



## REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA

# **XLI Reunión del**

# **SGT 5; Transportes**

# **del MERCOSUR**

*Asunción(PY), 30 y 31 de marzo de 2011*





## REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

### A C T A

Se realizó en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, entre los días 30 y 31 de marzo del 2011, en las instalaciones de la Asociación de Diplomáticos Escalonados del Paraguay (ADEP), la **Reunión Técnica Preparatoria de la XLI Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5; Transportes del MERCOSUR**, con la presencia de las Delegaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay. La Delegación Brasileña se excusó de asistir al encuentro por motivos de orden interno.

La nómina de asistentes de las distintas delegaciones consta como **Anexo I** de la presente acta. Como **Anexo II** de la misma se agrega la agenda aprobada para la ocasión. Se agrega igualmente como Anexo III la Nota recibida de la Delegación Brasileña.

En primer lugar, se dirigió a los presentes; el Señor Abog. **VICTOR DANIEL ARCE GONZÁLEZ**, Director Nacional de Transporte y Presidente del Consejo de la DINATRA, en su carácter de Coordinador Nacional por Paraguay ante el SGT N° 5 -actualmente en ejercicio de la Presidencia Pro Tempore-, expresando palabras de bienvenida y buenos deseos a los concurrentes, para posteriormente, ya a nivel de técnicos, proceder al tratamiento de los temas en agenda, los que fueron abordados de la siguiente manera:

#### 1.- INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (ITV). RESOLUCIÓN GMC 52/10

La Delegación Paraguaya dio cuenta de la aprobación por parte del GMC en su LXXXII Reunión realizada en Brasilia en diciembre de 2010, de la Resolución GMC N° 52/10 "ESPECIFICACIONES DEL CERTIFICADO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR" (**Anexo III**), el cual complementa la Resolución GMC N° 32/09 "CERTIFICADO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR".

Mencionó igualmente, a título informativo, la firma del Decreto del Poder Ejecutivo N° 6139 de fecha 14 de febrero de 2011 "POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO NACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR", atinente a la Ley N° 3850/2009 que crea el Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular en la República del Paraguay.

La Delegación Argentina informó respecto a la implementación del Certificado Único ITV( CUITV) en su país a partir del 1° de enero de 2011 e hizo entrega de algunas muestras tipo modelo del citado documento a las delegaciones presentes, agregando su interés en plantear que resulta necesario trabajar en la implementación de la oblea visible en el parabrisas para facilitar la fiscalización de los vehículos y definir la información adicional en la contracara o reverso del Certificado Único aprobado por la Res. GMC 32/09.-

La Delegación de Uruguay informó que ha realizado algunas pruebas de diseño e impresión del nuevo Certificado de inspección técnica vehicular que han permitido

## REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

comprobar que el campo 01 del Certificado tiene un largo insuficiente. En efecto, de un análisis de las denominaciones de empresas existentes en su país surge que se necesitarían imprimir entre 35 y 40 caracteres para poder expresar el nombre del titular del vehículo.

En ese sentido sugirió renombrar el campo 01 como: "TITULAR/PROPIETARIO".

Asimismo expresó que considera necesario que se indique con claridad al personal de inspección que, sin perjuicio de la entrada en vigencia de la Resolución GMC N° 32/09, se deberán considerar válidos todos los certificados de inspección técnica emitidos en cada país antes del 1 de enero de 2012.

La Delegación Argentina señaló que procederá a enviar muestras de certificados ya emitidos a fin de ser evaluado por el resto de las delegaciones.

Las Delegaciones coincidieron en que las eventuales modificaciones que se registren en el llenado de los distintos campos del CUITV, al momento en que este documento sea instrumentado en los distintos países, no impida o postergue la internalización de las normas precedentemente citadas, en los plazos previstos en las mismas.

## 2.- LÍMITE DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS.

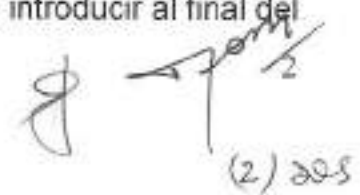
Retomando el presente tema y con la finalidad de analizar la viabilidad de la aprobación del Proyecto de Acuerdo sobre responsabilidad civil contractual en el transporte internacional carretero de pasajeros entre los países parte del Mercosur, que fuera consensuado en ocasión de llevarse a cabo la XL Reunión del SGT 5 en la ciudad Brasileña de Joao Pessoa, y que forma parte del Acta respectiva como Anexo IV, la Delegación Paraguaya formuló el siguiente parecer:

El Proyecto en cuestión en su Capítulo I, "Del Objeto y de la Naturaleza", Artículo 1º, efectúa una descripción del propósito de dicha reglamentación así como de sus alcances, señalando que los mismos se encuadran a los términos del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

En este punto, al parecer se ha incurrido en un error de forma pues el ámbito de aplicación del mismo deberá circunscribirse a los Estados Parte del MERCOSUR, no siendo obligatorio en los restantes países que suscribieron el ATIT.

El Artículo 2º determina la aplicación del referido instrumento sobre las empresas prestadoras de servicios internacionales de transporte carretero de pasajeros internacionales concedidos, permitidos o autorizados por su país de origen.

Sobre este punto la expresión "internacionales" se encuentra repetida en el proyecto agregado como Anexo IV. Por otra parte se considera conveniente introducir al final del



(2) 205

## REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

citado artículo la siguiente aclaración: "sean estos servicios, regulares de línea o efectuados en virtud de Permisos Ocasionales".

En el Capítulo II "De la Responsabilidad de la Empresa Transportadora", Artículo 3º, la Delegación Paraguaya no opuso reparos al texto del mismo.

En relación al Artículo 4º, el mismo se adecua perfectamente a los principios sobre los que se funda la responsabilidad civil objetiva por lo que no se efectúa observación alguna, recomendándose simplemente esbozar el texto final también en idioma español, puesto que se halla consignado solo en portugués aún, por ser una propuesta de la Delegación Brasileña.

En lo que respecta al Capítulo III "De la Nulidad", Artículo 5º, no se formularon observaciones.

