

INFORME - SEGURIDAD VIAL

LEY 26.343

DISPOSITIVOS DE

SEGURIDAD

06/02/2014

Audru © Data & Security Solutions

www.audru.com.ar

Benito Juárez 2845 – C.A.B.A.

+54 9 11 6803 2105

info@audru.com.ar

Plantaremos el alcance y las modificaciones pertinentes a dispositivos de seguridad aplicada sobre vehículos teniendo en cuenta: Ley 24.449, Ley 26.343, decretos y disposiciones pertinentes. Resumen y cronograma de aplicación por tipo de modelo.

Andrés María Costa



INFORME - SEGURIDAD VIAL | LEY 26.343 - DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

INTRODUCCIÓN

En el año 2008 se sancionó la ley 26.343 con el objetivo de bajar los índices de accidente viales a través de distintas medidas. En este documento haremos hincapié en los ítems de seguridad y ensayos que se acordaron incorporar en distintas etapas a partir del 2010 hasta el 2022 hasta el momento.

Los puntos planteados en este documento para su mayor entendimiento se plantearon bajo este orden:

- Ley 26.343
- Categorías: Decreto 779/95 - Artículo 28
- Etapa I: Disposición N° 166/2010
- Etapa II: Disposición N° 494/2010
- Etapa III: Disposición N° 272/2011
- Etapa IV
- Resumen y cronograma de aplicación

LEY 26.343: LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

LEY 26.343 (Sancionada: 9 Abril 2008)

Ley 26.343: Ley de Tránsito y Seguridad Vial.

Da **origen a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)** y enuncia en sus artículos los lineamientos principales sobre sus funciones, estructura, tratamiento y objetivos.

Introduce modificaciones sobre la ya existente Ley 24.449 (“Ley de Tránsito”, sancionada: 23 Abril 1994) donde prevé incorporar, al último párrafo de su artículo 29, el siguiente texto: **“La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, un sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación”**

Disposiciones:

- Etapa I: Disposición N° 166/2010 (16 Noviembre 2009)
- Etapa II: Disposición N° 494/2010 (26 Octubre 2010)
- Etapa III: Disposición N° 272/2011 (11 Junio 2011)
- Etapa IV

Actores intervinientes en los acuerdos:

- ✓ MI: Ministerio del Interior
- ✓ SICPYME: Secretaría de Industria, Comercio y Pymes
- ✓ ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial
- ✓ ADEFA: Asociación de Fábricas de Automotores
- ✓ CIDO: Cámara de Importadores y Distribuidores Oficiales de Automotores

Decreto 779/95 - Artículo 28 *(20 Noviembre 1995)*

El presente artículo agrupa a través de categorías las distintas características técnicas de los vehículos. Aquí se encuentra un resumen de las categorías afectadas en las distintas etapas:

- Categoría M1: Vehículos para transporte de pasajeros, que no contengan más de 8 asientos además del asiento del conductor y que, cargado, no exceda de un peso máximo de 3.500 kg.
- Categoría M2: Vehículos para transporte de pasajeros con más de 8 asientos excluyendo el asiento del conductor, y que no excedan el peso máximo 5.000 kg.
- Categoría M3: Vehículos para transporte de pasajeros con más de 8 asientos excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los 5.000 kg.
- Categoría N1: Vehículos utilizados para transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los 3.500 kg.
- Categoría N2: Vehículos utilizados para transporte de carga con un peso máximo superior a los 3.500 kg, pero inferior a los 12.000 kg.
- Categoría N3: Vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los 12.000 kg.

Se considerará **nuevo modelo**, respecto de los que estén en fabricación o importación por la empresa Terminal que lo produzca o importe o por la empresa importadora, al vehículo originado en nueva plataforma o diseño de carrocería o cuando, manteniendo la misma plataforma, la carrocería se halle originada totalmente en nuevas matrices.

Disposición N° 166/2010 *(16 Noviembre 2009)*

“Establecer en una primera Etapa la implementación, en los vehículos 0 Km. que se incorporen al parque automotor argentino, sea cual fuere el origen de fabricación, de la doble bolsa de aire (para conductor y acompañante), el sistema antibloqueo de frenos (ABS) y los apoyacabezas para todas las plazas contiguas a las puertas (laterales), conforme a lo que correspondiere según las categorías de vehículos establecidas en el artículo 28 del Anexo 1 al Decreto N° 779/95 y en base a cronogramas de cumplimiento anual en porcentajes crecientes hasta llegar a la totalidad de los automotores involucrados.”

