

Cambio de motor:

Un trámite que es más que un trámite

En el lenguaje cotidiano, cuando se habla de “un trámite” se alude a cuestiones sencillas, de fácil resolución. Tareas que con hacerlas, se las dan por resueltas sin mayores complicaciones. Sin embargo un trámite registral no siempre es recibir documentación, controlar e inscribir. Por caso, y en lo específico de motovehículos, el cambio de motor no sólo es la única petición exceptuada del principio de unicidad y, por ende, poder peticionarse en una sola Solicitud Tipo la baja y el alta. Existen situaciones no previstas, de mayor complejidad, y que no se agotan en los requisitos formales a cumplimentar. Puntualmente se hace referencia a la pretensión de incorporar un motor de mayor cilindrada que la original del motovehículo inscripto.

Uno de los principales motivos por los que se le asigna importancia fundamental al tema es porque la Licencia de Configuración de Modelo de los motovehículos se otorga teniendo en cuenta las condiciones activas y pasivas de seguridad. Y dichas condiciones varían según la potencia del motor. Chasis y frenos, por ejemplo, no responden igual si el motor es 105 cc que si es 250. A una moto se le otorga LCM con la cilindrada de origen, entendiendo la autoridad que es segura para circular por la vía pública. Sin embargo, y desconociendo o desoyendo la norma, algunos usuarios del sistema introducen modificaciones en los hechos que luego intentan regularizar en los papeles. “Tunear” la moto y darle más potencia, lo entienden como una cuestión de voluntad y decisión. Sin embargo, esas ínfulas reformistas suelen encontrar freno en algunos Registros Seccionales.

Sería importante tratar de comprender mejor el tema a la luz de conceptos de carácter general. Qué es una moto? Las definiciones son varias,

pero coinciden en que es un vehículo de dos ruedas, impulsado por un motor de combustión o eléctrico, que acciona la rueda trasera. Y luego está el chasis o cuadro, y las ruedas, que constituyen la estructura fundamental del vehículo.

La ley de tránsito, en su art 5°, considera Ciclomotor, a una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad. Y motocicleta a todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h. (1)

Los motovehículos recién fueron incorporados al sistema Registral argentino en 1988, cuando la "Secretaría de Justicia de la Nación N° 586/88, en su artículo 1°, incorporó en este régimen a los "motovehículos" (ciclomotores, motocicletas, motocarros -moto-cargas y moto-furgones-, motonetas, triciclos y cuatriciclos con motor), accediendo al reclamo de las entidades que nuclean a los fabricantes de motos, que habían manifestado su interés en incorporarse al sistema del automotor, para tener mayor seguridad jurídica sobre la propiedad del bien, y observando las recomendaciones que la doctrina nacional venía haciendo en el mismo sentido." El primer paso que dio la DN fue el dictado de la Disposición DN 442/88 que establecía la obligatoriedad de realizar la inscripción en el Registro de la Propiedad del Automotor de todos los motovehículos nuevos, (cero kilómetro) comercializados por las fábricas nacionales, o los importados, a partir del 22 de mayo de 1989." (2)

Se estaba, entonces, frente a la decisión de regularizar el parque de motovehículos que circulaban sin estar inscriptos, o registrados en regímenes municipales, para dotar de uniformidad al sistema en todo el país, y seguridad jurídica al titular del dominio. Los requisitos de entonces, y de ahora, se basan en la identificación del chasis y del motor. Y luego, se le entregará chapa y cédula de identificación si están en condiciones de circular en la vía pública. Y estarán en condiciones de circular aquellos que cuenten Licencia de Configuración de Modelo, que garantiza se cumplan las normas activas y pasivas de seguridad de cada vehículo en particular.

La LCM se comenzó a otorgar a los motovehículos en diciembre de 2002, y la otorga la Secretaría de Industria de la nación si es que el modelo, ya sea nacional o importado, está en condiciones seguras de circular en la vía pública. Para ello, tiene en cuenta los elementos activos y pasivos de seguridad. Los activos son los que contribuyen a una mayor eficacia del vehículo para la prevención de siniestros viales, como los frenos, los neumáticos, la dirección, la iluminación, la suspensión y los amortiguadores. Los elementos de seguridad pasiva son los que están preparados para reducir las consecuencias lesivas de un siniestro, como sería el cuadro o chasis. A todas luces, la incorporación de la LCM fue un avance en el sistema.

Lo que se plantea hoy es si ese motovehículo inscripto, cumpliendo toda la normativa vigente, puede sustituir el motor que lo impulsa sin más requisito que acreditar el origen de la pieza a introducir. O si también la cilindrada condiciona esta petición.

Desarrollo

El presente trabajo pretende abrir el debate sobre un tema no normado: el cambio de motor completo o sólo de cárter o semicarter, incorporando piezas de mayor cilindrada. Está claro que registralmente, el tratamiento es el mismo se trate de cambio de motor o cambio de cárter/semicarter (Título II Capítulo III Sección 7). Y en esto punto, vale recalcar que el nuevo Digesto que entró en vigencia en 2022, ha mantenido el mismo criterio que el anterior.

“El “motor” es una máquina o aparato que produce u origina movimiento, y que en el caso del automotor produce o genera la energía necesaria para que la cosa se desplace, alimentada por los diversos combustibles que hoy se conocen (naftas, gasoil, fueloil, GNC, etc.).” (3) Actualmente, la fuente motriz que da potencia, puede ser, además de química o térmica, eléctrica. Ese no es el eje de la discusión, sino la potencia y las condiciones de seguridad tenidas

en cuenta para otorgarle el LCM que es la garantía que esa moto es segura para circular, mecánicamente hablando.

Ahora bien, los Registro del Automotor, tienen injerencia sobre estas cuestiones mecánicas o son simples registradores? Partimos de la base que si las condiciones activas y pasivas de seguridad son las que se tienen en cuenta para otorgar el LCM, y éstas pueden modificarse al variar la cilindrada y potencia del motovehículo, la actividad registral va más allá de la simple petición de incorporar un nuevo motor prescindiendo del “detalle” de la cilindrada. Y vale aclarar que entendemos por motor tanto al cambio del motor completo cuanto a la incorporación de cárter o semicarter, asemejándolo al cambio de “block” contemplado en el DNTR (Tít. II, Cap. III Secc 7 Artículo 4º.- Podrá efectuarse en un motor inscripto en un dominio un cambio de block, el cual deberá tramitarse como un cambio de motor, con los alcances previstos en el artículo 11 de esta Sección).

Aunque cada fábrica y modelo pueden tener características propias, en términos generales se entiende que el cárter es una parte fundamental en la estructura del motor, ya que por lo general es el encargado de almacenar el aceite que va a ser necesario para que aquel funcione llevándose a cabo la combustión.

El cárter de la moto suele estar construido con forma de contenedor metálico, alojando en su interior elementos como cigüeñal, biela. Dispone de una parte baja estanca donde se almacena el aceite que se va a emplear en la lubricación del motor. Y es en el cárter donde se estampa la codificación que sirve para identificar la pieza que conforma la parte primordial del motor. Este, junto con el chasis, cumple la función de identificar la unidad, casi como un DNI de la moto en su conjunto.

El cárter, es a todas luces un elemento fundamental en el motovehículo porque, por un lado forma parte del motor que le da la potencia para su funcionamiento, y por otro, porque es uno de los elementos tenidos en cuenta para identificar al bien mueble registrable del que se está hablando. Pero pese a la importancia antes mencionada, el cárter o semicarter se comercializa como

repuesto, sin identificación más que como parte de un lote mayor de piezas que se fabrican o importan.

Y es así como llegan a los registros peticiones de cambio de motor, adjuntando la factura de compra y un despacho de aduana donde identifican el lote donde supuestamente se encuentra la pieza a introducir. Y algunas veces ha pasado que, en la factura, se consigna la cilindrada a la que corresponde esa pieza, que no siempre se condice con la del motovehículo al que se le pretende incorporar.

Situaciones contempladas en el DNTR

En la Sección 7 de los trámites varios, del segundo título del Digesto (tanto anterior cuanto nueva versión), se contempla el “Alta de motor” para “cuando se incorpore un motor a un automotor inscripto, provenga o no de otro automotor inscripto. También deberá efectuarse dicha solicitud, cuando se reemplace el block de un motor registrado en un dominio”. La primera aclaración es que asimilamos, a los efectos registrales, el cambio de block para auto con el cambio de cárter para motos.