El Capítulo IV "De la jurisdicción", Artículo 6º contiene la disposición en la que se establece la jurisdicción a la que podrá ocurrir el demandante para promover acción de responsabilidad civil. En tal sentido y como fuera manifestado en la XL Reunión de Joao Pessoa, no se considera conveniente establecer el domicilio del demandante como alternativa, salvo que en el territorio del Estado de residencia de la víctima, la Empresa transportadora tenga designado representante legal conforme a los términos del ATIT. (Solución similar a la adoptada en el Artículo 33, Inc. 2 de la Convención de Montreal en el ámbito del transporte aeronáutico).

La Delegación Paraguaya prestó su conformidad y no opuso reparos a los demás artículos del Proyecto.

La Delegación Argentina informó haber efectuado un análisis de la normativa Brasileña sobre la materia de Responsabilidad Civil, habida cuenta de las dificultades de orden legal que han expresado sus representantes en anteriores reuniones, señalando no haber encontrado impedimentos en el ordenamiento jurídico Brasileño para la aprobación del Acuerdo encarado en este Sub Grupo de Trabajo, expresando finalmente su pesar por la ausencia de la delegación Brasileña para intercambiar opiniones a ese respecto y avanzar hacia una redacción consensuada del Acuerdo.

A su turno, la Delegación de Uruguay expresó que elevó a consideración de la Cancillería de su país la propuesta de redacción del Acuerdo contenida en el Anexo IV del Acta de la XL reunión del SGTN°5. En ese sentido no recibió objeciones para proseguir adelante con la elevación de un Proyecto de Decisión para la aprobación por parte del Consejo del Mercado Común en el entendido que, dado el cambio de criterio de atribución de responsabilidades y sus consecuencias, el Acuerdo requerirá aprobación legislativa y posterior ratificación en el marco de la Constitución nacional.

Señaló asimismo que tomará razón de las observaciones efectuadas por las demás Delegaciones, para analizarlas y formular su parecer en ocasión de llevarse a cabo la Reunión Plenaria.



## REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

Las Delegaciones coincidieron en que mas allá de los avances sobre la presente materia en el ámbito del MERCOSUR, conforme a los mecanismos y procedimientos de prácticas previsto en el mismo, será necesario el trámite parlamentario en los distintos países para la plena aplicación del Acuerdo sobre el Limite de Responsabilidad Contractual del Transportador Carretero de Pasajeros en el MERCOSUR.

### 3.- TRANSPORTE DE PRODUCTOS PELIGROSOS.

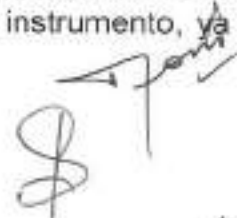
La Delegación Paraguaya abrió el debate sobre ésta temática, instando a tener en cuenta las directrices establecidas en las anteriores reuniones para el seguimiento de las actividades de la Comisión Ad Hoc de Especialistas sobre la presente materia.

#### 3.1 ELABORACIÓN DEL DOCUMENTO - CARTILLA SOBRE TRANSPORTE DE PRODUCTOS PELIGROSOS EN EL MERCOSUR Y SU INTERFASE CON EL SISTEMA GLOBALMENTE ARMONIZADO DE PRODUCTOS QUÍMICOS - GHS

La Delegación Paraguaya informó haber remitido a la Delegación Brasileña, el logotipo y la dirección de correo electrónico a ser inserto en la página segunda de la cartilla en proceso de elaboración, conforme lo comprometido en la anterior Reunión. Las delegaciones permanecerán a la espera del trabajo a ser presentado por Brasil a fin de efectuar una última revisión del denominado Documento-Cartilla y proceder luego a elevar el Proyecto de Resolución pertinente el GMC en la próxima reunión ordinaria del SGT 5 prevista para mayo de 2011 en Asunción.

#### 3.2 PROCESO DE INTERNALIZACIÓN DE TEXTO REVISADO DEL ACUERDO.

En cuanto a la Decisión CMC 32/07 "Acuerdo para la facilitación del transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR" y la Decisión CMC 19/09 "Régimen de Infracciones y Sanciones del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR", se tomó conocimiento de que en la Reunión de Seguimiento de los Protocolos que se realizó el pasado año en Uruguay entre los Representantes Permanentes ante ALADI y MERCOSUR conjuntamente con la Secretaria de la ALADI, se ha visto la conveniencia de unificar ambos Protocolos en un solo instrumento, de manera de agilizar su protocolización y posterior internalización. Respecto al caso, la Delegación de Brasil por Oficio N° 2/2011 dirigida a la PPTPY del SGT N° 5, al momento de hacer referencia a la Nota ALADI/SUBSE/LC 320/10 sobre propuesta de consolidación de los Proyectos de Protocolo en un solo instrumento, ya había adelantado una postura favorable.



## REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

La Delegación de Paraguay puntualizó tras consultar con su Cancillería, que en caso de un posicionamiento favorable a la propuesta de consolidación de los protocolos respectivos en una sola norma, deben ser tenidos en cuenta cuestiones de forma. Agregó que trabajará en un Proyecto sobre el particular a modo de papel de trabajo, lo que será sometido a la consideración de las demás delegaciones antes de la próxima reunión ordinaria del SGT 5.

Las Delegaciones se comprometieron a comunicar a sus respectivas representaciones ante ALADI y el MERCOSUR que no tienen observaciones a la propuesta de la Secretaría General de ALADI para juntar en uno, los dos Proyectos de Protocolos Adicionales actualmente en curso, uno relativo a la incorporación de lo dispuesto en la Decisión CMC N°32/07 y el otro referido a la Decisión CMC N° 19/09, de la manera en que ya la Delegación Brasileña lo había manifestado en anterior oportunidad.

### 3.3 PROCEDIMIENTO PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LOS ANEXOS I Y II DEL ACUERDO

La Delegación Uruguaya informó haber efectuado consultas respecto a la posibilidad de realizar en Montevideo, específicamente en la sede de la Secretaría MERCOSUR, reuniones con representantes de ésta y delegados de la Comisión Ad Hoc de Especialistas sobre Cargas Peligrosas, habiendo recibido en respuesta que no existirían inconvenientes en designar un delegado en representación de la SM para acompañar las reuniones de la aludida comisión.

#### 3.3.1 CONTRATACIÓN DE CONSULTORÍA TÉCNICA

Las delegaciones permanecerán a la espera del trabajo encargado a la Delegación Brasileña sobre los Términos de Referencia para la evaluación por parte del Comité de Cooperación Técnica del MERCOSUR, con vistas a la contratación de trabajos de consultorías integradas con profesionales que trabajen directamente con la Comisión Ad Hoc de Especialistas.

