

Decreto 689/2026: Nuevo ANEXO R

Principales modificaciones al régimen de pesos y dimensiones del transporte automotor de cargas

Agosto de 2026

Contenido

Principales cambios introducidos por el nuevo Anexo R
Modificaciones por tipo de configuración vehicular
Nuevos requisitos técnicos y de seguridad
Dimensiones
Pesos máximos por eje o conjunto
Configuraciones de vehículos

Mediante el **Decreto Nacional N.º 689/2026**, el Poder Ejecutivo Nacional sustituyó integralmente el **Anexo R** del Decreto Reglamentario N.º 779/95 de la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449, aprobando un nuevo régimen de pesos y dimensiones para el transporte automotor de cargas y pasajeros.

La reforma, prevista en el Decreto N.º 196/2025, actualiza la normativa vigente para adecuarla a la evolución tecnológica del sector, incorporando nuevas configuraciones vehiculares, promoviendo el uso de combustibles alternativos y fortaleciendo los estándares de seguridad vial.

Entre las principales modificaciones se destacan la actualización de las dimensiones máximas de distintas configuraciones, la incorporación de beneficios para vehículos impulsados por GNC, electricidad e híbridos, la consolidación de la ampliación de la circulación de bitrenes en la Red Vial Nacional, la incorporación de nuevas configuraciones de vehículos de carga y la actualización de los requisitos técnicos y de seguridad aplicables a unidades tractoras, semirremolques y acoplados.

Estas modificaciones impactan directamente en la planificación de flotas, la incorporación de nuevas unidades y la operación de las empresas de transporte. El presente informe resume los principales cambios introducidos por el nuevo Anexo R y sus implicancias para el sector.

Principales cambios introducidos por el Anexo R

Eje	Principales modificaciones
Dimensiones	Se incrementan las longitudes máximas de diversas configuraciones y se incorporan tolerancias específicas.
Vehículos a GNC, eléctricos e híbridos	Se otorgan beneficios en dimensiones y pesos para compensar el mayor peso de estos sistemas de propulsión.
Bitrenes	Se consolida la ampliación de la libre circulación en la Red Vial Nacional y se actualizan las configuraciones habilitadas.
Pesos	Se incorporan nuevas tolerancias y relaciones peso-potencia para determinadas configuraciones.
Seguridad	Se exigen nuevos sistemas de seguridad activa (ABS, EBS y ESC) y mayores requisitos técnicos para unidades nuevas.
Nuevas configuraciones	Se incorporan nuevas configuraciones de camiones, semirremolques y equipos especiales.
Actualización normativa	La Secretaría de Transporte podrá modificar el Anexo R y establecer cronogramas de implementación sin necesidad de dictar un nuevo decreto.

Modificaciones por tipo de configuración vehicular

El nuevo Anexo R actualiza las condiciones técnicas aplicables a las principales configuraciones utilizadas en el transporte automotor de cargas. Las modificaciones buscan adecuar la normativa a la evolución tecnológica de los vehículos, mejorar la eficiencia logística e incorporar mayores estándares de seguridad.

Tema	Régimen anterior	Nuevo Anexo R
Semirremolque	18,60 m	19,30 m
Semirremolque combustibles alternativos	No previsto	19,60 m
Bitrén combustibles alternativos	30,25 m	31,25 m
Tolerancia dimensional	No prevista	1,5 %
Automovilera	22 m	23 m
PBTC nuevas configuraciones	No previsto	57,2 / 58 t

Semirremolques

Los cambios más relevantes para los semirremolques se concentran en la actualización de sus dimensiones máximas y en la incorporación de nuevos requisitos de seguridad para las unidades cero kilómetro.

Principales modificaciones

- Se incrementa la longitud máxima de la combinación tractor–semirremolque de 18,60 metros a 19,30 metros.
- Para las unidades impulsadas por combustibles alternativos (GNC, eléctricas e híbridas), se autoriza una longitud máxima de 19,60 metros, con el objeto de compensar el espacio adicional requerido por sus sistemas de propulsión.
- Se actualizan las restricciones geométricas de los semirremolques, estableciéndose:
 - una longitud máxima de plataforma de 15,60 metros;
 - una distancia máxima de 12,20 metros entre el perno rey y el baricentro del último tren rodante;
 - una distancia máxima de 2,03 metros entre el perno rey y las esquinas delanteras de la plataforma.
- Las unidades remolcadas cero kilómetro deberán incorporar Sistema Electrónico de Frenado (EBS) y Control Electrónico de Estabilidad (ESC) conforme al cronograma de implementación que determine la autoridad competente. Se exceptúan del EBS los vehículos remolcados de las categorías O3 y O4, salvo aquellos que integren configuraciones bitrén, para las cuales este sistema es obligatorio.
- En conjunto, estas modificaciones buscan optimizar la capacidad de carga, favorecer la incorporación de nuevas tecnologías y elevar los estándares de seguridad, manteniendo condiciones adecuadas de maniobrabilidad y estabilidad de las unidades.