Y nos detenemos a analizar esta situación: un cambio de motor para incorporar otro motor de similares características, es la situación menos problemática. El escenario es otro si se pretende incorporar uno de mayor cilindrada.

Y cambia más aún, si lo que se va a incorporar es un cárter o semicárter y no se corresponde con el modelo o la cilindrada de la moto inscripta. Vale aclarar que algunas fábricas producen el mismo cárter para motos de distinta cilindrada, variando en cada caso los componentes que van en su interior, pudiendo modificar cilindrada y potencia. Entonces, qué certeza tiene el registrador que al sustituir la “carcaza” no se están modificando también parte de sus componentes y se altere la potencia generando riesgos para la circulación.

Dentro de los requisitos a presentar para poder realizar el trámite del alta de motor, en el caso que el motor fuera armado con piezas de distinto origen (Tít. II Cap. III Secc 7 art 3, inciso g), se plantea el certificado de procedencia

del block y la factura de compra de las restantes partes esenciales que componen el motor. Vaya aquí la primera salvedad sobre este capítulo: en motovehículos, solamente se identifican chasis y motor, por lo que no debe acreditarse el origen de las demás piezas, ni tiene el registrador cómo corroborar si son piezas nuevas, usadas, adulteradas y/o que modifiquen la potencia del vehículo.

Siguiendo con el texto del Digesto, en el art. 4 dice expresamente que el cambio de block de un motor inscripto “deberá tramitarse como un cambio de motor. Y enumera los requisitos a presentar:

a) el certificado de procedencia del block

b) una declaración jurada con firma certificada del peticionario del trámite, en la que se deje constancia de que en el armado del nuevo motor de han utilizado las piezas del motor anterior con excepción del block que se ha reemplazado por uno nuevo. Y plantea la posibilidad de otorgar RPM si la pieza no trae numeración.

Esta normativa, claramente alude y refiere a situaciones que se plantean en automotores y no en motovehículos. Tal como se mencionó anteriormente, no hay forma de corroborar que las piezas contenidas dentro del block, cárter o semicárter en cuestión, sean las originales de la moto inscripta. Tampoco si fueron reemplazadas con piezas nuevas, usadas, adulteradas o robadas, porque son elementos que no están identificados. Y no deberíamos dejar librado a una declaración jurada suscripta por el interesado, la posibilidad de registrar un cambio que pueda alterar las condiciones activas y pasivas de seguridad de un motovehículo. Por lo tanto, entendemos que dicha DJ no es aplicable a motovehículos.

Consultada DN sobre un caso concreto de la petición de cambio de motor por uno de mayor cilindrada, respondió: “Si bien la normativa vigente no obsta la incorporación de motores de distinta cilindrada con relación al original, como Ud. planteara, podría afectar las condiciones activas y pasivas de seguridad al momento del otorgamiento del LCM”. Por lo que se ordenó un informe de ingeniero mecánico para darle curso al trámite.

Otro aspecto es que el Digesto contempla como causales que justifiquen la baja de un motor (trámite previo al alta de uno nuevo) el desgaste, deterioro

o siniestro. La ST o el TPM operan como DJ a la hora de la petición, pero se sabe que en muchos casos el verdadero motivo del cambio que se pretende legalizar en un RS, es darle mayor potencia a menor costo que una moto nueva. Estarán las picadas detrás de esto? No es competencia de los registradores...

En 2020, la ANSV difundió un “manifiesto en contra del tuning”, definiéndolo como la práctica que consiste en modificar vehículos -ya sean autos o motos- para realzar su estética o mejorar la performance. En lo específico de motovehículos, las autoridades de la agencia detallaron que existe la costumbre de “personalizar a las motos”, y “que en esta acción, a veces se comete el error de modificar aspectos que tienen que ver con la seguridad (...) A los fabricantes les lleva años diseñar la seguridad de los vehículos que luego vemos en las calles, y que además deben ser conducidos responsablemente para que la vía pública sea un espacio seguro. Al modificar alguno de los elementos de seguridad, ya sea por comodidad, por estética, o lo que fuere, debemos saber que se pone en riesgo la vida propia y la de los demás. Es importante que atendamos a todas las situaciones que repercuten negativamente en la seguridad vial, y alterar el estado original de los autos y de las motos es peligroso para todos”, expresó el director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Pablo Martínez Carignano.

Párrafo aparte merecerá la posibilidad de convertir una motovehículo naftero en eléctrico.

En términos generales, cualquier cambio que se pretenda realizar a un vehículo que altere su potencia o su estructura, debería ser avalado por un ingeniero mecánico. Mediante pruebas y ensayos, podrá certificar que frenos y estructura pueden soportar la potencia del motor incorporado u otras modificaciones realizadas. El Coordinador de la Comisión de Transporte del Colegio de Ingenieros Especialistas de Córdoba (CIEC), Ing. Inti Smith, resaltó el primer paso que dio DN a través de la circular Danj 4 del 2012, que requiere un informe técnico suscripto por un ingeniero mecánico –legalizado por el Colegio profesional correspondiente – del que surja que el automotor cumple con las condiciones de seguridad activas y pasivas para circular en la vía pública, o bien, la pertinente Verificación técnica obligatoria en aquellas

jurisdicciones en las que se encuentre vigente, que dé cuenta de los cambios introducidos. “Ello encuentra su fundamento en que la alteración de las cualidades técnicas tenidas en cuenta para el otorgamiento de la respectiva LCM importa una modificación de las condiciones tenidas en miras por el estado nacional al momento de autorizar la circulación de un automotor por sus vías públicas. Por esa razón, la intervención de una autoridad extra registral que certifique y habilite esos cambios, constituye un requisito ineludible para autorizar la circulación del automotor a través de la entrega de la cédula de identificación”. (4) Sin embargo, hay que resaltar que la norma en cuestión no fue circularizada a los RRSS con competencia exclusiva en Motovehículos, ya que alude al Título II Capítulo III Sección 2° “Alta y baja de carrocería - Cambio de tipo de carrocería - Cambio de tipo de automotor”. Queda claro que fue un avance pero sin aplicación en motovehículos.

El siguiente paso, prosiguió Smith, se dio en 2018, con los Certificados de Seguridad Vehicular, donde la Nación pasa a controlar los informes técnicos de los ingenieros. Y augura un futuro en que el CSV sea la única alternativa válida para introducir cambios en autos y motos.

Smith calificó lisa y llanamente como un fraude que se modifique la cilindrada de una moto. Pero reconoce que se puede hacer sin que nadie se dé cuenta, porque en ningún lugar queda asentado lo que hay dentro de la tapa del cárter. Son modificaciones informales que se realizan al margen de los organismos registradores y de contralor.

Si bien no está expresamente prohibido el cambio de motor por uno de distinta cilindrada, sostiene que es necesario un informe técnico de ingeniero mecánico que tiene que hacer ensayos para medir, y validar que esa modificación de potencia de motor sea acompañada con una modificación estructural y de frenos que garanticen que la moto sea segura. “Si se cambia la potencia y no se refuerza la estructura y los frenos, ahí está el problema”. El profesional remarcó que el informe del ingeniero mecánico aludido debe contar con el aval del colegio profesional de cada provincia y sólo para esa provincia. Coincidimos con este planteo, en que no baste que sea ingeniero y

matriculado, sino que lo esté en la provincia de radicación de la moto o petición del trámite.

En la consulta realizada a DN por el cambio de motor por uno de mayor cilindrada, ya mencionada, se concluye que el interesado “deberá acompañar un informe técnico en los términos de la ley nacional de tránsito 24449, que se expida respecto a la seguridad activa y pasiva del motovehículo, y sobre todos los sistemas del vehículo y estado actual del mismo. Este informe deberá ser realizado por un profesional técnico especializado en la materia, con su firma legalizada en el colegio en que se encuentre inscripto. También podrá presentarse la correspondiente VTV efectuada en aquellas jurisdicciones en que se encuentre vigente”. Se advierte que no refiere a que el ingeniero debe estar habilitado por el colegio profesional de la provincia donde se presenta el trámite. Podría entonces un ingeniero de Santa Fe realizar un informe de una moto radicada en La Pampa? Habrá algún ingeniero que lo haga a la distancia?

No existe un manual de buenas prácticas dentro de los ingenieros, ni tampoco una “check list” de los puntos a tener en cuenta para elaborar dicho informe, por lo que cada profesional, dentro de sus facultades, chequea y valida las modificaciones realizadas.