Finalmente se acordó retomar el presente tema, de una manera más precisa en oportunidad de la próxima reunión del SGT 5 prevista para mayo en Asunción.

### 4.- SEGUIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES GMC 64/08 Y GMC 65/08

La Delegación Argentina hizo entrega de la Resolución de la Secretaría de Transporte N° 59/11 por la cual se internaliza la Resolución GMC N° 64/08 sobre uso de bandas respectiva, agregándose la misma como **Anexo V** de la presente acta.



## REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

Las Delegaciones coincidieron en analizar y revisar el Acuerdo de Pesos y Dimensiones incorporando nuevos temas tales como: Tolerancias en las mediciones de pesos, largo de los remolques y las cajas de carga, suspensiones neumáticas, uso de neumáticos super anchos, y largo de los ómnibus de doble piso, en el marco de un trabajo técnico profundo orientado a posibilitar la definición de una política de caracterización del parque automotor en el MERCOSUR, de manera a preservar la infraestructura vial evitando el deterioro de la misma, sin descuidar aspectos de seguridad de los servicios.

La Delegación Uruguay hizo entrega del Decreto N° 12/011 que internaliza la Resolución GMC N° 65/08 sobre Pesos y Dimensiones de Vehículos, del Decreto 311/007, que modifica el Reglamento sobre Límites de Pesos vigente por Decreto 326/986 y afines, y del Decreto N° 500/006 sobre el Reglamento Metrológico aplicable a instrumentos de pesaje dinámico de vehículos. Dichas normas constan como **Anexo VI**.

### 5.- CONSEJO PERMANENTE DE SEGURIDAD VIAL

La Delegación Paraguaya trajo a colación las conclusiones de la XLI Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 3 "Reglamentos Técnicos y Evaluación de Conformidad", realizada en la Ciudad del Río de Janeiro en Noviembre de 2010, ocasión en la que - conforme el acta respectiva-, la Delegación del Brasil presento la legislación de tránsito pertinente para subsidiar el tratamiento de los temas luces de identificación vehicular, limitadores de velocidad, cintos de seguridad y desgaste de neumáticos, conforme instrucción del GMC, que consta en el DI N° 07/10, Anexo IX da LXXX Reunión Ordinaria, cuestión que fuera solicitada por el SGT N° 5 por nota emanada en la XXXIX Reunión del SGT N° 5 en Salta en mayo de 2010.

Se señaló que la Delegación de Brasil, al momento de aclarar en la Reunión de Río de Janeiro que las leyes de tránsito presentan características propias en cada país, enfatizo la necesidad de la armonización en el MERCOSUR para permitir la libre circulación de los vehículos en los Estados Partes y se comprometió a remitir, hasta 30 días antes de la próxima reunión del SGT N° 3, la justificación técnica y la propuesta de Programa de Trabajo para la reactivación de la Comisión de la Industria Automotriz.

La Delegación Paraguaya informó que la próxima Reunión del SGT N° 3 tendrá lugar en Asunción los días 4 al 8 de abril del año en curso, coincidiendo las delegaciones presentes en extremar esfuerzos ante sus autoridades pertinentes, tanto en el aludido SGT y/o las Cancillerías, en hacer efectiva la reactivación de la Comisión Automotriz de manera a avanzar sobre los temas oportunamente requeridos, priorizando aquellos que pudieran caracterizarse por una menor complejidad, como el caso de las luces de los vehículos, sin perjuicio de establecer contactos con sectores ligados a la industria automotriz.

La Delegación Paraguaya en su carácter de Presidencia Pro Tempore estará acompañando el encuentro precedentemente citado, observando la línea de acción



6  
(6) SGT

## REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

arriba indicada, insistiendo reinstalar convenientemente la comisión que habrá de atender el petitorio formulado por el SGT 5.

### 6.- PROFESIONALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTADOR INTERNACIONAL CARRETERO

La Delegación de Uruguay realizó un breve análisis comparado de la propuesta de la Delegación de Brasil, contenida en el Anexo X del Acta de la XL Reunión del SGT N° 5, con la normativa interna uruguaya (Decreto N° 253/009).

Las diferencias fundamentales radican en:

- El significado de demostrar capacidad financiera para el ejercicio de la actividad. En la norma uruguaya se exige declarar el estado de responsabilidad patrimonial según formulario L que se incluye en el **ANEXO VII**.
- Poseer por lo menos un responsable técnico idóneo con, por lo menos 3 años de experiencia o tener aprobado un curso específico. En la norma uruguaya el responsable técnico es una figura que aparece si alguno de los directores de la empresa no posee una experiencia de 3 años.
- El curso específico para el responsable técnico deberá ser suministrado por institución acreditada por los países signatarios. Aún no se tienen instrumentados cursos para responsables técnicos en Uruguay.

Asimismo expresó que debería explicarse el significado del requisito "Demostrar idoneidad de la empresa, del responsable técnico y del representante legal", y analizarse con cuidado la responsabilidad solidaria atribuida al Responsable técnico en materia de adecuación y mantenimiento de los vehículos, equipamientos e instalaciones, así como por la calificación y entrenamiento profesional de sus funcionarios de operación y prestadores de servicio.

Expresó que en Uruguay se acepta como prueba suficiente de honorabilidad para acceder a la profesión de transportista por carretera la presentación de un certificado de antecedentes penales.

Finalmente destacó que la propuesta de Brasil y la normativa uruguaya coinciden en cuanto los vehículos de carga deberán poseer cabina dormitorio.

Las restantes delegaciones estarían efectuando sus observaciones con vistas a la próxima reunión del SGT 5 por lo que el tema permanece en la agenda para su tratamiento en dicha instancia.



7

(7) 8/2/03



REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

**7.- INTEGRACIÓN DE LAS INFORMACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGAS SISTEMATIZACIÓN DE DATOS DEL SGT N° 5 DEL MERCOSUR**

La delegación de Uruguay consideró un muy buen punto de partida el aporte realizado por la Delegación de Paraguay en la reunión de Joao Pessoa a través del documento "Propuesta de Estructura de Webservices", manifestando que un Webservice al que ingresando por país y tráfico arroje las empresas habilitadas y su número de registro fiscal, complementado con los que ingresando con el RUC presenten los datos de los permisos y el parque vehicular y el que a partir del número de matrícula despliegue todos los datos del vehículo, permitirían obtener la mayor parte de la información de utilidad.

