

Anexo 2 – Procedimiento para la Emisión del Certificado de Seguridad Vehicular

Alcance: Vehículos automotores de carga, de pasajeros y equipos arrastrados de las categorías M2, M3, N2, N3, O2, O3 y O4

a) Definiciones

Unidades Convencionales: comprendido por Vehículos para el transporte de pasajeros, Tractores, Camiones y unidades arrastradas (acoplados y semirremolques) para su aplicación en la vía pública sin restricciones, de venta masiva (Ej. Europa, Estados Unidos, Brasil y otros mercados importantes). Estos unidades pueden contar con equipamientos para tareas especiales por ejemplo; hormigoneras, motobombas, grúas, entre otros. Se trata de rodados sin restricciones para su circulación por la vía pública ya que deben cumplir el plexo legal en materia de pesos y dimensiones.

Unidades Especiales: aquellas unidades autopropulsadas o arrastradas especialmente diseñadas para actividades específicas (carretones, grúas, equipos petroleros, equipos para la minería, etc.). Estos equipos pueden tener restricciones de pesos y dimensiones que deben ser evidenciadas en el informe.

A los efectos de la emisión del “Certificado de Seguridad Vehicular” establecido por el Artículo 9° del Decreto N° 32/2018, los organismos certificadores deberán presentar un protocolo de verificación que contemple la documentación que a continuación se detalla;

b) Tipo de verificaciones a realizar (ver tabla de comprobaciones).

“**V**”: Verificar existencia y funcionamiento, si la unidad fuere usada también se debe controlar el estado operativo mediante una revisión técnica obligatoria, si de resultas de esta revisión se detecten falencias operativas y/o reglamentarias, el propietario de la unidad deberá subsanar la falla y el taller re-verificar el ítem en cuestión a fin de emitir el correspondiente informe técnico final sin observaciones.

“**E**”: Requiere ensayo prestación de acuerdo a norma.

“**Ed**”: Requiere verificación de la norma de manera documental (si el requirente no estuviere en grado de acreditar este material se deberá realizar el correspondiente ensayo).

El informe técnico debe contener;

- a) Una descripción técnica de la unidad.
- b) Un cuadro sobre pesos y dimensiones;

Dimensiones

Dimensión	Ancho	Alto	Largo
Medida [mm]			

Pesos

Configuración de Ejes	Tara	Peso Bruto
Delanteros		
Traseros		
Total [kg]		

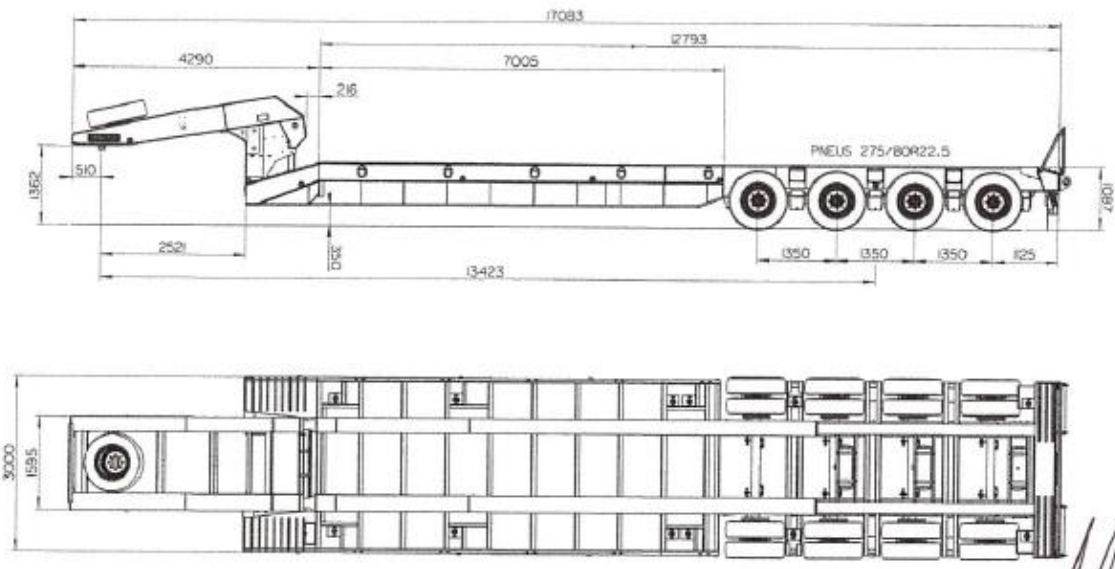
Se determinará el porcentaje de carga en el eje delantero a los efectos de verificar la correcta direccionalidad de la unidad.