El paso a la eléctrica

Smith fue contundente al asegurar que, fácticamente, es posible cambiar a cualquier fuente de energía el motor de una moto. Pero es necesario tomar recaudos y que el cambio sea supervisado por un profesional matriculado, que garantiza con su firma la seguridad de lo que está avalando.

En lo que respecta a lo estrictamente registral, reza la circular DTRyRN9/19 “para dar de alta un motor debe darse cumplimiento con lo establecido en el DNTR Título II Capítulo III Sección 7” pero la Subgerencia Operativa de Energía y Movilidad del INTI informó a DN “una serie de recaudos en materia de seguridad activa y pasiva. Ello, hasta tanto las autoridades

competentes aprueben las normas técnicas de seguridad que regulen la Reconversión Eléctrica Automotriz (REA). Por ello, en caso de peticionarse un trámite de estas características, además de los recaudos indicados en la normativa citada deberá acompañarse un informe emitido por un ingeniero mecánico o electromecánico matriculado –con la firma debidamente colegiada– que dé cuenta de que se han verificado las condiciones de seguridad consignadas en el siguiente cuadro.” Y el cuadro alude a batería, ayuda pedal de frenos, motor (fijación y alineación), cables, bornes y fusibles, parada de emergencia, desconexión rápida e indicadores (medidor de carga y temperatura de baterías dentro del habitáculo”.

Una vez más nos encontramos con normas redactadas pensando básicamente en automotores, por cuanto las recomendaciones realizadas aluden a piezas propias de vehículos mayores.

El tema de la reconversión a eléctricas es en realidad novedoso, por lo que seguramente ameritará un análisis de mayor profundidad.

Temas arancelarios e impositivos

En el supuesto caso que la petición prospere, que un ingeniero especialista lo avale o incluso que obtenga el csv, hay algunos otros aspectos colaterales del aumento de cilindrada de una moto, y que tienen que ver con cuestiones arancelarias e impositivas.

Los aranceles que cobra DN por transferencia de motos varían según la cilindrada (hasta 105, de 105 a 250, más de 250). Luego de realizado el cambio de motor, debe asentarse la nueva cilindrada en sistema y pasa a ser, desde ese momento, una moto “distinta” de la inscripta originalmente. Por caso, de 105 a 150, o a 200... por lo que los aranceles de transferencia deberán percibirse bajo su nueva característica

Lo mismo pasa con los organismos que perciben tributos. En el caso de la Municipalidad de Córdoba, por ejemplo, los mínimos previsto en la ordenanza tributaria (13223) van por cilindrada: de 1-50, 51-100, 101-150, 151-240, 241-500. Por lo tanto, proponemos que debería contemplarse la alternativa en Sucerp o el organismo en cuestión si no tuviese convenio, de modificar la cilindrada.

Conclusiones

Conscientes que se está frente a cambios que se pretenden realizar sobre motovehículos regularmente inscriptos, pero también que la identificación de la moto está dada solo por dos elementos: chasis y motor, no se puede dejar de encontrar similitudes de la pretensión de incorporar mayor cilindrada con un vehículo armado fuera de fábrica. Mas no lo es. La moto ya está inscripta y sería sólo una modificación, es cierto.

Consideramos que, permitir estas incorporaciones desnaturaliza el sistema y genera innecesariamente riesgos en la vía pública. Aunque la tarea del registrador es "registrar", no podemos mirar hacia otro lado cuando advertimos estas maniobras.

No está normado el cambio de motor por uno de mayor cilindrada. Es así. Por lo que sería aconsejable regular al respecto, y con tal severidad, que desaliente a quienes pretendan hacerlo como si fuera "solo un trámite".

Sin dudar de la labor de los ingenieros mecánicos o electromecánicos responsables, es menester crear un protocolo de actuación para estos casos, de manera tal que los puntos a chequear y comprobar mediante ensayos, sean los mismos en todo el país. Caso extraordinario, pero hemos tenido acceso a informes realizados por profesionales a una motocicleta, en los que señalan que el vehículo no ha sufrido modificaciones estructurales en chasis y que su altura máxima "no supera los 4,10 metros medidos desde la horizontal del

terreno". Y otros en el que presenta, en informe oficial de COPIME, el "informe técnico para cambio de tipo de carrocería" de una moto.

Prima facie, nos manifestamos contrarios a avalar tales modificaciones. Mas si la autoridad considera que, recaudos mediante, serían viables, debería existir un protocolo nacional al que ajustarse.

Hasta que eso suceda, y cuando se presente una petición en tal sentido, tener como recaudo solicitar el informe técnico de un ingeniero especialista de la jurisdicción provincial donde se realice el trámite, con firma certificada por el colegio profesional. Modificar la cilindrada en sistema (SURA) para que trámites posteriores sea tenida en cuenta con la modificación introducida e informar a los organismos impositivos pertinentes a los fines de la percepción del tributo bajo sus nuevas características, previo arancelamiento y percepción de los formularios correspondientes.

Citas

1) Ley de Tránsito 24.449

(2) DOCTRINA, REVISTA 114. "Los motovehículos en el sistema registral argentino". Publicado por Silvina B Manassero. 20 de junio de 2020

(3) R e v i s t a JURIDICA DERECHO PRIVADO Régimen Jurídico del Automotor. Sus principales caracteres Por Lidia E. Viggiola y Eduardo Molina Quiroga

Molina Quiroga, E. y Viggiola, L. E. (2004). Régimen jurídico del automotor. Sus principales caracteres. Revista Jurídica, 8, 38-79.

(4) circular Danj 4/2012

Fuentes consultadas:

DNTR

Circulas Danj 4/2012

ANSV

Colegio de ingenieros especialistas de Córdoba. Coordinador Comisión de Transporte, Ing. Inti Smith

AUTOBLOG.COM.AR 03/07/2020

<https://www.faccara.org.ar/el-gobierno-argentino-publico-un-manifiesto-en-contra-del-tuning/>

SECCIÓN 7ª

DEL ALTA DE MOTOR

Artículo 1º.- La solicitud de alta de motor deberá efectuarse cuando se incorpore un motor a un automotor inscripto, provenga o no de otro automotor inscripto.

También deberá efectuarse dicha solicitud, cuando se reemplace el block de un motor registrado en un dominio.

Artículo 2º.- Podrá solicitar el alta de motor:

- a) El titular del dominio. En caso de condominio, en forma conjunta por todos los condóminos.
- b) El adquirente de un automotor, presentando en forma conjunta la Solicitud Tipo “08/08-D” totalmente completada y en condiciones de inscribir la titularidad a su nombre.

Artículo 3º.- Para solicitar el alta de motor se deberá presentar, además de la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” (o S.T. “04”):

- a) Título del Automotor.
- b) Cédula de Identificación, si por cualquier causa no se la hubiera presentado al solicitar la baja del anterior motor. En el caso de presentarse la solicitud de alta de motor simultáneamente con la de baja, la Cédula deberá presentarse en oportunidad de retirar la documentación relativa al trámite terminado. En caso de robo, hurto o extravío, bastará con que se denuncie el hecho en el Registro en la forma prevista en este Título, Capítulo IX, Sección 1ª, artículo 6º.
- c) Certificado de fabricación. En el caso de que el motor que se incorpora sea nuevo y producido por una fábrica terminal nacional.
- d) Certificado de Importación, emitido por la Dirección General de Aduanas, en el caso de que el motor que se incorpore sea nuevo e importado.
- e) En caso de que el motor que se incorpore haya pertenecido a un automotor inscripto: Certificado de baja emitido por el Registro interviniente (duplicado de la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” o triplicado de la Solicitud Tipo “04”) de acuerdo con lo previsto en este Capítulo, Sección 6ª, el que previo a la inscripción del alta debe ser constatado ante el Registro Seccional que lo emitió por intermedio del correo electrónico oficial, a cuyo efecto remitirá el documento escaneado.
- f) En el caso de que el motor que se incorpore sea usado y no haya pertenecido a un automotor inscripto: Certificado de fabricación o de importación emitido por la

Dirección General de Aduanas, según corresponda, previa constatación de este último, salvo que se trate del certificado de importación digital que obra como Anexo II de la Parte Segunda, Sección 3ª, Capítulo I, de este Título en cuyo caso no requerirá constatación.