La Delegación Paraguaya informó que queda pendiente el tratamiento de la evaluación final del diccionario de datos y el tratamiento del resultado de las evaluaciones del cronograma de trabajos y plazos para aplicación para el intercambio de información.

Así también, la Delegación Paraguaya sugirió que para las sucesivas reuniones referentes al intercambio de información se pueda contar en lo posible con la presencia de informáticos para el tratamiento de los temas mencionados, quedando en consecuencia este punto pendiente de tratamiento para la próxima reunión.

**8.- TRANSPORTE DE PASAJEROS – CÁLCULO TARIFARIO – PESOS, DIMENSIONES Y ANTIGÜEDAD**

La Delegación Paraguaya informó haber realizado un análisis sobre las distintas informaciones presentadas en la anterior reunión, destacando que si bien resulta enriquecedor conocer la mecánica utilizada por los demás países en cuanto a la fijación de sus tarifas de pasajes, por el momento no está en su interés la modificación del mecanismo utilizado en su país para la determinación de tales tarifas.

La Delegación Argentina formuló una postura similar a la planteada por la Delegación Anfitriona, sugiriendo que más bien resultaría conveniente avanzar en aquellas cuestiones relativas a establecer mecanismos de comunicación más ágiles entre los distintos países que permitan de manera dinámica actualizar los cuadros de horario respectivos.

La Delegación Uruguay, a su turno, manifestó que no tiene una propuesta alternativa para sustituir el actual método de fijación de tarifas internacionales consagrado en el Acuerdo de Cochabamba a nivel de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur, que establece la figura de la sumatoria de tramos. Hizo entrega en la ocasión de los Decretos 165/011 y 722/009 vigentes en su país sobre la fijación de tarifas a nivel nacional, junto con una planilla conteniendo los distintos rubros

4

  
8  
(8) OCHO

## REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

considerados para la fijación de los precios de pasajes, documentos éstos que se agregan como **Anexo VIII**.

La Delegación de Uruguay expresó que en el periodo comprendido entre el 4 y el 9 de marzo de 2011, de alta demanda de transporte internacional de pasajeros, realizó un estudio que implicó el relevamiento de pesos en vacío y con pasajeros de un conjunto de vehículos pertenecientes a una empresa que realiza servicios de conexión internacional.

Como conclusiones del estudio se pueden destacar las siguientes:

- El peso promedio por pasajero mas equipaje transportado, sobre un total de 52 eventos, fue de 85 kg, con situaciones en que se tuvieron pesos mayores o iguales a 90kg.
- En el 73% de los casos, con independencia del número de ejes de los ómnibus, se supera el límite de peso en el eje delantero establecido en la Resolución GMC N° 65/08.
- En el 58% de los casos, con independencia del número de ejes de los ómnibus, se superan los límites de peso bruto total establecidos en la Resolución GMC N° 65/08.
- Hay casos en que se comprueba que aún con los 80kg por pasajero que dispone la normativa técnica del MERCOSUR para el diseño de vehículos de transporte de pasajeros, se superan los límites de la Resolución GMC N°65/08.
- Si se considera la normativa uruguaya sobre pesos de vehículos con suspensión neumática integral, para peso total por pasajero de 90kg, 44 pasajeros transportados en total, deberían emplearse ómnibus de tres ejes con una eficiente distribución de las cargas de proyecto para evitar excesos de peso.
- Se comprueban casos en que aún con las tolerancias establecidas en el Decreto N° 311/007 vigente en Uruguay, no se pueden evitar las consecuencias derivadas de la distribución de proyecto de las cargas en los ejes de los ómnibus.

En cuanto al tema de pesos y dimensiones de la flota, las delegaciones coincidieron en que las eventuales modificaciones en las configuraciones o estructuras originales de los vehículos deben apegarse a las restricciones recomendadas por los fabricantes y en ningún caso deben menoscabarse las exigencias en cuanto a seguridad de los medios de transporte, coincidiendo las delegaciones presentes en que se proponga al plenario del SGT N° 5, la definición del lineamiento general en cuanto al diseño de la flota, debiendo esta tarea desarrollarse con la participación de representantes del sector fabril y empresas carroceras existentes en los distintos países.



REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

9.- DIRECTRICES PARA EL CONTROL SANITARIO DE VEHÍCULOS TERRESTRES DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS QUE TRANSITAN EN LOS ESTADOS PARTE DEL MERCOSUR

Con relación al documento que fuera remitido al SGT 11, conforme consta en el Anexo XXXIX del acta de la XL Reunión Ordinaria del SGT 5 de Joao Pessoa, la Delegación Paraguaya informó que dicho SGT tiene previsto reunirse en Asunción los días 4 y 5 de abril del año en curso en las instalaciones del Hotel Excelsior, ocasión en la que se espera habrá de ser tratado lo contenido en tal documento en cuanto a la propuesta de Resolución N° 05/2008 referido al tema de directrices para el control sanitario.

Alertó igualmente la Delegación Paraguaya, respecto a la existencia de un documento emanado del SGT 11 denominado "Directrices para el Control Sanitario en la Preparación, Acondicionamiento, Almacenamiento y Distribución de Alimentos en Puertos, Aeropuertos, Cruces de Frontera Terrestre en el MERCOSUR y para los Medios de Transporte que por ellos circulan", lo que fue remitido al SGT N° 3 y SGT N° 5 vía GMC.

Se acordó que el presente tema permanezca en agenda y estar atentos al giro de las directrices de orden sanitario que inciden en los servicios de transporte, que se encuentran en tratamiento bajo jurisdicción del SGT 11.

10.- OTROS ASUNTOS

10.1 COMITÉ COOPERACIÓN TÉCNICA DEL MERCOSUR

Se recomendó el tratamiento del presente tema, por razones de afinidad y mayor coherencia, con ajustes a lo ya resuelto en el Punto 3.3.1 de la presente acta.

10.2 CABINA DORMITORIO EN LOS VEHÍCULOS DE CARGA

La Delegación Argentina propuso avanzar en la elaboración de una Resolución del GMC para reglamentar la exigencia de la cabina dormitorio, en el ámbito del MERCOSUR, que contemple directrices básicas a ser observadas por las partes, agregando la Delegación Uruguaya la importancia de que las modificaciones estructurales que deban hacerse, se efectúen siguiendo las recomendaciones de los fabricantes.

