mejorados mientras están enlodados, salvo casos de emergencia o transporte imprescindible de mercadería perecedera.t) Contaminación del medio ambiente:1. Usar la bocina o señales acústicas, salvo en caso de peligro o en zona rural.2. Usar vehículos que emitan gases, humos, ruido, radiaciones u otros elementos contaminantes del medio ambiente que excedan la medida permitida.3. Transportar carga que difunda olores desagradables o emanaciones nocivas, en vehículos o contenedores no destinados a ese fin. Los transportes para animales o sustancias nauseabundas

serán lavados en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para zona rural. Art. 123.— Retención preventiva. La autoridad de aplicación o de comprobación advertirá a los conductores que circulen con vehículos que no cumplan con las exigencias de seguridad de la presente ley, que deben cumplimentarlas. A ese efecto labrará un acta provisional de comprobación, que el conductor deberá presentar a una autoridad de aplicación en el plazo de tres días para que compruebe que ya ha subsanado el defecto y anule el acta provisional, la que, de no procederse como queda indicado, se volverá definitiva. Si después de los tres días de haber sido advertido el conductor, es sorprendido sin haber subsanado la exigencia faltante, la sanción que le habría correspondido en la circunstancia de la primera advertencia, será aumentada en la forma establecida por el art. 31. Si la exigencia faltante fuera de tal importancia que ni aun extremando el conductor su cuidado y prevención podría continuar circulando su vehículo sin poner notoriamente en peligro cierto la seguridad del tránsito, la autoridad de aplicación, además de labrar el acta de comprobación respectiva, pondrá inmediatamente el hecho en conocimiento de la autoridad de juzgamiento y procederá a retener el vehículo. Tal retención se limitará al tiempo necesario para que sea subsanada la exigencia faltante, a cuyo efecto se preocupará en facilitarle al conductor la ocasión de hacerlo. Capítulo II: Reglas de velocidad Art. 124.— Velocidad precautoria. Aunque esta ley y sus normas complementarias autoricen una velocidad mayor e indiquen otra mínima, el conductor circulará siempre a una velocidad tal que teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tipo y densidad de su tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha. Art. 125.— Velocidad máxima. Los límites máximos de velocidad establecidos por esta ley son: a) En zona urbana: 1. En calles, cincuenta kilómetros por hora. 2. En avenidas, sesenta kilómetros por hora. 3. En vías con semáforos coordinados y sólo para motociclistas y automóviles, la velocidad de coordinación. b) En zona rural: 1. Para motocicletas, automóviles y camionetas, cien kilómetros por hora. 2. Para microómnibus, ómnibus y casas rodantes, noventa kilómetros por hora. 3. Para camiones, ochenta kilómetros por hora. 4. Para camiones con acoplado y los que transporten sustancias peligrosas, sesenta y cinco kilómetros por hora. c) En semiautopistas: Los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos salvo el de ciento diez kilómetros por hora para motocicletas y automóviles. d) En autopistas: Los mismos que en semiautopistas, salvo el límite de ciento veinte kilómetros por hora para motocicletas y automóviles. e) Límites máximos especiales: 1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo, la velocidad precautoria, nunca superior a cuarenta kilómetros por hora. 2. En los pasos a nivel sin barreras ni semáforos, la velocidad precautoria, nunca superior a veinte kilómetros por hora, y ello después de asegurarse el conductor que no se aproxima ningún tren. 3. En la proximidad de establecimientos escolares, deportivos o de gran concurrencia y durante el movimiento de personas, la velocidad precautoria, nunca superior a veinte kilómetros por hora. Art. 126.— Velocidad mínima. Los límites mínimos de velocidad son: a) En zona urbana y autopistas, la mitad del máximo establecido para cada tipo de vía. b) En caminos y semiautopistas, el de cuarenta kilómetros por hora. Art. 127.— Velocidad señalada. No obstante los límites de velocidad establecidos, la autoridad de tránsito competente señalará otros límites en diversos tramos de las vías, según lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación. Igualmente, con el mismo criterio, podrá quitar el límite máximo al carril izquierdo de una autopista. Capítulo III: Reglas de seguridad y para emergencias Art. 128.— Trabajadores en la vía pública. Los trabajadores que cumplan sus tareas en la calzada y las autoridades de aplicación y comprobación, deberán utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color, de día, y por sus elementos retrorreflectantes, de noche, los que serán especiales y exclusivos para el personal de los organismos de seguridad, en cuanto a su dibujo y color. Art. 129.— Obstrucciones. La presencia anormal inmóvil de todo vehículo, carga u objeto sobre la calzada o su banquina debe ser advertida a los usuarios de la vía pública, al menos con la inmediata colocación de las balizas reglamentarias. La autoridad de aplicación debe preocuparse sin dilación en remover aquéllos, por sí sola o colaborando con su responsable, si lo hubiera y estuviere en aptitud de hacerlo. Art. 130.