Siempre se deberá consignar una de las siguientes leyendas.

- La unidad controlada **NO** presenta restricciones de Pesos y Dimensiones
- La unidad controlada **SI** presenta restricciones de Pesos y/o Dimensiones (especificar)

Aquellas unidades en capacidad de contener sustancias a granel, se deberá indicar la capacidad máxima que admite sin superar los pesos máximos autorizados a transmitir a la calzada.

c) Cuando se trata de equipos con restricciones, se debe incluir un “plano del equipo” simplificado (ver muestra)



d) Según el tipo de unidad, el informe debe referir y verificar el cumplimiento de las siguientes exigencias. Las exigencias detalladas deben requerirse sólo si las mismas estaban vigentes en la Argentina en el año de fabricación de la unidad bajo estudio.

SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA			IRAM	MERCOSUR (II)	REGLAMENTO (UN) (III)	DIRECTIVA CE REGLAMENTO (EU) **	FMVSS	M2	M3	N2	N3	O2	O3	O4
1	SISTEMA DE FRENOS	Nivel mínimo de Cumplimiento	(a)	82/94	R13 Rev.03 // R13H Rev.00	91/422	105 121 135	X	X	X	X	X	X	X
		Sistema Antibloqueo de Frenos ABS. (****)	(a)	(b)	R13 Rev.07, Anexo 13 // R13H Rev.00, Anexo 6			X	X	X	X	-	X	X

SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA		IRAM	MERCOSUR (II)	REGLAMENTO (UN) (III)	DIRECTIVA CE REGLAMENTO (EU) **	FMVSS	M2	M3	N2	N3	O2	O3	O4
	Sistema Electrónico de Control de Estabilidad ESC (****)	(a)	(b)	R13H Rev.00 Anexo 9 // R13 Rev.07 Anexo 21		126	X	X (24)	X	X (24)	-	-	X (24)
2	INSTALACIÓN DE NEUMÁTICOS	113337 / 113320 / 113321	65/92	R30 Rev.02 (1) // R54 Rev.00 (2)	92/23 - 458/2011	109 110 119 120	X	X	X	X	X	X	X
3	CABEZALES DE SEGURIDAD PARA ASIENTOS (4) (20)	1G1	(b)	R17 Rev.05 // R25 Rev.04	96/37 - 78/932	202	X	X					
4	ANCLAJE DE LOS ASIENTOS (*) (17) (23)	1-K15-1	26/94	R17 Rev.05 // R25 Rev.04	96/37	207	X (I)	X (I)					
10	DISPOSITIVO DE SEÑALIZACIÓN ACÚSTICA	13-D1	(b)	R28 Rev.00	70/388	---	X	X	X	X			
12	CAMPO DE VISIÓN TRASERO	(a)	32/94	R46 Rev.01	88/321 - 71/127 2003/97 - 2005/97	111	X	X	X	X			
13	IDENTIFICACIÓN DE COMANDOS, INDICADORES Y LUCES PILOTO	13-J7	(b)	R121 Rev.00	94/53	101	X	X	X	X			
14	INFLAMABILIDAD DE LOS MATERIALES INTERNOS (8) (9)	(a)	(b)	R118 Rev.00	95/28	302	X (II)	X (II)	X (II)	X (II)			

SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA			IRAM	MERCOSUR (II)	REGLAMENTO (UN) (III)	DIRECTIVA CE REGLAMENTO (EU) **	FMVSS	M2	M3	N2	N3	O2	O3	O4
15	INSTALACIÓN Y USO DE CINTURONES DE SEGURIDAD Y SUS ANCLAJES (23)	Nivel mínimo de Cumplimiento (20)	3641	26/94 y 27/94	R14 Rev.03 y R16 Rev.04	96/38 - 96/36	207 208 209 210 225	X (26) (I)	X (26) (I)	X (I)	X (I)			
		Dispositivo de alerta acústico y visual de cinturón de seguridad - Solo conductor. (****)	(a)	(b)	R16 Rev.05			X	X	X	X			
16	PROTECCIÓN CONTRA ENCANDILAMIENTO SOLAR		(a)	(b)	(c)	-	-	X	X	X	X			
17	SISTEMA DE ILUMINACIÓN Y SEÑALIZACIÓN	Nivel mínimo de Cumplimiento (12) (15)	(a)	83/94	R48 Rev.01	97/28	108 (25)	X	X	X	X			
18	SISTEMA LIMPIADOR Y LAVADOR DE PARABRISAS (21)		1-N1 / 1-N1-10B	30/94	1008/10	94/68	104	X	X	X	X			
20	VIDRIOS DE SEGURIDAD		1H3	26/93	R43 Rev.00	92/22	205	X	X	X	X			
22	ENSAYO DE ESTABILIDAD (22)			(b)	(c)	(d)	---		X (III)					
23	SISTEMA DE ENGANCHE		10252	(b)	(c)	(d)	---					X	X	X
24	PROTECCIÓN LATERAL		10276	(b)	R73	(d)	---					X (IV)	X (IV)	X (IV)

SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA		IRAM	MERCOSUR (II)	REGLAMENTO (UN) (III)	DIRECTIVA CE REGLAMENTO (EU) **	FMVSS	M2	M3	N2	N3	O2	O3	O4	
25	PROTECCIÓN CONTRA EMPOTRAMIENTO	10260	(b)	R58	(d)	----			X (IV)	X (IV)	X (IV)	X (IV)	X (IV)	
26	TRABA PORTA CONTENEDORES (14)	10024	(b)	(c)	(d)	-----						X	X	
28	VEHICULOS DE PROPULSIÓN ELECTRICA (16)	(a)	(b)	R100	(d)	305	X	X	X	X				
	EMISIONES CONTAMINANTES	Verificar que cumple las normas Argentinas vigentes al año de su fabricación. (Euro III – 2007 al 2015 y Euro V a partir de 2016)						X	X	X	X			

Observaciones y referencias

(a) Norma IRAM correspondiente.

(b) Norma MERCOSUR correspondiente.

(c) Reglamento Naciones Unidas correspondiente.

(d) Reglamento Europeo correspondiente.

(*) Requisito exigible a vehículos carrozados.

(****) Se implementarán conforme los plazos que determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con las Terminales e Importadores de vehículos automotor radicado en el país.

(1) Únicamente para O1 y O2.

(2) Únicamente para O3 y O4.

(4) Igual cantidad de apoyacabezas por plazas declaradas: Su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con las Terminales e Importadores de vehículos automotor.

(8) M3 obligatorio, las demás categorías deben consignar alternativamente el número y tipo de requerimiento de ingeniería que asegure el cumplimiento del requisito por todas las partes del vehículo afectadas.

(9) Para categoría M3 aplica la Resolución ST 175/2000 y sus modificatorias.