“En el mismo sentido tiene contempladas la República Federativa del Brasil, teniendo en cuenta la vigente Política Automotriz Común suscripta.”

Dispositivos a incorporarse:

- **A.B.S.**
- **Doble Airbag frontal (Conductor + Pasajero).**
- **Apoyacabezas traseros laterales.**

INFORME - SEGURIDAD VIAL | LEY 26.343 - DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

ETAPA I

Disposición N° 166/2010 (16 Noviembre 2009)

Categoría	Ruedas	Peso [T]	Plazas	Doble Airbag (Conductor + Pasajeros)	ABS (Sistema antibloqueo de frenos)	Apoyacabezas laterales traseros
M1	≥ 4	≤ 2,5	≤ 9	01/01/2010: 10% 01/01/2011: 15% 01/01/2012: 30% 01/01/2013: 60% 01/01/2014: 100%	01/01/2010: 10% 01/01/2011: 15% 01/01/2012: 30% 01/01/2013: 60% 01/01/2014: 100%	01/01/2010: 10% 01/01/2011: 15% 01/01/2012: 30% 01/01/2013: 60% 01/01/2014: 100%
N1 derivado de M1	≥ 4	-	-			
M1	≥ 4	> 2,5	≤ 9	No Aplica	01/01/2013: 40% 01/01/2014: 100%	No Aplica
N1	≥ 4	≤ 3,5	-			
M2	≥ 4	≤ 5	> 9			
N2	≥ 4	> 3,5 y ≤ 12	> 9			
M3	≥ 4	> 5 y ≤ 21	> 9			
M3	≥ 4	> 21	> 9			
N3	≥ 4	> 12	-			
					Obligatoria desde Marzo 2009 s/Resolución ST N° 100/08	
					01/01/2013: 40% 01/01/2014: 100%	

Disposición N° 494/2010 *(26 Octubre 2010)*

“Se acordó establecer en la denominada Etapa 2 la implementación en los vehículos 0 km que se incorporen al parque automotor argentino, sea cual fuere el origen de fabricación, de las medidas de seguridad de apoyacabezas centrales, dispositivo de alerta visual y acústica de colocación de cinturón de seguridad del conductor y encendido automático de luces, conforme a lo que correspondiere según las categorías de vehículos establecidas en el artículo 28 del Anexo 1 al Decreto N° 779/95.”

“En el mismo sentido tiene contempladas la República Federativa del Brasil, teniendo en cuenta la vigente Política Automotriz Común suscripta.”

Dispositivos a incorporarse:

- **Alerta acústica y visual de cinturón de seguridad (Conductor)**
- **Encendido automático de luces**
- **Apoyacabeza central**

INFORME - SEGURIDAD VIAL | LEY 26.343 - DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

ETAPA II

Disposición N° 494/2010 (26 Octubre 2010)

Categoría	Ruedas	Peso [T]	Plazas	Apoyacabeza Central	Dispositivo de Alerta Acústica de Cinturón de Seg	Encendido Automático de Luces
M1	≥ 4	≤ 2,5	≤ 9	Aplicación obligatoria 24 meses después que su implementación en Europa	Nuevos modelos: 01/01/2014 Todos los modelos: 01/01/2015 (En ambos caso visual y acústico solo para el conductor)	La implementación del encendido automático de luces bajas o sistema DRL, a opción del fabricante, rigirá a partir del 01/01/2014 para nuevos modelos
N1 derivado de M1	≥ 4	-	-	No Aplica	No Aplica	
M1	≥ 4	> 2,5	≤ 9		Nuevos modelos: 01/01/2014 Todos los modelos: 01/01/2015 (En ambos caso visual y acústico solo para el conductor)	
N1	≥ 4	≤ 3,5	-		No Aplica	No Aplica
M2	≥ 4	≤ 5	> 9			
N2	≥ 4	> 3,5 y ≤ 12	> 9			
M3	≥ 4	> 5	> 9			
N3	≥ 4	> 12	-			

Disposición N° 272/2011 (11 Junio 2011)

“Que las Partes firmantes del presente Acta Acuerdo han mantenido reuniones en las cuales se ha acordado que el Ensayo de Impacto Frontal y Trasero y el Sistema de Retención Infantil constituyen ítems y/o aspectos de seguridad que tienden a reducir la tasa de siniestralidad vial existente en la República Argentina.