A partir de la fecha que para cada delegación aduanera determine la Dirección Nacional, los Registros Seccionales sólo admitirán los certificados del modelo indicado en el mencionado Anexo II, excepto cuando éstos hubieren sido emitidos con anterioridad a esas fechas, en cuyo caso mantendrán su vigencia, cualesquiera fuere la fecha en que se practique la petición del alta de motor en el Registro.

A tal fin deberá tenerse en cuenta la nómina de aduanas que se vayan incorporando al nuevo régimen y las fechas en que se opera esa incorporación, de acuerdo al listado que obra como Anexo III de la Sección 3ª, Capítulo I de este Título.

g) En el caso de que el motor que se incorpore sea armado con piezas de distinto origen:

1.- Certificado de procedencia del block.

Cuando la procedencia del block se acredite con un certificado de importación del modelo que obra como Anexo II de la Sección 3ª, Capítulo I de este Título, el mismo no requerirá constatación.

En caso de utilizarse el block dado de baja de un motor inscripto, el Registro Seccional receptor del trámite de cambio de motor, solicitará el duplicado de la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” o el triplicado de la Solicitud Tipo “04” retenido al Registro Seccional interviniente.

2.- Factura de compra de las restantes partes esenciales que componen el motor - Tapa de cilindros; Sistema de refrigeración de motor: bomba de agua, radiador y, en su caso, electro ventilador; Sistema eléctrico de motor: alternador, motor de arranque y, en su caso, bobina de encendido; Sistema de alimentación de motor: bomba de nafta y, según el caso, bomba inyectora o módulo de inyección o carburador- con firma del vendedor certificada. Deberá exhibirse el original y acompañarse una copia, cuya autenticidad certificará el Encargado y devolverá el original al presentante.

3.- En caso de que alguna de las piezas indicadas en los puntos 1 y 2 precedentes provinieran de un trámite de Baja del Automotor con Recuperación de Piezas y, por tanto, identificadas con los pertinentes elementos identificatorios que den cuenta de ello, el interesado deberá presentar la o las facturas emitidas por el o los desarmaderos intervinientes de las que surjan los números de los elementos identificatorios correspondientes a las piezas utilizadas para el armado del motor. En el caso de motor semiarmado -incluye block y tapa de cilindros-, la

factura deberá consignar además el número grabado en el block. En este supuesto, además de la numeración grabada, la verificación policial deberá dejar constancia de que el block del motor se encuentra identificado con su respectivo elemento identificador, en concordancia con la factura de compra.

En estos supuestos no se colocará marca de motor en la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” (o S.T. “04”) y se extenderá la documentación dejando constancia de que se trata de un motor Armado Fuera de Fábrica (A.F.F.).

- h) En el caso de que el motor que se incorpora sea consecuencia de un cambio amparado por garantía de fabricación, los certificados que acrediten tal circunstancia.
- i) En el caso de que el motor que se incorpore haya sido subastado por un organismo oficial: la constancia o certificado de compra extendido por el organismo oficial que dispuso la subasta a favor del peticionante del alta de motor, debidamente firmado por la autoridad en la que deberán constar los datos individualizantes del motor, el que previo a la inscripción del alta deberá ser constatado por el Encargado ante el organismo emisor.

Si del propio documento surgieren recaudos para su aptitud -v.gr. aprobación posterior de la subasta realizada-, el Encargado controlará que conste en el documento que se ha dado cumplimiento a ellos.

Si el motor hubiere sido objeto de sucesivas ventas desde el adquirente en la subasta hasta el que peticona su alta en un dominio, deberá presentarse también la factura de compra o documento que acredite la adquisición a favor de este último y acreditarse la respectiva cadena de ventas, presentándose para ello copia de las respectivas facturas o documentos.

Si la verificación presentada para el trámite resultare observada en lo que a la identificación del motor respecta, sólo se otorgará una codificación de identificación - R.P.A. o R.P.M.-, previa presentación de la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” (o S.T. “02”) correspondiente, si la causa de la observación coincidiera con lo expresamente indicado en el documento de origen de éste -v.gr. falta de numeración, identificación adulterada-.

- j) En caso de existir prenda sobre el motor: notificación al acreedor prendario en la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” (o ST“04”) con su firma certificada según lo previsto en el Título I, Capítulo V o copia emitida por el Correo del telegrama colacionado o carta documento por el que se notifica al acreedor prendario del motor, en qué automotor se lo ha incorporado, consignando su número de dominio y demás características individualizantes.
- k) En caso de existir prenda sobre el automotor al que se le incorpora un motor: notificación al acreedor prendario en la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” (o ST “04”), firmada y certificada según lo previsto en el Título I, Capítulo V, o copia emitida por el

Correo del telegrama colacionado o carta documento, por el que se notifica al acreedor prendario del automotor la incorporación del nuevo motor, consignando sus características identificatorias.

- l) En caso de que el automotor registre alguna medida judicial, la orden que autorice el alta.

Artículo 4º.- Podrá efectuarse en un motor inscripto en un dominio un cambio de block, el cual deberá tramitarse como un cambio de motor, con los alcances previstos en el artículo 11 de esta Sección.

Para ello se presentará:

a)

1.- El certificado de procedencia del block.

Cuando la procedencia de la pieza se acreditara con un Certificado de Importación del modelo que obra como Anexo II de la Sección 3ª, Capítulo I de este Título, no requerirá constatación.

2.- En caso de utilizarse el block dado de baja de un motor inscripto, el Registro Seccional receptor del trámite de cambio de block solicitará el duplicado de la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” o el triplicado de la Solicitud Tipo “04” retenido al Registro Seccional interviniente.

3.- En el caso de que el block fuera parte de un motor semiarmado -comprende block y tapa de cilindro- proveniente de un trámite de Baja de Automotor con Recuperación de Piezas y por tanto identificado con el pertinente elemento identificatorio que dé cuenta de ello, el interesado deberá presentar la factura emitida por el desarmadero interviniente de la que surjan el número grabado en el block y el número del elemento identificatorio correspondiente. La verificación policial que se presente deberá dejar constancia de que el block se encuentra identificado con las dos numeraciones mencionadas anteriormente, en concordancia con la factura de compra.

- b) Una declaración jurada con firma certificada del peticionario del trámite, en la que se deje constancia de que en el armado del nuevo motor se han utilizado las piezas del motor anterior con excepción del block que se ha reemplazado por uno nuevo.
- b) En el supuesto de que el cambio de block sea consecuencia de un cambio amparado por garantía de fabricación sólo deberá acompañarse el certificado que acredite esa circunstancia.

Cuando el block a incorporar, conforme a la documentación que acredite su origen, no posea numeración que lo identifique y se presente verificación que indique que carece de numeración teniendo base virgen, se otorgará una codificación de identificación -R.P.A. o R.P.M-, previa presentación de la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” (o S.T. “02”) correspondiente.

Artículo 5º.- A los efectos de la tramitación de las solicitudes de alta de motor, el Registro Seccional recibirá la documentación que se le presente dando cumplimiento a lo dispuesto en el Título I, Capítulo II, Sección 1ª. A continuación procesará el trámite de acuerdo a lo dispuesto en el mismo Título y Capítulo citados, Sección 2ª y en especial comprobará:

- a) Que se refiera al automotor inscripto.
- b) Que el petitionerario sea el titular del dominio según constancias del Legajo y cuente con capacidad suficiente para realizar el acto o sea el adquirente en condiciones de inscribir la titularidad a su nombre. En caso de condominio, que petitionen en forma conjunta todos los titulares.
- c) Que los datos hayan sido consignados correctamente.
- d) Que se haya cumplido con la verificación física del automotor.

Artículo 6º.- Cumplidos los recaudos anteriormente señalados sin que medien observaciones, el Registro Seccional procederá a:

- a) Si quien peticona el alta de motor fuere el adquirente, procesar e inscribir en primer término la transferencia de dominio.
- b) Anotar el alta de motor en la Hoja de Registro y en el Título del Automotor.
- c) Emitir nueva Cédula de Identificación, excepto que mediere alguno de los impedimentos previstos en el artículo 3º, Sección 1ª del Capítulo IX de este Título, o se diere el supuesto mencionado en el segundo párrafo del artículo 4º, Capítulo XXV, de este Título, en virtud del cual no debe entregarse cédula.
En todos los casos se anulará y destruirá la anterior que hubiere sido presentada salvo en la parte que contenga el número de control o de dominio, la que se agregará al Legajo
- d) Completar, firmar y sellar en el espacio reservado al efecto, cada elemento de la Solicitud Tipo.
- e) Entregar al presentante el duplicado de la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” (o el triplicado de la Solicitud Tipo “04) juntamente con el Título y la Cédula emitida según el punto c), excepto en el caso previsto en el artículo 4º de esta Sección, en el cual no sea el

duplicado de la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” (o el triplicado de la Solicitud Tipo “04), que quedará retenido en el Legajo.