- (11) Régimen de aplicación de Retractor en cinturones de seguridad traseros laterales: su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.
- (13) Régimen de aplicación de Encendido Automático de Luces, encendido automático de luces bajas, o sistema DRL, a opción del fabricante, su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.
- (12) REGLAMENTOS: 3.02, 7.02, 37, 91, 6.01, 4, 37.03, 98, 99, 19.02, 38, 23, 77, 48, 87.
- (14) Solo para versiones destinadas al transporte de contenedores.
- (15) A los vehículos de la Categoría N2, N3, M2, M3, O2, O3, y O4 destinados al transporte de pasajeros o carga, se aplicará como norma alternativa lo establecido en el ANEXO I del presente régimen.
- (16) Requisito solo aplicable a vehículos de propulsión eléctrica o híbrida.
- (17) Para vehículos de la Categoría M2 y M3, se aceptará por equivalencia el Reglamento No. 80, o Resolución S.T. N° 11/06.
- (18) No aplicable si presenta reportes de ensayos de Choque frontal.
- (19) M1 & N1 derivado PBT<2500 kg, exigir solamente el punto 5.3 del Reglamento de referencia, referido a impacto de cabeza sobre volante.
- (20) Se exceptúan de la obligación a los asientos de pasajeros de los vehículos de transporte de pasajeros de las Categoría M2 y M3.
- (21) Debe presentar declaración jurada que vienen equipado con un dispositivo lava/limpiaparabrisas.
- (22) Sólo exigible a vehículos de transporte de pasajeros de “doble piso”.
- (23) Se deberán presentar los reportes de ensayos conforme al modelo de vehículo.
- (24) Para la categoría M3 aplica exclusivamente para ómnibus de “doble piso” (Disposición SSTA 294/2011). En el caso de las categorías N3 y O4 aplica sólo para configuraciones “Bitrén”.
- (25) Aplicable exclusivamente a las unidades importadas y originarias de países donde es de aplicación la norma FMVSS 108.
- (26) Se puede aplicar la Resolución ST N° 11/06.
 - (I) Se admite cálculo por elementos finitos como método alternativo.
 - (II) Muestra representativa de los componentes más significativos del vehículo.
 - (III) Se admite memoria técnica para el cálculo de la estabilidad transversal, debe contemplar el “rolido” de la carrocería respecto al chasis.
 - (IV) Se admite memoria técnica como método alternativo para verificar cumplimiento de la norma. La protección contra empotramiento no es exigible en tractores.

e) Sobre los ítems de verificación enunciados en la tabla precedente, pueden aplicarse las alternativas que a continuación se detallan, según corresponda;

“Verificación”: en caso de unidad usada, que no presente modificaciones respecto del “Vehículo Tipo” homologado en la Argentina, bastará con una revisión destinada a verificar que la unidad se encuentra en estado original y un informe emitido por el Taller de Revisión Técnica Obligatoria donde se acredite que la unidad se encuentra en correcto estado de mantenimiento. Si estos vehículos presentaren modificaciones en cuanto a los sistemas de

seguridad homologados según el “vehículo tipo”, deberá realizar el ensayo de seguridad que le corresponda a través de un laboratorio incorporado en la Red de Laboratorios de la Industria Automotriz (en adelante RELIAU).

Las unidades usadas provenientes de mercados como el americano, europeo y otros países desarrollados, se considerará que satisfacen el plexo legal vigente del país de origen a la fecha de su fabricación, en consecuencia corresponderá validar si dichas normas son equivalentes o superiores a las que se encontraban vigentes en la Argentina para la misma fecha.

“Ensayo”: En caso de unidades especiales o convencionales nuevas o sin homologación en el país, y que no dispongan de certificados de ensayos realizados en otros países, deberán someterse a la realización de los ensayos de seguridad por Laboratorios inscriptos en La RELIAU, que avalen su cumplimiento para los ensayos que correspondan.

“Ensayo documentado”: En caso de que un vehículo sin homologación previa en el país, pero que disponga de certificados de ensayos de otros países requerirá la validación de dicha documentación por un laboratorio inscripto en La RELIAU que verifique que dicha documentación aplica a los ensayos requeridos en el Anexo B del Decreto N° 32/2018.

Casos especiales

a) Unidades iguales 0 km.

Si la Certificación debiera realizarse sobre un lote de unidades iguales, los ensayos y verificaciones se realizarán sólo sobre una de ellas (que se denominará “vehículo tipo”), sobre el resto se emitirá una extensión del documento original, que sólo tendrá validez para ese vehículo. No obstante el certificador deberá comprobar mediante inspección que todas las unidades del lote responden a las mismas características técnicas del “vehículo tipo” y esta confirmación deberá constar en el informe.

Para el caso del “vehículo tipo” deberá emitirse un documento detallado que describa las características técnicas del mismo

b) Unidades convencionales 0 Km que cuenten con LCM en la Argentina.

Si la unidad bajo análisis fuere, en principio, de idéntica especificación a una unidad con LCM vigente en la Argentina, el Certificador deberá verificar a partir de una inspección que la especificación técnica de la misma es igual a la de la unidad homologada en la Argentina.

Si hubiere diferencias, estas deberán ser debidamente identificadas y luego se deberá comprobar que satisfacen el plexo legal según el mecanismo establecido en el punto 5).