10.3 PREVISIÓN DE ENFERMEDADES EN EL TRANSPORTE

TERRESTRE

La Delegación Paraguaya mencionó el interés de sectores ligados a los profesionales conductores de su país, en efectuar una presentación respecto a los riesgos a los que están expuestos los trabajadores del transporte durante las operaciones de



10  
(10) S. E. R.

## REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

transposición de fronteras en la región, dadas las frecuentes demoras en los cruces internacionales que caracterizan a varios puntos fronterizos. En tal sentido, se aguardará la intervención de los afectados en oportunidad de la próxima reunión ordinaria del SGT 5.

### 10.4 PATENTE MERCOSUR – DECISIÓN CMC 53/10

La Delegación Paraguaya dio cuenta de la aprobación por parte del GMC en su LXXXII Reunión realizada en Brasilia en diciembre de 2010, de la Resolución GMC N° 53/10 "PATENTE MERCOSUR" (**Anexo IX**).

Las delegaciones concurrentes efectuaron breves comentarios respecto al presente tema y se decidió un tratamiento más profundo del mismo a nivel de plenario del SGT N° 5 con la presencia de los Coordinadores Nacionales, dado que el tema trasciende la jurisdicción de las autoridades de transporte en algunos de los países.

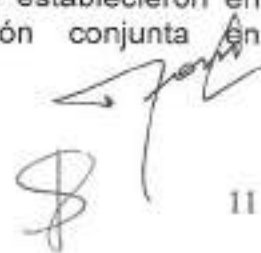
### 10.5 ENCOMIENDA DEL MERCOSUR SOBRE ANÁLISIS DEL INFORME DE LA SUBCOMISIÓN DE PROVISIÓN Y ARMONIZACIÓN Y COMBUSTIBLE

En cumplimiento a lo acordado en la anterior reunión sobre la presente temática, la Delegación de Uruguay, hizo entrega del trabajo que consta como **Anexo X** de la presente acta (Identificación de los principales corredores de transporte internacional de cargas por carretera y número de viajes realizados por bandera).

El resto de las delegaciones presentes, estaría efectuando similar presentación en ocasión de la próxima reunión plenaria, por lo que el tema será retomado en dicha oportunidad.

### 10.6 JORNADA DE TRABAJO DEL CONDUCTOR

Con relación a la consulta efectuada por el SGTN°5 al SGTN°10 sobre el tema de referencia, correspondió el uso de palabra a una representante del Ministerio de Justicia y Trabajo de la República del Paraguay, quien hizo alusión a los compromisos asumidos en instancias del SGT 10, haciendo especial hincapié en cuestiones vinculadas a las tareas de INSPECCION LABORAL que se pretende realizar en distintos puntos de fronteras entre los países del MERCOSUR. Estos controles son realizados por autoridades ministeriales de los distintos países. Agregó que fueron formalizados cronogramas de trabajo por parte de miembros de la Comisión Operativa Coordinadora del Plan Regional de Inspección del Trabajo del MERCOSUR que establecieron en determinado momento los siguientes operativos de inspección conjunta en determinados cruces:



## REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

- Uruguay-Brasil en noviembre de 2010
- Argentina-Uruguay en diciembre de 2010
- Argentina-Paraguay en marzo de 2011
- Brasil-Paraguay en junio de 2011
- Brasil-Argentina en abril de 2011

A modo de ejemplo los Operativos de Inspección Conjunta, se agrega para una mejor ilustración el documento que consta como **Anexo XI** del presente acta.

Finalmente las delegaciones coincidieron en sugerir al SGT N° 5 gestionar la realización de una reunión conjunta con el SGT N° 11 a efectos de evaluar avances y coordinar acciones.

### 11.- PROCEDIMIENTO PARA LA OBTENCIÓN DE PERMISOS COMPLEMENTARIOS. PROPUESTA DE URUGUAY

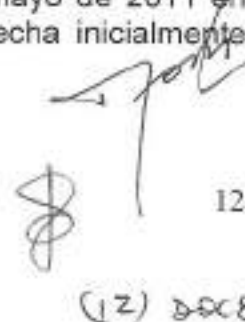
Las delegaciones presentes coincidieron con la preocupación manifestada por la Delegación Uruguaya en cuanto a la asimetría que se estaría dando en los distintos países sobre los requisitos exigidos para la tramitación de los permisos complementarios, que conllevan prácticas de orden diverso, en tanto que los avances en el marco de la Comisión del Art. 16 recomiendan prácticas uniformes que apuntan a gestiones más ágiles y eficientes.

En tal sentido la Delegación de Uruguay se comprometió a remitir a los distintos países un Proyecto de Resolución del GMC para la Simplificación de la Tramitación de los Permisos Complementarios, que contemple aspectos ya negociados a nivel de la Comisión del Artículo 16 del ATIT, lo que se espera pueda ser concluido en el Plenario del SGT 5 para ser elevado a instancias del Grupo Mercado Común.

### 12.- PROGRAMA DE TRABAJO PARA 2011 – AJUSTES

Habiendo el GMC instruido al SGT 5 a efectuar correcciones al Programa de Trabajo 2011 elaborado en la reunión de Joao Pessoa, detallando las descripciones de las actividades y especificando el mes o semestre en las fechas de conclusiones previstas para los distintos temas, la Delegación Paraguaya en su carácter de Presidencia Pro Tempore procederá a efectuar los ajustes solicitados de manera de presentarlos en la próxima reunión programada para mayo del presente año.

Agotada la agenda prevista, la Delegación de Paraguay informó que la XLI Reunión Ordinaria del SGT 5 ha sido reprogramada para los días 4, 5 y 6 de mayo de 2011 en Asunción, en razón del pedido de algunos países en modificar la fecha inicialmente establecida para el presente encuentro.



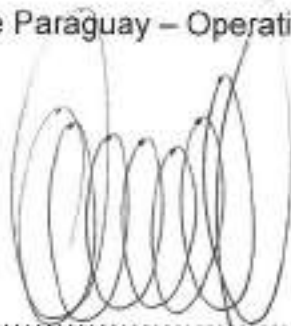
12  
(12) DCE

### REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA XLI REUNIÓN DEL SGT N° 5; TRANSPORTES

Finalizada la Reunión Técnica Preparatoria, las Delegaciones participantes manifestaron su satisfacción por el desarrollo del encuentro.