- f) Archivar el original de la Solicitud Tipo en el Legajo B.
- g) Remitir la copia de la Solicitud Tipo pertinente a la Dirección Nacional, en la forma prevista en el Título I, Capítulo III, Sección 3ª.
- h) Si el origen del motor dado de alta se hubiera justificado con un certificado de baja expedido por otro Registro Seccional, el Registro Seccional interviniente deberá comunicar al que emitió dicho certificado, el alta que inscribió y el número de dominio del automotor. Si en el interín se realizó un cambio de radicación, el Registro Seccional que emitió el certificado de baja, al recibir la aludida comunicación, deberá derivar la información al Registro Seccional de la nueva radicación del automotor. El Registro Seccional que emitió el certificado de baja o el de la nueva radicación en su caso, agregará dicho informe al Legajo B y asentará tal circunstancia en la Hoja de Registro.

Artículo 7.- En los supuestos del artículo 3º, inciso g), punto 3 y del artículo 4º, inciso a), punto 3, el Registro Seccional receptor del trámite deberá controlar previamente si los números de los elementos identificatorios involucrados se compadecen con las piezas cargadas en el sistema informático, así como también la marca y el desarmadero interviniente. En esos casos, deberá consignarse como numeración identificatoria del motor o del block que se dé de alta la que tenía grabada originalmente el block del motor semiarmado al momento de peticionarse la baja con recuperación de piezas, dejando constancia de ello en la Hoja de Registro y en la documentación que se expida al efecto.

Al momento de procesar el trámite, el Registro Seccional deberá dejar constancia en el sistema informático del dominio al que fueron asignadas las piezas incorporadas con elementos identificatorios, a efectos de imposibilitar su posterior utilización de manera indebida.

Artículo 8º.- No se admitirá el alta de un motor que haya sido dado de baja por alguna de las causales mencionadas en el inciso a) del artículo 1º de la Sección 6ª de este Capítulo - destrucción total en grado tal que la parte deje de estar en condiciones para servir como motor y sea irrecuperable-.

Artículo 9º.- Ningún automotor podrá tener registrado más de un motor.

Artículo 10.- En el caso de vehículos que tengan un motor registrado sólo se aceptará el trámite de alta de motor si se solicita simultáneamente la baja del motor registrado hasta ese momento.

Artículo 11.- Se entenderá por “cambio de motor” a la baja y alta simultáneas de un motor con relación a un mismo automotor y, a los efectos registrales, serán tramitados como baja de motor y alta de motor, pudiendo presentarse ambas peticiones en una misma Solicitud Tipo.

Artículo 12.- Cuando se trate de cambio de motores entre dos automotores de un mismo titular, que se encuentren radicados en distintos Registros Seccionales, se deberán tramitar las respectivas bajas de motor antes de solicitar las altas.

Cuando se trate de cambios de motor entre dos automotores de un titular y el trámite se realice ante un mismo Registro Seccional en forma simultánea, no se exigirá la presentación de los certificados de baja mencionados en el artículo 3º, inciso e), de esta Sección.

Artículo 13.- El Registro Seccional que en función de lo previsto en el artículo 3º, inciso e) de esta Sección reciba un pedido de constatación de un Certificado de baja por él emitido y proceda a constatarlo, sea éste el original del Certificado de baja -duplicado de la Solicitud Tipo “TP”, “TPM” o triplicado de la Solicitud Tipo “04”-, o un duplicado o triplicado del mismo, según sea el caso, deberá dejar constancia de ese hecho en la Hoja de Registro.

Si al recibir el pedido de constatación de un ejemplar duplicado o triplicado del Certificado de baja, el Registro advirtiera que se encuentra asentada en la Hoja de Registro una comunicación proveniente de otro Registro Seccional de algún alta efectuada con el original de ese Certificado de baja o con el duplicado, según sea el caso, procederá a formalizar la denuncia ante la Justicia y comunicar el hecho a los Registros intervinientes en las altas y a la Dirección Nacional.



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos*

DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES
DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS



CIRCULAR D.A.N.J. N° 4

BUENOS AIRES, 4 OCT. 2012

SEÑOR ENCARGADO:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de poner en su conocimiento la interpretación que ha venido sosteniendo a lo largo de los años el área de Interpretación y Aplicación Normativa en sus dictámenes a propósito del juego armónico del Digesto de Normas Técnico-Registrales, Título II, Capítulo III, Sección 2ª y la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449.

En ese marco, se ha sostenido en forma uniforme que, en oportunidad de peticionarse alguno de los trámites contenidos en la citada norma técnico-registral, debe presentarse, junto con la restante documentación requerida en cada caso: a) un informe técnico suscripto por un ingeniero mecánico -legalizado por el Colegio Profesional correspondiente- del que surja que el automotor cumple con las condiciones de seguridad activas y pasivas para poder circular en la vía pública, o b) la pertinente Verificación Técnica Obligatoria en aquellas jurisdicciones en las que se encuentre vigente, que dé cuenta de los cambios introducidos.

Ello encuentra su fundamento en que la alteración de las cualidades técnicas tenidas en cuenta para el otorgamiento de la respectiva Licencia para Configuración de Modelo (LCM) importa una modificación de las condiciones tenidas en miras por el Estado Nacional al momento de autorizar la circulación de un automotor por sus vías públicas. Por esa razón, la intervención de una autoridad extra registral que certifique y habilite esos cambios constituye un requisito ineludible para autorizar la circulación del automotor a través de la entrega de la Cédula de Identificación.

En cuanto al fundamento normativo, ese requisito se impone por aplicación de las normas contenidas en la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y en su Decreto reglamentario N° 779/95. Por otro lado, ese control se compadece con el rol asignado a los Registros Seccionales dependientes de este organismo por el citado marco normativo y con las políticas públicas de prevención vial diseñadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dependiente del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.



Biblioteca virtual
AAERPA

DOCUMENTOS AAERPA WWW.AAERPA.COM



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos*

DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES
DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS



Por último, debe tenerse presente que las previsiones contenidas en la presente no resultan de aplicación en los trámites de alta de carrocería peticionados en forma simultánea con la inscripción inicial, siempre que del certificado de fabricación de la carrocería surja la correspondiente Licencia para Configuración de Modelo (LCM).

Saludo a usted muy atentamente.

Dr. MARTIN E. PENNELLA
Coordinador de Asuntos Normativos y Judiciales

A LOS SEÑORES ENCARGADOS DE LOS
REGISTROS SECCIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR
S. _____ / _____ D.



Biblioteca virtual
AAERPA

DOCUMENTOS AAERPA WWW.AAERPA.COM



DECLARACIÓN JURADA CAMBIO DE BLOCK

El que suscribe,.....DNI.....
con domicilio en.....de la Ciudad
de....., Pcia. de.....
Declara bajo juramento que es titular del vehículo
Dominio:.....
Marca:..... Modelo:.....
Tipo:..... Motor Marca:.....
Nro.:....., Chasis Marca:.....
Nro.:..... Año....., manifiesta que ha
cambiado el block de motor, por uno nuevo
Marca:....., Nro.:.....;
en el q se utilizaron las mismas piezas del motor anterior.
Como así también manifiesto que conozco las penalidades
que tipifica la Ley para este tipo de declaración.-

*CERTIFICO, que la firma que antecede fue puesta en mi presencia
por..... DNI..... persona capaz, de mi
conocimiento. Doy Fe.-*



El Gobierno argentino publicó un manifiesto en contra del tuning

03 Jul 2020 · Por Mario Carrabotta · En Featured · 0 Comentarios · Etiquetas: Agencia Nacional de Seguridad

Vial

La **Agencia Nacional de Seguridad Vial** publicó hoy un manifiesto en contra del **tuning**: la práctica que consiste en modificar vehículos -ya sean autos o motos- para realzar su estética o mejorar la performance.