Acoplados

El nuevo Anexo R incorpora precisiones técnicas para los acoplados, especialmente en materia dimensional y de seguridad.

Principales modificaciones

- largo máximo de **20,50 m.**
- plataforma máxima de 9,60 m. Se admitirá un largo máximo de plataforma o caja de carga de **10,50 m** exclusivamente para acoplados de cuatro ejes.
- obligatoriedad de sistemas **ABS**;
- incorporación de **EBS** y **ESC** para unidades cero kilómetro según cronograma de implementación.

Bitrenes

Uno de los cambios más relevantes del nuevo Anexo R se refiere a los bitrenes, consolidando su utilización como vehículos de alta capacidad y ampliando las posibilidades de circulación.

Principales modificaciones

- Se mantiene el rango de longitud entre **22,40 m y 30,25 m**;
- Los bitrenes impulsados por combustibles alternativos podrán alcanzar **31,25 m**;
- Se establece como obligatoria la utilización de **ABS, EBS y ESC** tanto en la unidad tractora como en los remolques;
- Se consolida la libre circulación en la Red Vial Nacional, salvo en aquellos tramos expresamente exceptuados por razones de seguridad vial.

Las configuraciones de bitrenes B2 y B3 presentan libre circulación en la totalidad de la Red Vial Nacional, con excepción de los tramos restringidos definidos por la Resolución N° 1196/25 del Ministerio de Economía y sus futuras modificaciones, los cuales comprenden exclusivamente sectores del trazado con curvas de radio reducido u otras condiciones geométricas que generen riesgos operativos.

La circulación por los tramos restringidos requerirá autorización previa de la Autoridad de Aplicación, debido a condiciones de trazado que comprometen la seguridad vial.

Por su parte, los puentes con capacidad portante limitada, conforme lo establecido en la citada Resolución N° 1196/25 y sus futuras modificaciones, no constituyen tramos restringidos. En tales casos, la libre circulación de los bitrenes queda supeditada a que el peso bruto total del vehículo no exceda los límites indicados para la estructura.

Vehículos impulsados por combustibles alternativos

Uno de los ejes del nuevo Anexo R consiste en promover la incorporación de vehículos impulsados por **GNC, electricidad e híbridos**, compensando el mayor peso de sus sistemas de propulsión.

Entre los beneficios incorporados se destacan:

- incremento de longitudes máximas;
- tolerancias adicionales de peso;
- reconocimiento del mayor peso estructural de estas tecnologías.

Estas medidas procuran eliminar desventajas operativas frente a vehículos impulsados por combustibles tradicionales.

Nuevos requisitos técnicos y de seguridad

El nuevo Anexo R incrementa las exigencias técnicas aplicables a los vehículos destinados al transporte de cargas.

Entre las principales novedades se destacan:

Sistemas electrónicos de seguridad

El nuevo régimen incorpora de manera progresiva la obligatoriedad de distintos sistemas de seguridad activa:

- **ABS** (Sistema Antibloqueo de Frenos);
- **EBS** (Sistema Electrónico de Frenado);
- **ESC** (Control Electrónico de Estabilidad).

La obligatoriedad varía según la configuración vehicular y el cronograma de implementación establecido por la autoridad competente.

Suspensión neumática

Determinadas configuraciones de mayor capacidad deberán incorporar suspensión neumática para acceder a los pesos máximos autorizados.

Dimensiones

Las dimensiones máximas sufren ajustes, y las tolerancias dimensionales quedan determinadas:

1. Tolerancia Dimensional: La tolerancia admitida sobre las medidas reglamentarias (largo, ancho, alto) admiten una tolerancia del 1,5% sobre las medidas reglamentarias.

2. Aumento en Automovileras: El largo máximo para vehículos especiales destinados al transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí (automovileras) se incrementa a 23,00 m.

3. Restricciones de Ejes (Tándems): La definición de conjunto (tándem) triple de ejes especifica que la distancia entre los centros de DOS (2) ejes consecutivos debe ser superior a 1,20 m e inferior a 2,40 m. Si la distancia supera los 2,40 m, se consideran ejes independientes.

Pesos máximos por eje o conjunto

Las modificaciones en el ámbito de pesos se centran en la compensación de Tara y en la clarificación de las tolerancias:

- Tolerancias de Peso por Tara (Alternativos)

Se admite una tolerancia de MIL KILOGRAMOS (1.000 kg) para camiones rígidos alimentados por combustibles alternativos, compensando el peso extra de sus sistemas.