— Vehículos para emergencias. Los vehículos de las fuerzas armadas, de seguridad y policiales o los de auxilio público podrán, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas de esta ley referentes a circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión particular de que se trate. Sólo en tal circunstancia circularán, para advertir su presencia, con sus balizas distintivas de emergencia en funcionamiento, pidiendo agregar el sonido de una sirena, si su cometido requiriera extraordinaria urgencia. Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance, para facilitar el avance de aquellos vehículos en tales circunstancias. La sirena se usará siempre al mismo tiempo que las balizas distintivas y con la máxima moderación posible, teniendo presente la molestia y zozobra que su sonido produce en la población. Art. 131.— Franquicias especiales. Los vehículos usados por lisiados, por diplomáticos extranjeros acreditados en el país y otros conductores que gocen de las franquicias restrictivamente acordadas en razón del ejercicio de su profesión al servicio del bien común, deberán llevar bien visible, desde adelante y atrás, el distintivo reglamentario. Los vehículos antiguos y prototipos experimentales que no reúnan todas las condiciones requeridas por esta ley, podrán solicitar para circular en lugares, ocasiones o lapsos determinados, franquicias especiales de la autoridad local. La reglamentación determinará las franquicias correspondientes a la circulación de

acoplados especiales para el transporte de material deportivo no comercial. Art. 132.— Carreras y otros actos públicos. La autoridad jurisdiccional o local autorizará, a su criterio, el uso de la vía pública para fines extraños al tránsito, tales como: procesiones, mitines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclísticas, ecuestres, automovilísticas, etc., solamente si: a) El tránsito normal puede hacerse con similar fluidez por vías alternativas de reemplazo. b) Una entidad o persona se responsabiliza suficientemente, por sí o contratando un seguro, cuando el acto a autorizar implique riesgos y eventuales daños para los terceros no intervinientes o para la estructura vial. c) Los organizadores alegan y acreditan que se adoptarán en el lugar las necesarias medidas de seguridad para personas y cosas, según el acto de que se trate. Capítulo IV: Transporte Art. 133.— Límites de capacidad. Los propietarios de vehículos de carga o para transporte público de pasajeros, deben tener organizado el servicio a fin de que el número de ocupantes o el peso de la carga total no exceda nunca la cantidad permitida en las especificaciones de fábrica y en la reglamentación. Control de fatiga. Igualmente deben tener organizado el control de las horas de trabajo de los choferes, de manera tal que no excedan en cada viaje los límites máximos permitidos para la conducción ininterrumpida y se cumplan los tiempos mínimos establecidos para descansar. Indicador de velocidad. Inscribir visiblemente en la parte trasera de cada vehículo la cifra indicativa de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar. Art. 134.— Transporte de pasajeros. Los propietarios de vehículos para transportes públicos de pasajeros, particulares o empresas, conductores o no, deben: a) Poseer el permiso o autorización del servicio de que se trate emanado de la autoridad de transporte comunal, jurisdiccional o nacional, según si su ruta abarca sólo un municipio, más de uno o sobrepase una jurisdicción provincial, respectivamente. b) Poseer para cada unidad, la habilitación de servicio correspondiente. c) Contratar un seguro que cubra al pasajero desde el momento de su ascenso al vehículo hasta su descenso definitivo al término de su viaje. d) Tener organizado el servicio de tal manera que los pasajeros no viajen de pie en autopistas o zona rural y que los vehículos puedan ser inspeccionados en sus garajes o estaciones terminales o en las centralizadoras de uso obligatorio en su ruta. Art. 135.— Transporte público urbano. En el servicio de transporte público urbano de pasajeros regirán, además de las normas del artículo precedente, las siguientes reglas: a) El ascenso y descenso de pasajeros se efectuará en las paradas establecidas. b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso de pasajeros se hará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada. c) Durante tormenta o lluvia y entre las 21:30 y las 6:30 del día siguiente el ascenso y descenso se hará antes de la encrucijada que el pasajero requiera, aunque no coincida con parada establecida. d) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha. Art. 136.— Transporte de niños. En el transporte especial para niños: a) Se utilizarán vehículos con los distintivos reglamentarios y que tengan elementos estructurales adecuados a la seguridad y control de los niños durante el viaje y el ascender o descender. b) Se pondrá especial atención en mantener su interior en perfectas condiciones de limpieza e higiene. c) Se proveerá del número de asientos fijos para que viajen sentados la cantidad de niños para la cual el vehículo fue habilitado. d) Se extremará la prudencia en la circulación, y el conductor, cuando la calidad o el número de sus pasajeros lo requiera, se hará acompañar de otra persona mayor para el control de los niños, quienes, como excepción a las reglas de detención, serán tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos. Art. 137.