El comunicado de prensa, que se publica acá abajo, cuenta con los testimonios en contra de esa práctica aportados por el director de la ANSV, **Pablo Martínez Carignano**, el ministro de Transporte, **Mario Meoni**, y el ex piloto profesional **Oswaldo “Cocho” López**. También hizo su aporte la Federación Argentina de la Ingeniería Especializada (**FADIE**), que agrupa a los ingenieros que trabajan en la industria automotriz.

Comunicado de prensa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

¿Por qué no es seguro modificar los autos y las motos?

En la Semana de la Seguridad Vehicular, la Agencia Nacional de Seguridad Vial explica cuáles son los riesgos de modificar o alterar los elementos de seguridad en los autos y las motos mediante el “tuneo”, una práctica que genera serio peligro.

Durante la primera semana de julio, por iniciativa de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se conmemora la Semana de la Seguridad Vehicular. Uno de los pilares de la Década de Acción de las Naciones Unidas para reducir la siniestralidad consiste, precisamente, en que los vehículos que salen al mercado sean cada vez más seguros, tanto para sus ocupantes como para los demás transeúntes, en especial los más vulnerables. En este sentido, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), organismo dependiente del Ministerio de Transporte, tiene entre sus funciones la de investigar, proponer y establecer medidas de seguridad que se aplican en los vehículos comercializados en nuestro país, además de la elaboración de diagnósticos a partir de problemáticas viales concretas.

Según la Federación Argentina de la Ingeniería Especializada (FADIE), los fabricantes de vehículos automotores trabajan en proyectos durante años hasta obtener un producto final que cumpla con determinadas especificaciones técnicas de desempeño y de seguridad activa y pasiva. Los elementos de seguridad activa son los que contribuyen a una mayor eficacia del vehículo para la prevención de siniestros viales, como los frenos, los neumáticos, la dirección, la iluminación, la suspensión y los amortiguadores. Los elementos de seguridad pasiva son los que están preparados para reducir las consecuencias lesivas de un siniestro: el cinturón de seguridad, el airbag, el apoyacabezas y la carrocería cumplen esa función.

El riesgo de modificar los vehículos

El tuning o tuneo es la alteración personalizada en la mecánica y en el interior y exterior de los vehículos. Esta práctica se utiliza generalmente para lograr que el auto obtenga un estilo propio, diferenciándose de su estado original. Sin embargo, la ANSV y la FADIE explican que realizar modificaciones por fuera de los márgenes naturales impuestos desde fábrica puede causar serios riesgos. Al alterar algún elemento de seguridad, el vehículo pierde las prestaciones de prevención para las que fue diseñado y no responde a las situaciones de peligro de manera efectiva.

Desde la FADIE expresaron que entre las alteraciones más frecuentes en los automotores se destaca el cambio de neumáticos, que pueden ser más finos y altos, más anchos o de perfil bajo. Los primeros, afectan la distancia de frenado y su estabilidad al subir su centro de gravedad. Los anchos, generan un trabajo extra para los ejes y la suspensión. Y los de perfil bajo, son vulnerables a los daños en los laterales, reducen el confort en viaje y pueden afectar el radio de giro. Otra alteración es la variación de la altura del vehículo, donde se suele modificar los resortes de suspensión, situación que disminuye la capacidad de frenado y asciende el centro de gravedad, provocando la pérdida de estabilidad direccional y volviéndose inestable en las curvas.

Otro cambio frecuente se da en las luces, donde el uso de colores distintos a las convencionales puede generar confusión, malas interpretaciones o ser poco visibles para otros vehículos. También es común el cambio de algún elemento del sistema de escape. Por ejemplo: si se quita el catalizador, se contamina al medio ambiente por la cantidad de partículas y componentes

nocivos que se desplazan con los gases de combustión, y si se elimina el silenciador, se produce contaminación sonora, por el ruido que excede los valores permitidos.

Oswaldo Abel “Cocho” López, histórico piloto profesional del automovilismo argentino, reflexionó: “Los pilotos profesionales corremos con autos preparados sujetos a las normas de este deporte y respetando las reglas. No es lo mismo conducir por las calles con un auto que fue modificado, porque estas superficies son imperfectas y no están pensadas para el manejo agresivo y la velocidad. Además, estos vehículos están diseñados por los expertos para ser seguros y al intervenirlos pierden esta capacidad”.

Motos “personalizadas”

Desde el área específica de la ANSV que se encarga de la seguridad de los motociclistas, detallan que existe la costumbre de “personalizar a las motos”, y que en esta acción, a veces se comete el error de modificar aspectos que tienen que ver con la seguridad.

Las motos son vehículos poco visibles y cuentan con poca protección para sus ocupantes por la falta de carrocería. Por tal situación, la modificación, eliminación o reemplazo de algunos de los elementos originales es muy riesgoso para los conductores. Las principales alteraciones que se realizan son la quita de los espejos y de los faros de iluminación, el alargamiento de la horquilla, el recorte de la estructura de la moto, la eliminación de algún elemento del sistema de escape y de la amortiguación.

“A los fabricantes les lleva años diseñar la seguridad de los vehículos que luego vemos en las calles, y que además deben ser conducidos responsablemente para que la vía pública sea un espacio seguro. Al modificar alguno de los elementos de seguridad, ya sea por comodidad, por estética, o lo que fuere, debemos saber que se pone en riesgo la vida propia y la de los demás. Es importante que atendamos a todas las situaciones que repercuten negativamente en la seguridad vial, y alterar el estado original de los autos y de las motos es peligroso para todos”, expresó el director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Pablo Martínez Carignano.

Por su parte, el ministro de Transporte de la Nación, Mario Meoni, mencionó: “En Argentina son millones las personas que se movilizan por todo el país utilizando vehículos, y lamentablemente tenemos un alto número de siniestros de tránsito todos los días, que significan miles de muertes por año que serían evitables en su mayoría, porque se trata de siniestros, no de accidentes”. Y agregó: “La mayoría de estos casos tiene que ver con la no toma de conciencia, con la imprudencia, con el no cumplimiento de normas. Nosotros estamos para hacer cumplir las normas, y para eso realizamos operativos de control y concientización. En esta semana de la Seguridad Vehicular, reiteramos nuestro compromiso de continuar trabajando con la ANSV para que los conductores tomen conciencia sobre los peligros de modificar los vehículos, porque por ejemplo se afecta la distancia de frenado y se pierde la estabilidad direccional, sobre todo en curvas. Nuestro compromiso es el de cuidar la seguridad vial de todas y todos los argentinos a lo largo y ancho del país”.

FUENTE; AUTOBLOG.COM.AR 03/07/2020

<https://www.faccara.org.ar/el-gobierno-argentino-publico-un-manifiesto-en-contra-del-tuning/>

[REDACTED]
me presento respetuosamente y digo

Que a solicitud del comitente [REDACTED] procedo en la fecha de certificación obrante en el presente informe técnico a inspeccionar visualmente el vehículo
MARCA: GUERRERO, MODELO: GC125QUEEN 2007,
MOTOR: [REDACTED] Nro. DE CUADRO: L [REDACTED] Según desprende en la documentación exhibida por el comitente quien declara sobre la misma ser genuina sin ningún tipo de alteración invalidante, siendo su exclusiva responsabilidad la validez y el carácter fidedigno de la misma, no importando el presente informe convalidación ni verificación de los datos allí exhibidos toda vez que tal tarea excede el alcance del mismo.