Se admite una tolerancia de DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 kg) para vehículos tractores alimentados por combustibles alternativos, siempre que cumplan requisitos técnicos específicos, como eje delantero homologado con capacidad superior a 8,0 tn y suspensión neumática en todos los ejes traseros de la tractora y del semirremolque.

- Tolerancia de Peso Máximo Total

La tolerancia permitida para el peso máximo de un vehículo o combinación es de 500 kg.

CONFIGURACIÓN		SUSPENSIÓN MECÁNICA [TONELADAS]	SUSPENSIÓN NEUMÁTICA [TONELADAS]
Eje simple. - Ruedas individuales.		6,0 SEIS	6,3 SEIS COMA TRES
Eje simple. - Ruedas individuales - Neumático superancho.		6,0 - SEIS 8,0 - OCHO (maquinaria especial)	8,0 OCHO
Eje simple. - Ruedas dobles.		10,5 DIEZ COMA CINCO	11,0 ONCE
Conjunto tándem doble de ejes. - Ruedas individuales.		10,0 DIEZ (5 por eje)	10,5 DIEZ COMA CINCO (5,25 por eje)
Conjunto tándem doble de ejes. - Ruedas dobles.		18,0 DIECIOCHO (9 por eje)	18,9 DIECIOCHO COMA NUEVE (9,45 por eje)
Conjunto tándem doble de ejes. - Ruedas simple: Neumático superancho - Ruedas dobles: Neumático normal.		15,0 QUINCE (9 eje con rueda doble y 6 eje ruedas superanchas)	16,5 DIECISÉIS COMA CINCO (9,45 eje con rueda doble y 7 eje de ruedas superanchas)

CONFIGURACIÓN		SUSPENSIÓN MECÁNICA [TONELADAS]	SUSPENSIÓN NEUMÁTICA [TONELADAS]
Conjunto tándem doble de ejes. - Ruedas individuales y ruedas dobles.		14,0 CATORCE (9 eje con rueda doble y 5 eje de ruedas individuales)	14,7 CATORCE COMA SIETE (9,45 eje con rueda doble y 5,25 eje de ruedas individuales)
Conjunto tándem doble de ejes. - Ruedas individuales - Neumático superancho.		12,0 DOCE (6 por eje)	14,0 CATORCE (7 por eje)
Conjunto tándem triple de ejes. - Ruedas dobles		25,5 VEINTICINCO COMA CINCO (8,5 por eje)	26,8 VEINTISÉIS COMA OCHO (8,93 por eje)
Conjunto tándem triple de ejes. - 2 ejes con ruedas dobles - 1 ejes con ruedas individuales.		21,0 VEINTIUNO (8,5 ejes con ruedas doble y 4 eje de ruedas individuales)	22,0 VEINTIDÓS (8,93 ejes con ruedas doble y 4,2 eje de ruedas individuales)
Conjunto tándem triple de ejes. - Ruedas simples. - Neumático superancho.		18,0 DIECIOCHO (6 por eje)	19,5 DIECINUEVE COMA CINCO (6,33 por eje)

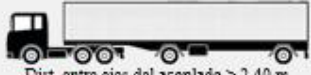
Configuraciones de vehículos

El nuevo Anexo incorpora configuraciones que hasta el momento no se encontraban contempladas expresamente en la reglamentación.

Estas incorporaciones permiten ampliar las alternativas disponibles para el diseño de flotas y adecuar la normativa a configuraciones ampliamente utilizadas en otros mercados.

- Las configuraciones que utilizan tres ejes con ruedas dobles (D1-D1-D1) deben contar con suspensión neumática en todos los ejes, y no se admite la reconversión o modificación de equipos usados para este fin.
- La configuración S1-D2-D1-D3 (Unidad Tractora con Semirremolque) con suspensión neumática en el tándem del tractor, en el eje simple direccional y trídem del semirremolque está autorizada a transportar un PBTC de 57,2 t.
- La configuración S1-D2-D2-D2 (Camión con Acoplado, orden 22) con suspensión neumática en el tándem del camión y en ambos tándems del acoplado está autorizada a transportar un PBTC de 58,0 t.
- Tractocamión con Semirremolque playo, configuración de ejes "S1-D2-D3" Dado su uso frecuente en la red vial nacional, y considerando que requieren para su inscripción ante la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS la "Certificación de Seguridad Vehicular" según lo establecido en el inciso d), del Artículo 33, del Anexo I del Decreto N° 779/95 (modificado por el Decreto N° 32/18), se entiende pertinente su inclusión como configuración Carretón/Semirremolque Playo S1-D2-D3 en el Anexo R "Pesos y Dimensiones" con un PBT de 49,5 toneladas y una relación peso/potencia de 6,00 CV/ton, como una alternativa a la actual configuración N°23 -"S1-D2-D2".
- Camión rígido, configuración de ejes "S1-S1-D1": se considera la incorporación de esta nueva configuración de camión con tres ejes separados (S1-S1-D1) y con PBT 22,5 toneladas teniendo en cuenta que dicha configuración de camión con TRES (3) ejes espaciados es de aplicación en otros países de la región.