— Vehículos de carga. Los propietarios de vehículos de carga dedicados al transporte, particulares o empresas, conductores o no, deben: a) Registro. Estar inscriptos en el registro que exista en su jurisdicción. b) Inscripciones. Inscribir en sus vehículos su identificación y domicilio, la tara y el peso de los mismos y el tipo a que pertenece según esta ley. c) Carga excepcional. Transportar la carga indivisible en vehículos apropiados a las dimensiones de ella o en maquinaria especial adecuada cuando aquélla supere las dimensiones o peso máximo permitidos. d) Exceso de carga. Redistribuir o descargar fuera de la vía pública y bajo su exclusiva responsabilidad, la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitidos. Quedan exceptuados ciertos excedentes de longitud autorizados por la reglamentación. e) Animales y carga a granel. Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria. f) Carga peligrosa. Transportar las sustancias peligrosas en vehículos provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios, haciéndolos conducir y tripular por personal con capacitación especializada en el transporte del tipo de carga correspondiente. g) Contenedores. Transportar los contenedores en vehículos apropiados y con los mecanismos reglamentarios. Art. 138.— Revisión de la carga. Los revisores designados por la autoridad jurisdiccional podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si se cumple, respecto a ésta, con las exigencias de la presente ley y su reglamentación. La autoridad de aplicación debe, a solicitud de los revisores, prestar su auxilio, tanto para parar el vehículo como para hacer cumplir las indicaciones de ellos. Si la carga estuviera precintada, el revisor, después de examinarla, la precintará nuevamente con el sello oficial, entregando al conductor una constancia de todo ello. Art. 139.— Maquinaria especial. La maquinaria especial que transite por la vía pública deberá hacerlo sólo de día y prudentemente a no menos de cien metros del vehículo que la precede y sin adelantarse a otro en movimiento. Podrá agregársele, además de una casa rodante, el acoplado con los elementos componentes de ella desmontados, siempre que no supere la longitud máxima permitida. Si excede las dimensiones permitidas en no más de un diez por ciento, la autoridad jurisdiccional

competente le otorgará una autorización para circular con las restricciones que estime corresponder. Si excede el peso o las dimensiones permitidas, no podrá circular sin la autorización especial para cada caso que se indica en el art. 80. Art. 140. – Disposiciones comunes. Los ómnibus y camiones sólo podrán circular en zona urbana por las vías que determina la autoridad local, teniendo en cuenta tanto la necesidad del tránsito no local de traspasar la ciudad, cuanto los intereses locales, la conservación de la estructura de la calzada, la contaminación del medio ambiente y la fluidez de la circulación. Capítulo V: Accidentes y seguro obligatorio Art. 141. – Concepto. Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en persona o cosas como consecuencia de la circulación. Art. 142. – Seguro obligatorio. La responsabilidad civil emergente de daños irrogados a terceros por todo automotor, acoplado y semiacoplado, deberá estar cubierta con un contrato de seguro, de acuerdo con las cláusulas y condiciones que predetermine la autoridad competente en materia aseguradora. Este contrato de seguro obligatorio podrá ser celebrado con cualquiera de las entidades legalmente autorizadas para operar en el ramo correspondiente. El asegurador debe otorgar el comprobante a que se refiere el inc. d) del art. 108 y hacer llegar al organismo jurisdiccional de antecedentes de tránsito, una copia del formulario de las denuncias de siniestro que reciba. Art. 143. – Obligaciones. Es obligatorio para quienes sean partícipes en un accidente de tránsito: a) Detenerse en el acto. b) Suministrar los datos contenidos en su licencia de conductor y en el comprobante del seguro obligatorio de responsabilidad civil, que le soliciten la otra parte o partes y la autoridad de aplicación. Si éstos no estuviesen presentes, dejará los datos esenciales de la misma documentación, adhiriéndolos eficazmente al vehículo o vehículos dañados. c) Denunciarlo a una autoridad de aplicación. d) Comparecer ante la autoridad de juzgamiento cuando ésta lo citare a declarar por haber sido testigo. Art. 144. – Sistema de evaluación y auxilio. Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales organizarán un sistema de auxilio para emergencias, prestando, requiriendo y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales. Centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos. Art. 145. – Investigación. Los accidentes de tránsito serán estudiados y analizados a fin de establecer su causalidad y sacar conclusiones que permitan aconsejar o adoptar medidas para su prevención. De cada accidente, la autoridad de aplicación, sobre la base de su conocimiento de los hechos y de la denuncia de los partícipes, confeccionará la ficha de accidentes a remitir al organismo a cargo de su estadística el que, cuando el hecho lo justifique por su importancia, habitualidad u originalidad, efectuará una investigación especial.