➤ Con respecto a la tarea que se me encomendara con la categorización del vehículo en el marco de la Ley 24449 y Decreto 779/95 en función de los cambios de diseño introducidos en el mismo verifico:

1. El vehículo no ha sufrido modificaciones estructurales en chasis. La altura máxima del vehículo no supera los 4,10 metros medidos desde la horizontal del terreno.
2. El chasis está armado por una estructura de acero con vigas principales y travesaños conformados con uniones soldadas
3. El chasis bastidor no presenta indicios de corrosión, fisuras, deformaciones o zonas de fatiga que puedan comprometer la resistencia estructural del mismo, en ninguno de los sectores inspeccionados de la unidad.
4. El armado de todo el conjunto se complementa con la instalación eléctrica, cableado y faros reglamentarios.
5. La vinculación del nuevo motor BRAVA 150 cc al vehículo **GUERRERO GC125QUEEN 2007** es materializada por medio de tornillos de 3/8" a su correspondiente chasis. La misma se encuentra ubicada en la parte inferior del mismo donde dispone de tres puntos de apoyo
6. Se verifica que el vehículo ha sufrido modificaciones en el diseño de los siguientes sistemas: sistema de suspensión, sistema de dirección, sistema de frenos
7. Se adaptó sistema de frenos a tambor en ambos ejes motrices los cuales fueron extraídos de motocicleta brava 150 cc y adaptados a **GUERRERO GC125QUEEN**. De forma conjunta de la motocicleta brava 150cc se extrajo su sistema de suspensión y se adaptó a **GUERRERO GC125QUEEN**

[REDACTED]

Informe Técnico

30

8. Se complementa el armado de todo el conjunto adaptando mediante la colocación de la carrocería de moto vehículo brava 150cc sobre cuadro N° LAAACJLR770009232 de GUERRERO GC125QUEEN X

De lo expuesto precedentemente procede deducir que el vehículo en cuestión se corresponde con las siguientes categorías según Anexo 1, art 28, Decreto 779/95, **en cuanto a las características técnicas A.1.2 en cuanto a (Motocicletas hasta 150cc u 11kw.)** Concordando las modificaciones introducidas en el diseño con las condiciones de seguridad activa y pasiva previstas en la Ley Nacional de Transito 24449 y su Decreto Reglamentario 779/95, encontrándose en relación a las mencionadas modificaciones en condición de circular por la vía pública. X

Se deja constancia que el presente informe se expide al solo efecto de ser presentado ante el Registro Nacional de la Propiedad Automotor en el marco de la circular D.A.N.J N° 4 de fecha 04 de octubre de 2012, no reemplaza la Revisión Técnica Obligatoria prevista en la legislación vigente en la materia ni sus atribuciones, implica habilitación para circular y perderá vigencia desde la fecha de certificación de firma obrante al pie del presente o en forma automática en el caso que el vehículo sea transferido de titular, sufra modificaciones de diseño o instalación sobre los cambios objeto del presente informe u otras partes, así como la modificación de cualquier tipo que contradigan la reglamentación vigente aquí mencionada, las especificaciones del fabricante o cualquier reglamentación que con vigencia posterior a la fecha imponga modificaciones o nuevas exigencias y/o condiciones a las cuales, siendo el adecuado mantenimiento técnico reglamentario, condiciones de seguridad activas y pasivas y, la conservación e instalación de las modificaciones enumeradas anteriormente exclusiva responsabilidad del titular, conductor o autoridad competente que proceda a la inspección técnica con posterioridad a la fecha, debiéndose respetarse en todo momento las condiciones de carga y operación especificadas por el fabricante tanto del vehículo portantes como de los equipos instalados sobre el mismo.

El comitente, sin perjuicio de las condiciones de ut supra mencionadas y como condición para recibir el presente informe técnico, manifiesta conocer y comprender la Ley Nacional de Transito 24449 y su Decreto Reglamentario 779/95, la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Nacional N° 26.363 junto a su Decreto Reglamentario 1716/2008, se compromete expresamente a cumplir las mencionadas normas bajo apercibimiento de pérdida automática de la vigencia del presente y toma bajo su exclusiva responsabilidad las consecuencias que eventualmente se deriven del uso inadecuado o anti reglamento del vehículo objeto del presente informe técnico.

En consecuencia quien suscribe certifica que las modificaciones realizadas al vehículo dominio 127DIF, cumple con las condiciones de seguridad activas y pasivas para poder circular por la vía pública, según la Ley Nacional de Transito N° 24449 y su decreto reglamentario N° 779/95





CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERIA MECANICA Y ELECTRICISTA

Jurisdicción Nacional
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

27

CERTIFICADO DE ENCOMIENDA DE TAREA PROFESIONAL - DOCUMENTO DIGITAL

CETPD N°: 507167

El Consejo Profesional de Ingeniería Mecánica y Electricista certifica, únicamente, que el siguiente profesional está inscripto y en condiciones de ejercer las funciones atinentes a su título:

Apellido y nombres:

Título:

Matrícula:

CUIT/CUIL N°:



El presente se extiende a solicitud del interesado para ser presentado ante DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS - (CUIT: 30-54667130-1) y para desempeñar la siguiente tarea profesional en correspondencia con la SETP N° 419391:

Comitente:

Tipo:

Subtipo:

Tarea:



LEY DE TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL N° 24449
Informe Técnico para Cambio de Tipo de Carrocería
DOMINIO Y/O CHASIS N°
127DIF

Dirección:



Relación laboral: **Profesional independiente**

Función técnica: **Tarea completa**

Esta información tiene carácter de Declaración Jurada. Cualquier falsedad o inexactitud corren por cuenta y responsabilidad del profesional

Lugar y fecha de emisión: Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30 de agosto de 2021

Este Certificado de Encomienda tiene vigencia por 12 (doce) meses a partir de la fecha de emisión, siempre que se encuentre vigente el pago de la matrícula del profesional actuante y el mismo mantenga sus habilitaciones.

Documento para ser presentado únicamente ante organismos del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Jurisdicción Nacional.

--	--	--

Es responsabilidad del comitente y/o de los organismos intervinientes realizar la Validación de la integridad del presente Documento Firmado Digitalmente. Para ello, se debe contar con Adobe Acrobat Reader. Para más información consulte la web del COPIME: www.copime.org.ar



FIRMADO DIGITALMENTE POR: CECILIA DI PIERRO
AUTORIZADA COPIME SEGUN PODER ESPECIAL N° 149
DEL 22/10/2019.
CABA, 30/08/2021 10:04 hs.

Func. Dada
30 8 21 - 1004
OK

23

Informe Técnico

[REDACTED]
[REDACTED] me presento respetuosamente y digo

Que a solicitud del comitente F [REDACTED] procedo en la fecha de certificación obrante el presente informe técnico a inspeccionar visualmente el vehículo **MARCA: APPIA, MODELO: BREZZA/150, MOTOR: [REDACTED] Nro. DE CUADRO: [REDACTED]** Según desprende en la documentación exhibida por el comitente quien declara sobre la misma ser genuina sin ningún tipo de alteración invalidante, siendo su exclusiva responsabilidad la validez y el carácter fidedigno de la misma, no importando el presente informe convalidación ni verificación de los datos allí exhibidos toda vez que tal tarea excede el alcance del mismo.

- Con respecto a la tarea que se me encomendara con la categorización del vehículo en el marco de la Ley 24449 y Decreto 779/95 en función de los cambios de diseño introducidos en el mismo verifico:
1. El vehículo no ha sufrido modificaciones estructurales en chasis. La altura máxima del vehículo no supera los 4,10 metros medidos desde la horizontal del terreno.
 2. El chasis está armado por una estructura de acero con vigas principales y travesaños conformados con uniones soldadas
 3. El chasis bastidor no presenta indicios de corrosión, fisuras, deformaciones o zonas de fatiga que puedan comprometer la resistencia estructural del mismo, en ninguno de los sectores inspeccionados de la unidad.
 4. El armado de todo el conjunto se complementa con la instalación eléctrica, cableado y faros reglamentarios.
 5. Se procedió a **instalar motor honda de 250 cc** - N: AB(11200-KPF-900) adosado sobre chasis APPIA BREZZA 150 N DE CUADRO: 8BPS4KLT5BC014947 respetándose en todo momento los puntos de fijación originales del motor, colocándose sobre el mismo, las piezas del motor APPIA BREZZA 150 ?
 6. Se verifica que el vehículo no ha sufrido modificaciones en el diseño de los siguientes sistemas: sistema de suspensión, sistema de dirección, sistema de escape.
- [REDACTED]

u

Informe Técnico

De lo expuesto precedentemente procede deducir que el vehículo en cuestión se corresponde con las siguientes categorías según Anexo 1, art 28, Decreto 779/95, **en cuanto a las características técnicas A.1.3 en cuanto a (Motocicletas de más 150 cc y hasta 300 cc) Concordando las modificaciones introducidas en el diseño con las condiciones de seguridad activa y pasiva previstas en la Ley Nacional de Transito 24449 y su Decreto Reglamentario 779/95, encontrándose en relación a las mencionadas modificaciones en condición de circular por la vía pública.**

Se deja constancia que el presente informe se expide al solo efecto de ser presentado ante el Registro Nacional de la Propiedad Automotor en el marco de la circular D.A.N.J N° 4 de fecha 04 de octubre de 2012, no reemplaza la Revisión Técnica Obligatoria prevista en la legislación vigente en la materia ni sus atribuciones, implica habilitación para circular y perderá vigencia desde la fecha de certificación de firma obrante al pie del presente o en forma automática en el caso que el vehículo sea transferido de titular, sufra modificaciones de diseño o instalación sobre los cambios objeto del presente informe u otras partes, así como la modificación de cualquier tipo que contradigan la reglamentación vigente aquí mencionada, las especificaciones del fabricante o cualquier reglamentación que con vigencia posterior a la fecha imponga modificaciones o nuevas exigencias y/o condiciones a las cuales, siendo el adecuado mantenimiento técnico reglamentario, condiciones de seguridad activas y pasivas y, la conservación e instalación de las modificaciones enumeradas anteriormente exclusiva responsabilidad del titular, conductor o autoridad competente que proceda a la inspección técnica con posterioridad a la fecha, debiéndose respetarse en todo momento las condiciones de carga y operación especificadas por el fabricante tanto del vehículo portantes como de los equipos instalados sobre el mismo.