Los Anexos que forman parte de la presenta Acta son los siguientes:

Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Agenda
Anexo III	Nota recibida de la Delegación Brasileña
Anexo IV	Presentación de Paraguay - Resolución GMC 52/10
Anexo V	Presentación de Argentina sobre Pesos.
Anexo VI	Presentación de Uruguay sobre Pesos
Anexo VII	Presentación de Uruguay – Formulario L de CIRHE
Anexo VIII	Presentación de Uruguay sobre Tarifas
Anexo IX	Presentación de Paraguay – Resolución GMC 53/10
Anexo X	Presentación de Uruguay – Volumen de Tráfico en Frontera
Anexo XI	Presentación de Paraguay – Operativa del SGT N° 10



.....  
Por la Delegación de Argentina



.....  
Por la Delegación de Paraguay



.....  
Por la Delegación de Uruguay



# ***ANEXO I***





Anexo I

Reunión Técnica Preparatoria

XLI Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5; Transportes del MERCOSUR

NÓMINA DE PARTICIPANTES

**DELEGACION DE LA REPUBLICA ARGENTINA**

NOMBRES Y APELLIDOS

ENTIDAD y/o INSTITUCION

Sr. Daniel Domínguez	SSTA, Jefe de Delegación
Sr. Raúl Cuence	SSTA
Sr. Agustín Bugallo	SSTA
Sra. María Gómez	SSTA
Sr. Orlando Grassetti	SSTA

**DELEGACION DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY**

NOMBRES Y APELLIDOS

ENTIDAD y/o INSTITUCION

Abog. Víctor Daniel Arce González,	DINATRAN, Jefe de Delegación
Consejero Percio Duarte Díaz	DINATRAN
Consejero César Augusto García Royg	DINATRAN
Abog. Rolando Augusto Ozuna	DINATRAN
Abog. José D. Gaona	DINATRAN
Abog. Silvio Delvalle	DINATRAN
Abog. Humberto Rodas Orué	DINATRAN
Sr. Miguel Ojeda Ortega	DINATRAN
C.P. Carlos Raúl Peralta Raggini	DINATRAN
Lic. Julio Villalba	DINATRAN
Lic. Sergio Eloy Amarilla Páez	DINATRAN
Sr. Martín Ocampos	DINATRAN
Sr. Jacinto Cáceres	DINATRAN
Sr. Ovidio Javier Talavera	DINATRAN
Ing. Graciela Amarilla	DINATRAN
Arq. José Luis González Vernazza	DINATRAN
Lic. María Barrios de Laurenzano	DINATRAN
Lic. Miguel Ayala	DINATRAN
Abog. Ernesto Benítez	DINATRAN
C.P. José Godoy	DINATRAN
Abog. José Agüero	DINATRAN
Abog. Gustavo Ramos	DINATRAN
Sr. Jacinto Modesto Amarilla	DINATRAN
Sr. Higinio Ramírez	DINATRAN
Ing. Manuel Guzmán Macchi	MOPC
Sra. Clara Avalos	MJT
Sr. César Ayala Santander	MRE
Abog. Andrés Hermosilla	DNRA
Ing. Enrique Paredes	DNA





Anexo I

**Reunión Técnica Preparatoria**

**XLI Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5; Transportes del MERCOSUR**

Equipo de Apoyo



Lic. Amílcar Noguera  
Ing. Víctor Macchi  
Lic. Gladys Sforza  
Lic. Patricia Cabañas  
Sra. Hada Abdala  
Srta. Rocio Mendoza  
Sra. Marlene Rojas Soria  
Sr. Mario Cañete  
Srta. Blanca Fariña  
Sra. Gladys Zaracho  
Sr. Juan Carrasco  
Sr. Diego Colman  
Sr. Elvio Basualdo

**DELEGACION DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY**

NOMBRES Y APELLIDOS

ENTIDAD y/o INSTITUCION

 Ing. José L. Larramendi  
Sr. Javier Garagorry

DNT-MOTP, Jefe de Delegación  
DNT-MOTP   




MERCOSUR



MERCOSUL

# ***ANEXO II***



MERCOSUL



MERCOSUR



## AGENDA

### REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA XLI REUNIÓN DEL SGT 5 TRANSPORTES DEL MERCOSUR

Asunción, 30 y 31 de marzo de 2011

- 1.- Inspección Técnica Vehicular (ITV). Res. GMC 52/10
- 2.- Limite de Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte de Pasajeros. Consideraciones Legales al Proyecto
- 3.- Transporte de Productos Peligrosos.
  - 3.1 Elaboración del Documento Cartilla sobre Transporte de Productos Peligrosos y su Interfase con el GHS
  - 3.2 Proceso de Internalización de Texto Revisado del Acuerdo
  - 3.3 Procedimiento para la Actualización de los Anexos I y II del Acuerdo
    - 3.3.1 Contratación de Consultoría Técnica
- 4.- Seguimiento de las Resoluciones GMC 64/08 y GMC 65/08
- 5.- Consejo Permanente de Seguridad Vial
- 6.- Profesionalización de la Actividad del Transportador Internacional Carretero
- 7.- Integración de las Informaciones de Transporte de Pasajeros y Cargas  
Sistematización de Datos del SGT 5 MERCOSUR
- 8.- Transporte De Pasajeros – Cálculo Tarifario – Pesos, Dimensiones y Antigüedad
- 9.- Directrices para el control sanitario de vehículos terrestres de transporte colectivo de pasajeros que transitan en los Estados Partes del MERCOSUR
- 10.- Otros Asuntos
  - 10.1 Comité Cooperación Técnica del MERCOSUR
  - 10.2 Cabina Dormitorio en los vehículos de Carga

- 10.3 Previsión de Enfermedades en el Transporte Terrestre
- 10.4 Patente MERCOSUR – Decisión CMC 53/10
- 10.5 Encomienda del MERCOSUR sobre análisis del Informe de la Subcomisión de Provisión y Armonización y Combustible
- 10.6 Jornada de trabajo del Conductor
- 11.- Procedimiento para la Obtención de Permisos Complementarios. Propuesta de Uruguay
- 12.- Programa de Trabajo para 2011 – Ajustes





MERCOSUR



MERCOSUL

# ***ANEXO III***



MERCOSUL



MERCOSUR



**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**  
**SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES**  
Departamento de Planejamento e Avaliação da Política de Transportes  
Esplanada dos Ministérios – Bloco R – Ed. Anexo – 4º andar  
Brasília – DF CEP 70044-900