Se acordó entre las Partes establecer en la Etapa III, la implementación en los vehículos 0 Km. que se incorporen al parque automotor argentino, sea cual fuere el origen de fabricación, de los ítems y/o aspectos de seguridad que se detallan en el Anexo I a la presente Acta Acuerdo, conforme a lo que correspondiere según las categorías de vehículos establecidas en el Artículo 28° del Anexo 1 al Decreto N° 779/95 y en base a los criterios fijados para cada uno de ellos. Que a tal fin, se tuvieron en cuenta no sólo los tiempos de desarrollo y/o aplicación de cada ítem o aspecto de seguridad en particular sino, además, la necesidad acordada de ir armonizando esas aplicaciones con las medidas que en el mismo sentido tiene contempladas y/o prevé contemplar la República Federativa del Brasil.”

Dispositivos a incorporarse:

- **Sistema de Retención Infantil**

Ensayos de impacto:

- **Ensayo de Impacto Frontal**
- **Ensayo de Impacto Trasero**

Como condición indispensable y obligatoria, antes del 01/01/2013 deberá hallarse en vigencia la normativa nacional que permita homologar las sillas para niños que se comercialicen en el país, a través del correspondiente Certificado de Homologación de Autopartes de Seguridad (CHAS) o el que en futuro lo reemplazare. A partir de 01/01/2016, las sillas deberán estar homologadas para ser utilizadas mediante sistema de anclaje rígido, cualquiera que sean las opciones a utilizar de este sistema (ISOFIX, LATCH u otro).

INFORME - SEGURIDAD VIAL | LEY 26.343 - DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

ETAPA III

Disposición N° 272/2011 (11 Junio 2011)

Categoría	Ruedas	Peso [T]	Plazas	Ensayo de Impacto Frontal	Ensayo de Impacto Trasero	Sistema de Retención Infantil
M1	≥ 4	≤ 2,5	≤ 9	Nuevos modelos a partir del 30/01/2014 Todos los modelos a partir del 30/01/2016	Dos años después de que se comience a aplicar en Europa	a) A partir del 01/01/2013 todos los modelos deberán contar, a opción del fabricante, con sistema de anclaje rígido, cualquiera sean las opciones a utilizar de este sistema (ISOFIX, LATCH u otro) o, con cinturón de seguridad de tres (3) puntos en todas las plazas traseras contiguas a las puertas.
N1 derivado de M1	≥ 4	-	-		b) Los modelos nuevos a partir del 01/01/2016 y todos los modelos a partir del 01/01/2018, deberán incorporar, en al menos una plaza trasera, el sistema de anclaje rígido, cualquiera que sea las opciones a utilizar de este sistema (ISOFIX, LATCH u otro).	
M1	≥ 4	> 2,5	≤ 9	No Aplica	No Aplica	No Aplica
N1	≥ 4	≤ 3,5	-			
M2	≥ 4	≤ 5	> 9			
N2	≥ 4	> 3,5 y ≤ 12	> 9			
M3	≥ 4	> 5 y ≤ 21	> 9			
M3	≥ 4	> 21	> 9			
N3	≥ 4	> 12	-			