El comitente, sin perjuicio de las condiciones de ut supra mencionadas y como condición para recibir el presente informe técnico, manifiesta conocer y comprender la Ley Nacional de Transito 24449 y su Decreto Reglamentario 779/95, la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Nacional N° 26.363 junto a su Decreto Reglamentario 1716/2008, se compromete expresamente a cumplir las mencionadas normas bajo apercibimiento de pérdida automática de la vigencia del presente y toma bajo su exclusiva responsabilidad las consecuencias que eventualmente se deriven del uso inadecuado o anti reglamento del vehículo objeto del presente informe técnico.

En consecuencia quien suscribe certifica que las modificaciones realizadas al vehículo dominio 855IDA, cumple con las condiciones de seguridad activas y pasivas para poder circular por la vía pública, según la Ley Nacional de Transito N° 24449 y su decreto reglamentario N° 779/95





**CONSEJO PROFESIONAL
DE INGENIERIA MECANICA Y ELECTRICISTA**

Seguridad, Higiene, Medio Ambiente
y Actividades Afines

Decreto Ley 6070/58 - Ley 14467 - Resolución COPIME 179/21
JURISDICCION FEDERAL y CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES

*firmas validadas
digitalmente 21*

CERTIFICADO DE ENCOMIENDA DE TAREA PROFESIONAL - DOCUMENTO DIGITAL

CETPD N°: 555494

El Consejo Profesional de Ingeniería Mecánica y Electricista certifica, únicamente, que el siguiente profesional está inscripto y en condiciones de ejercer las funciones atinentes a su título:

Apellido y nombres:

Título:

Matrícula:

CUIT/CUIL N°:

El presente se extiende a solicitud del interesado para ser presentado ante DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS - (CUIT: 30-54667130-1) y para desempeñar la siguiente tarea profesional en correspondencia con la SETP N° 474272:

Comitente:

Tipo:

Subtipo:

Tarea:

LEY DE TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL N° 24449

Informe Técnico para Cambio de Tipo de Carrocería

**DOMINIO Y/O CHASIS N°
855IDA**

Dirección:

Relación laboral: **Profesional independiente**

Función técnica: **Tarea completa**

Esta información tiene carácter de Declaración Jurada. Cualquier falsedad o inexactitud corren por cuenta y responsabilidad del profesional

Lugar y fecha de emisión: Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 23 de junio de 2022

Este Certificado de Encomienda tiene vigencia por 12 (doce) meses a partir de la fecha de emisión, siempre que se encuentre vigente el pago de la matrícula del profesional actuante y el mismo mantenga sus habilitaciones.

Documento para ser presentado únicamente ante organismos del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Jurisdicción Nacional.

Es responsabilidad del comitente y/o de los organismos intervinientes realizar la Validación de la integridad del presente Documento Firmado Digitalmente. Para ello, se debe contar con Adobe Acrobat Reader. Para más información consulte la web del COPIME: www.copime.org.ar



FIRMADO DIGITALMENTE POR: CECILIA DI PIERRO
AUTORIZADA COPIME SEGUN PODER ESPECIAL N° 149
DEL 22/10/2019.
CABA, 23/06/2022 15:04 hs.

Página 1 de 1

Cambio de motor en motovehículos

Incorporación de mayor cilindrada



Identificación de las motos

- Número de chasis
- Número de motor



LCM

- Cuando se otorga la LCM, que determina que una moto está en condiciones de circular por la vía pública, se lo hace teniendo en cuenta las condiciones activas y pasivas de seguridad.
- Si hay una modificación, debe garantizarse que esas condiciones se respeten o se adapten a los cambios introducidos para que el vehículo siga siendo seguro. Este es el tema clave.



Se puede incorporar:



Motor dado
de baja de
igual
cilindrada

Motor dado
de baja de
distinta
cilindrada

Carter/semi
carter nuevo
rotulado
como de la
misma
cilindrada

Carter/semi
carter nuevo
rotulado como
de distinta
cilindrada

Motor
eléctrico



Problemas que se presentan

Motor semejante al reemplazado: **Ninguno**

Carter o semicarter nuevo de igual cilindrada: **Ninguno** (se otorgará RPM si viene ciego, como en la mayoría de los casos)



Problemas que se presentan

- Motor de una moto de mayor cilindrada o carter/semicarter de mayor cilindrada: situaciones no contempladas en la normativa vigente.
- Solución recomendada por DN en consulta: informe técnico de ingeniero mecánico o electromecánico. Nada dice sobre la jurisdicción del colegio profesional que lo habilite.



Planteo de la problemática

- Aunque no esté normado, se puede cambiar la cilindrada simplemente con documentación que avale la procedencia de las piezas?
- Se pueden “burlar” las condiciones tenidas en cuenta para otorgar la LCM? Depende de la profundidad del análisis efectuado por el ingeniero.
- Podría equipararse la DJ que el digesto prevé para el cambio de block, al cambio de carter en moto? No por sí sola. Debería estar acompañada del informe del ingeniero.



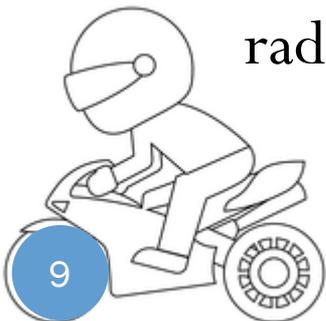
Qué es el cárter?

- Es el contenedor de las piezas claves del motor.
- Hay fábricas que producen un “cárter universal”, comunes a diferentes cilindradas de la moto
- Quien verifica lo que hay en le interior si son piezas no identificadas?



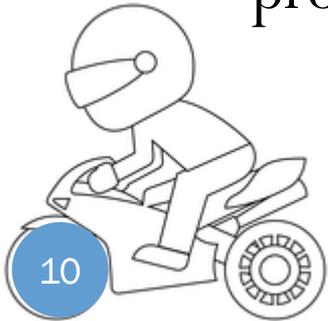
Intervención de ingeniero

- Por el momento, se propone que un ingeniero mecánico o electromecánico valide los cambios y verifique que estructura y frenos sean seguros con las modificaciones introducidas.
- Pero no existe una check list oficial
- Ni se obliga a que el ingeniero esté matriculado en la jurisdicción provincial donde se presente el trámite (o esté radicada la moto)



Conversión a eléctrica

- La normativa vigente prevé la posibilidad que una moto naftera se convierta a eléctrica.
- Pero tampoco están especificados los requisitos a tener en cuenta para que sea posible y seguro.
- Al ser aún un tema novedoso en el mercado, se aguarda profundización al respecto



Temas impositivos y arancelarios

- En este escenario, si con un informe de ingeniero puede prosperar el trámite, debería actualizarse la cilindrada en SURA y los trámites siguientes corresponderle aranceles por la nueva cilindrada.
- E informar a organismos tributarios porque probablemente también se modifiquen los montos a pagar.
- Modificación ésta que sea arancelada y mediante los formularios correspondientes.



Conclusiones

- Nos manifestamos contrarios a permitir estos cambios que desnaturalizan el sistema.
- Solicitamos se reglamenten específicamente y con requisitos que desalienten estas maniobras.
- Se cree un protocolo nacional para que todos los ingenieros realicen el informe atendiendo a los mismos requisitos.
- Que los profesionales intervinientes tengan matrícula habilitada en el colegio profesional de la provincia donde se peticiona el trámite o esté radicada la moto.



Gracias



Santiago López Osses (Enc. Córdoba C)
Valia Yankilevich (Interv. Córdoba B)