<b>Destinatário:</b> Excelentíssimo Senhor DANIEL ARCE – Coordenador Nacional do SGT-5 pelo Paraguai Assunção – Paraguai	
Nº do fax de destino: (0021) 59521-586.270	Data: 29/03/2011
Remetente: Francisco Luiz Baptista da Costa – Coordenador Nacional do SGT-5 pelo Brasil	
Tel. p/ contato: 55-61-2029-7822	E-mail: francisco.costa@transportes.gov.br
Nº de páginas: 1	Nº do documento:

**Senhor Coordenador,**

Na qualidade de Coordenador Nacional de SGT-5 pelo Brasil, lamentamos informar que, por razões administrativas internas, a delegação brasileira estará impossibilitada de comparecer à reunião técnica preparatória à XLI Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 5 – SGT-5 “Transportes” do MERCOSUL, que se realizará nos dias 30 e 31 de março 2011, na cidade de Assunção, Paraguai.

Nesta oportunidade, apresentamos nossos sinceros pedidos de desculpas, ao mesmo tempo em que formulamos votos de sucesso neste evento.

Atenciosamente,

**FRANCISCO LUIZ BAPTISTA DA COSTA**  
Coordenador Nacional do SGT-5 pelo Brasil



MERCOSUR



MERCOSUL

# ***ANEXO IV***



MERCOSUL



MERCOSUR

**MERCOSUR/GMC/RES. N° 52 /10**

**ESPECIFICACIONES DEL CERTIFICADO ÚNICO DE INSPECCIÓN TÉCNICA  
VEHICULAR  
(COMPLEMENTACIÓN DE LA RES.GMC N° 32/09)**

**VISTO:** El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, y las Resoluciones N° 75/97 y 32/09 del Grupo Mercado Común.

**CONSIDERANDO:**

Que con la aprobación de la Resolución GMC N° 32/09 se logró homologar los contenidos y formatos de los certificados de inspección técnica vehicular que se emiten en los diferentes Estados Partes, con el propósito de igualar al máximo posible los regímenes de inspección técnica vehicular existentes en el MERCOSUR.

Que a efectos de uniformizar la confección del Certificado Único de Inspección Técnica Vehicular, resulta conveniente definir las características técnicas a ser observadas en el diseño de dicho documento.

**EL GRUPO MERCADO COMÚN  
RESUELVE:**

Art. 1 – Aprobar las Especificaciones del Certificado Único de Inspección Técnica Vehicular adoptado por la Resolución GMC N° 32/09, que constan como Anexo y forman parte de la presente Resolución.

Art. 2 – Los organismos nacionales competentes para la implementación de la presente Resolución son:

Argentina: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios  
Subsecretaría de Transporte Automotor

Brasil: Consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN)

Paraguay: Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)

Uruguay: Ministerio de Transporte y Obras Públicas  
Dirección Nacional de Transporte

Art. 3 – Esta Resolución deberá ser incorporada a los ordenamientos jurídicos de los Estados Partes antes del 01/1/2012.

LXXXII GMC – Brasilia, 02/XII/10.

(23) veinte y tres



## ANEXO

### ESPECIFICACIONES DEL CERTIFICADO ÚNICO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

1. Gramaje de papel del formulario ORIGINAL del Certificado: 90 g/m<sup>2</sup>
2. Tipo de Papel: De seguridad con marca de agua de emisión controlada, exclusiva y con certificación extendida por el fabricante del papel con características de inviolabilidad. La filigrana de agua deberá indicar el nombre de la empresa proveedora o símbolo o figura que la caracterice indubitablemente, uso y control registrado.  
  
Dicho papel será sensibilizado químicamente en su masa, de reacción rápida y de fuertes tonalidades ante la aplicación de diferentes agentes de adulteración (cloruros, solventes, alcoholes, acetatos, etc.).
3. Medida de seguridad: *Coin Reactive*.
4. Colores del ORIGINAL: texto en negro con tipo de letra Arial, guardas en el perímetro del certificado con los colores representativos de cada integrante del MERCOSUR, en cada tercio del fondo del certificado deberá incorporarse el logo "MERCOSUR" con tinta invisible fluorescente azul visible bajo luz ultravioleta.  
  
Los recuadros que contiene el certificado deberán contar en su interior con un fondo de micro letras con el texto "MERCOSUR" en tinta fluorescente (no fotocopiable) código AZUL R: 227 G: 250 B: 255. Los bordes exteriores de los recuadros deberán estar realizados con micro letras con el texto "MERCOSUR" en color negro.
5. Bandas de seguridad: Impresas en tintas ópticamente variable con impresión simultánea en frente y dorso con no menos de tres colores por lado con diseño de seguridad exclusivo.
6. El ORIGINAL deberá contener en el lateral superior izquierdo en un cuadrado de 19mmx19mm un holograma con microimpresión del Mapa del MERCOSUR.
7. Numeración: Se realizará por impacto, con tinta penetrante negra, con numeración secuencial correlativa. Al pie, deberá repetir el número de certificado en letras sin espacios en blanco entre cada palabra.
8. Formato: De 180 mm de ancho x 175 mm de alto, incluido el texto "ORIGINAL" en el primer formulario. Se deberán dejar 15mm de margen izquierdo, 15 mm de margen derecho, 22 mm de margen superior, 22 mm de margen inferior en blanco en los lados fuera del diseño.
9. Impresión: Se realizará en formularios continuos (sistema fanfold).
10. El Certificado de Inspección Técnica Vehicular no podrá ser plastificado.

11. En el reverso del documento, la autoridad competente que emite el Certificado de Inspección Técnica Vehicular podrá incluir información adicional la cual no será de fiscalización por los organismos de control en ruta de los demás Estados Partes.

12. En circulación por otro país solamente será admitida la utilización del Certificado de Inspección Técnica Vehicular original.

Handwritten signature and initials in the bottom left corner. The signature appears to be 'J. J. R.' with a stylized flourish above the first 'J'.