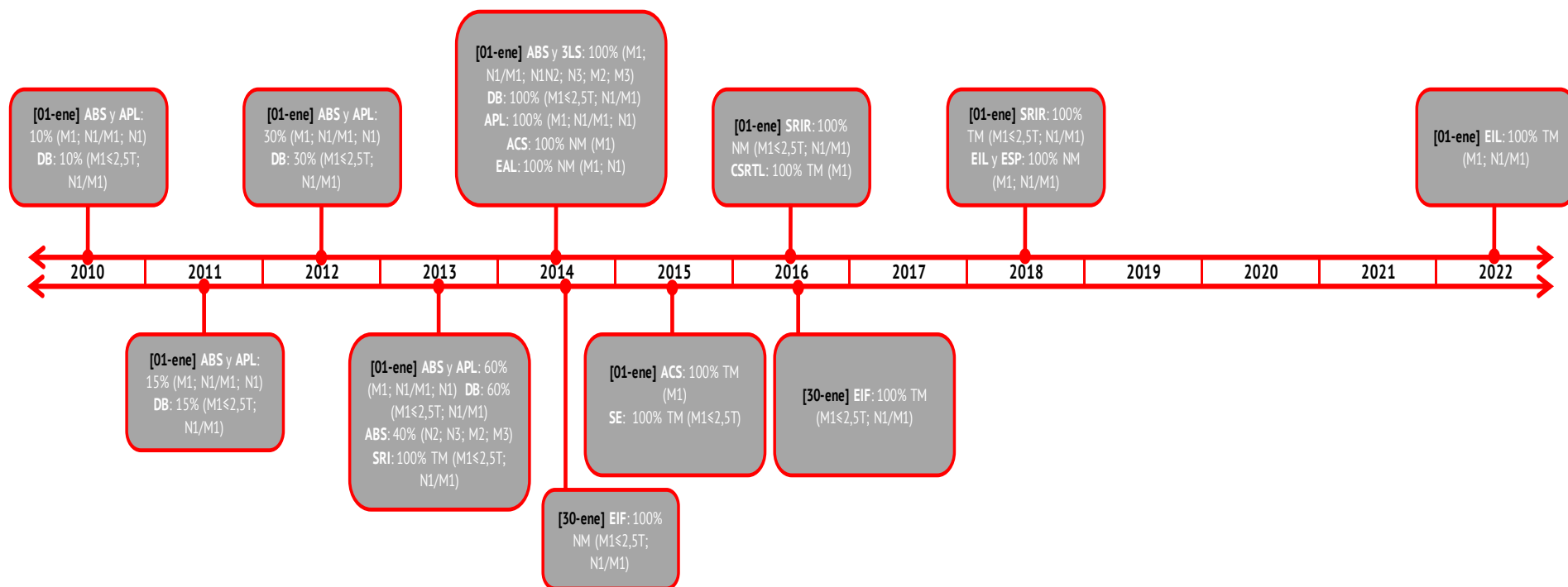
Cuarta Etapa

- Ensayo de Impacto Lateral (deberán cumplir, para los nuevos modelos, a partir del 1º de enero de 2018 y para todos los modelos, a partir del 1º de enero de 2022), para automóviles y utilitarios livianos derivados.
- Sistema de Control de Estabilidad (ESC) (deberán cumplir, para los nuevos modelos, a partir del 1º de enero de 2018) para automóviles y utilitarios livianos derivados.
- Retractor Cinturones de Seguridad Laterales (deberán cumplir, para todos los modelos, a partir del 1º de enero de 2016), para automóviles.
- Tercera Luz de Stop (deberán cumplir, para todos los modelos, a partir del 1º de enero de 2014)
- Soporte fijación Extintor (deberán cumplir, para todos los vehículos automóviles de hasta 1.500 kgs. de peso bruto, con el compromiso de incorporar el soporte también en los automóviles de más de 1.500 y hasta 2.500 kgs. de peso bruto, una vez que la Autoridad de Aplicación adecue la legislación actual, a partir del 1 de Enero 2015)

INFORME - SEGURIDAD VIAL | LEY 26.343 - DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

RESUMEN

Cronología (implementación de etapas)



ABS: Sistema Antibloqueo de Frenos
ESP: Control de Estabilidad
APL: Apoyacabezas Traseros Laterales
DB: Doble Airbag Frontal
ACS: Alerta Cinturón de Seguridad
EAL: Encendido Automático de Luces

SRI: Sistema de Retención Infantil
SRIR: Sistema de Retención Inf. Rígido
EIF: Ensayo de Impacto Frontal
EIT: Ensayo de Impacto Trasero
EIL: Ensayo de Impacto Lateral
3LS: Tercera Luz de Stop

3AT: Tercer Apoyacabezas Traseros
SE: Soporte Extintor
CSRTL: Cinturones de Seg. Retráctil Lat
NM: Nuevos Modelos
TM: Todos los Modelos



www.audru.com.ar

Audru © Data & Security Solutions
All Rights Reserved

Benito Juárez 2845 – C.A.B.A.
+54 9 11 6803 2105
info@audru.com.ar