- c) Unidades convencionales que hayan estado patentadas en el pasado en la Argentina.

Se trata de unidades que operaban normalmente en el parque automotor nacional en el pasado, que por motivos varios fueron dados de baja, y que en la actualidad requieren nuevamente de su puesta en servicio y patentamiento.

En estos casos un taller de revisión técnica obligatoria de jurisdicción nacional aplicará el protocolo de rutina convencional de revisión técnica, verificando que los diversos sistemas cumplen con las reglamentaciones vigentes y se encuentren en condiciones operativas, emitiendo un informe técnico de cada uno de los mismos. En caso de detectarse fallencias operativas o reglamentarias, el propietario de la unidad deberá subsanar la falla y taller re-verificar el ítem en cuestión a fin de emitir el correspondiente Informe Técnico Final “sin observaciones”.

- d) Unidades categoría O2 y O3 usadas existentes en la Argentina, que no dispongan de Licencia de Configuración de Modelo y que requieran su regularización para el patentamiento.

Este mecanismo se aplicará exclusivamente a aquellas unidades usadas cuya facturación sea anterior al 2018.

En estos casos un taller de revisión técnica obligatoria de jurisdicción nacional verificará que los sistemas de seguridad (detallados en el cuadro adjunto), cumplen con las reglamentaciones vigentes y se encuentren en condiciones operativas, emitiendo un informe técnico de cada uno de los mismos. En caso de detectarse fallencias operativas o reglamentarias, el propietario de la unidad deberá subsanar la falla y taller re-verificar el ítem en cuestión a fin de emitir el correspondiente Informe Técnico Final “sin observaciones”.

Ítem a evaluar	Descripción	Satisface SI/NO
Chasis	Sus condiciones estructurales son aptas para el Peso Máximo Admisible-PMA. El estado de conservación es adecuado.	
Construcción	Satisface las reglas del arte para la construcción (materiales aplicados, soldaduras, refuerzos, elementos sometidos a cargas puntuales, etc).	
Estabilidad	Por cálculo o en forma práctica, se verifica que no se producirá el vuelco del acoplado con su	

	carga máxima si este alcanza los 28° de inclinación respecto a la horizontal.	
Gancho	Es del tipo reglamentario, está correctamente fijado al chasis y es compatible con su PMA. Su estado de conservación es adecuado.	
Sistema de Suspensión	Se encuentra en correcto estado de conservación.	
Llantas y neumáticos.	Son compatibles para el PMA. Se encuentran en correcto estado de conservación.	
Sistema de Freno	Es apto para garantizar la eficiencia de frenado y su sistema de accionamiento esta realizado de acuerdo a las reglas del arte. El sistema satisface las condiciones reglamentarias con una eficiencia de____%, la cual es considerada satisfactoria por el certificador interviniente.	
Conectores de freno	El acople es normalizado y se encuentra en adecuado estado de conservación.	
Sistema Eléctrico	Está debidamente protegido y fijado al chasis y cuenta con conectores normalizados.	
Iluminación y Señalización	Satisfacen en cantidad, ubicación y colores establecidos en la reglamentación vigente. Las luces funcionan correctamente.	
Paragolpes	Es sólido y se encuentra en correcto estado de conservación.	

La presente evaluación sólo será aceptada si todos los rubros fueron evaluados satisfactoriamente.

Emisión del Certificado de Seguridad Vehicular - (en adelante CSV)

El requirente deberá presentar la documentación que a continuación se detalla ante la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, sita en Maipú 255 - Piso 12 – CABA;

- Nota dirigida a la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial (en adelante CNTySV), solicitando el CSV.
- Documentación de la Dirección de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios- DRNPACP donde conste la observación que la unidad debe tramitar el CSV, es decir el Registro ya verificó que el resto de las condiciones se encuentran satisfechas.
- Un informe técnico que contemple las exigencias establecidas en la presente, producido por un organismo certificador acreditado.

La CNTySV, revisará la documentación y emitirá el correspondiente CSV.

La CNTySV se encuentra facultada para auditar, de manera muestral, los trabajos realizados por los organismos certificadores acreditados.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Anexo 2 - Certificado de Seguridad Vehicular

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 10 pagina/s.