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONF. N° DE EJES	LARGO MÁXIMO ENTRE PARAGOLPES EXTERNOS [mts]		PESO BRUTO TOTAL / PBTC [Ton]	Relación POT/PESO mínima [CV-DIN/v]
			Combustible líquido Y Convertidos a GNC [4]	GNC-dedicada Combustibles alternativos [5]		
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
1		S1 - D1	13,20		16,50	5,00
2		S1 - D2	13,20		24,00	5,00
3		S1 - D3	13,20		31,50	5,00
4		S2 - D2	13,20		28,00	5,00
5		S2 - D3	13,20		35,5	5,00
6		S1 - S1 - D1	13,20		22,50	5,00
7		S1 - S1 - D2	13,20		30,0	5,00
8		S1 - S1 - D3	13,20		37,5	5,00
9		S1 - D1 - D1	19,30	19,60	27,0	5,00
10		S1 - D1 - D2	19,30	19,60	34,5	5,00

11		S1 - D1 - D3	19,30	19,60	42,0	5,00
12		S1 - D2 - D2	19,30	19,60	42,0	5,00
13	 Dist. entre ejes del acoplado > 2.40 m	S1 - D2 - D1 - D1	19,30	19,60	45,0	6,00(*)
14		S1 - D2 - D3	19,30	19,60	49,5	6,00(*)
15		S1 - D1 - D1 - D2	19,30	19,60	45,0	6,00(*)
16		S1-D1-D1-D1-D1	19,30	19,60	45,0	6,00(*)
17		S1 - D1 - D1 - D1	20,50		37,5	5,00
18		S1 - D1 - D1 - D2	20,50		45,0	6,00(*)
19		S1 - D2 - D1 - D1	20,50		45,0	6,00(*)
20		S1 - D2 - D1 - D2	20,50		52,5	6,00
21		S1 - D1 - D2 - D2	20,50		52,5	6,00
22		S1- D2 - D2 - D2	20,50		58,0	6,75
23		S1 - D1 - D1 - D1 - D1	20,50		45,0	6,00(*)
24		S1 - D2 - D2	23,00		42,0	5,00
25		S1 - D2 - D1 - D1	22,40		45,0	6,00(*)
26		S1-D2-D3	22,40		49,5	6,00(*)
27		S1 - D2 - D1 - D2	19,30	19,60	52,5	6,00

28		S1-D2-D1-D1-D1	19,30	19,60	55,5	6,00
29		S1 - D2 - D1 - D3	19,30	19,60	57,2	6,75
30		S2 - D2 - D3	19,30	19,60	53,5	6,00
31		S2 - D2 - D1 - D2	19,30	19,60	56,5	6,75

Bitrenes

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONF. N° DE EJES	LARGO MÁXIMO ENTRE PARAGOLPES EXTERNOS [mts]		PESO BRUTO TOTAL / PBTC [Ton]	Relación POT/PESO mínima [CV-DIN/t]
			Combustible líquido Y Convertidos a GNC	GNC-dedicada Combustibles alternativos		
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
B0		S1 - D2 - D2 - D2	20,50	21,50	60,0	6,75
B1		S1 - D2 - D2 - D2	22,40	23,40	60,0	6,75

(*) Las Unidades tractoras, nuevas y usadas del parque, que escalen entre las CUARENTA Y CINCO (45,0 t) toneladas y las CINCUENTA Y DOS COMA CINCO (52,5 t) toneladas, podrán cumplir con la relación potencia efectiva al freno - peso bruto total combinado, igual o superior a CINCO 5,0 CABALLOS VAPOR DIN/t. hasta el 31 de diciembre de 2026, a partir de la cual solo podrán hacerlo con relación SEIS 6,0 CABALLOS VAPOR DIN/t.

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONF. N° DE EJES	LARGO MÁXIMO ENTRE PARAGOLPES EXTERNOS [mts]		PESO BRUTO TOTAL/PBTC [Ton]	Relación POT/PESO mínima [CV-DIN/t]
			Combustible líquido Y Convertidos a GNC	GNC-dedicada		
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
B2		S1 – D2 - D3 – D3	25,50	26,50	75,0	6,75
			Mín. 22,40			
B3		S1 – D2 - D3 – D3	30,25	31,25	75,0	6,75