MERCOSUR



MERCOSUL

# ***ANEXO V***



MERCOSUL



MERCOSUR



BUENOS AIRES, 28 MAR 2011

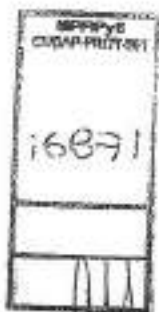
VISTO el Expediente N° S01:0316698/2010 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, el Tratado de Asunción de fecha 26 de marzo de 1991, aprobado por Ley N° 23.981 y el Protocolo de Ouro Preto de fecha 17 de diciembre de 1994, aprobado por Ley N° 24.560, y

CONSIDERANDO:

Que el proceso de integración del MERCADO COMÚN DEL SUR es de mayor importancia estratégica para la REPÚBLICA ARGENTINA.

Que, conforme a los artículos 2, 9, 15, 20, 38 y 42 del Protocolo de Ouro Preto, las normas MERCOSUR, aprobadas por el CONSEJO DEL MERCADO COMÚN (CMC), el GRUPO MERCADO COMÚN (GMC) y la COMISIÓN DE COMERCIO DEL MERCOSUR (CCM), son obligatorias y deben ser incorporadas, cuando ello sea necesario, al ordenamiento jurídico nacional de los Estados Parte mediante los procedimientos previstos en su legislación.

Que por medio de la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 64/08 de fecha 28 de noviembre de 2008, del GRUPO DEL MERCADO COMÚN, los Estados Parte han aprobado las normas de aplicación al uso de Bandas Perimetrales Reflectantes para Vehículos de Transporte Internacional por Carretera de Cargas o Pasajeros, buscando establecer un equilibrio racional entre los parámetros actualmente utilizados en cada país miembro, a fin de minimizar el impacto técnico y



Handwritten signature and initials



económico-social de tal armonización.

Que en virtud de lo establecido en la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 20 de fecha 6 de diciembre de 2002, del CONSEJO DEL MERCADO COMÚN, resulta necesario incorporar al ordenamiento jurídico nacional la mencionada Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 64/08 y adoptar las medidas tendientes a su efectivo cumplimiento.

Que la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, en su carácter de representante institucional del SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTES" del MERCOSUR – MERCADO COMÚN DEL SUR, promueve la internalización de la Resolución MERCOSUR/GMC/ RES N° 64/08, USO DE BANDAS REFLECTIVAS PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE CARGAS O PASAJEROS.

Que la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS, dependiente de la SUBSECRETARÍA LEGAL del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente resolución se dicta en virtud de las atribuciones conferidas por los decretos Nros. 958 de fecha 16 de junio de 1992, modificado por su similar 808 de fecha 21 de noviembre de 1995, 779 de fecha 20 de noviembre de 1995, 79 de fecha 22 de enero de 1998 y 1.142 de fecha 26 de



Handwritten initials and a signature.



noviembre de 2003.

Por ello,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE

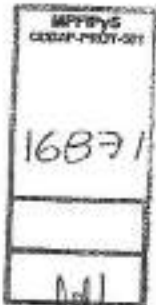
RESUELVE:

ARTÍCULO 1º.- Incorpórase al ordenamiento jurídico nacional, de conformidad con la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 20 de fecha 6 de diciembre de 2002, del CONSEJO DEL MERCADO COMÚN, la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 64 de fecha 28 de noviembre de 2008, del GRUPO DEL MERCADO COMÚN, referida al uso de Bandas Perimetrales Reflectantes para Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas que como ANEXO, en copia autenticada integra la presente resolución.

ARTÍCULO 2º.- La normativa que se incorpora por la presente resolución, entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 40 del Protocolo de Ouro Preto.

ARTÍCULO 3º.- Notifíquese a la DIRECCIÓN DE ASUNTOS INSTITUCIONALES DEL MERCOSUR del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO.

ARTÍCULO 4º.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.



J  
AV

Ing. JUAN PABLO SCHIAVI  
SECRETARIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN N° 59



MERCOSUR/GMC/RES. N° 64/08

**USO DE BANDAS REFLECTIVAS PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR  
CARRETERA DE CARGAS O PASAJEROS**

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto.

**CONSIDERANDO:**

La conveniencia de armonizar progresivamente los reglamentos técnicos que hacen a la seguridad vial en el territorio de los Estados Partes.

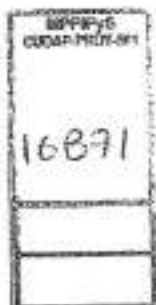
**EL GRUPO MERCADO COMUN  
RESUELVE:**

Art. 1 - Aprobar las normas de "Uso de bandas reflectivas para vehiculos de transporte por carretera de cargas o pasajeros", que constan como Anexo y forman parte de la presente Resolución.

Art. 2 - Hasta la entrada en vigencia de la presente Resolución, serán aplicables las normas vigentes en cada país sobre la materia.

Art. 3 - Los Estados Partes deberán incorporar la presente Resolución a sus ordenamientos jurídicos internos antes del 01/VII/09.

LXXIV GMC – Brasilia, 28/XI/08



*[Handwritten signature]*

(30) *[Handwritten signature]*

ANEXO

USO DE BANDAS REFLECTIVAS PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE CARGAS O PASAJEROS

Artículo 1°- Los vehículos de transporte internacional por carretera de cargas o pasajeros deberán disponer de bandas perimetrales retrorreflectantes de acuerdo a lo dispuesto en el presente.

Artículo 2°- Las bandas perimetrales retrorreflectantes deberán fijarse en ambos laterales y en la parte trasera de la carrocería de los vehículos, dispuestas horizontalmente, distribuidas de forma uniforme, cubriendo como mínimo:

- a) el 33% de la longitud lateral de la carrocería; y
- b) el 38% de extensión de la parte trasera.

Las bandas deberán comenzar próximas a los extremos delantero y trasero de la carrocería de los vehículos, debiendo distribuirse equitativamente.

Artículo 3°- Las dimensiones de las bandas serán las siguientes:

Largo: 300mm ± 5mm (150mm ± 2,5mm rojo y 150mm ± 2,5mm blanco).

Altura: 50mm ± 2,5mm, o 100mm ± 5mm.

Artículo 4°- Los vehículos de transporte mencionados en el Artículo 1° de este Anexo deberán disponer de bandas retrorreflectantes con los siguientes colores y diseños opcionales:

- a) rojo y blanco, en los laterales y en la parte trasera, alternado los segmentos de colores;
- b) blanco o amarillo para los laterales, y rojo en la parte posterior;
- c) blanco o amarillo para los laterales, y rojo y blanco con y sin franjas a 45°, alternados, en la parte posterior.

Artículo 5°- Las bandas deberán colocarse, dentro de lo posible, a una altura sobre el suelo comprendida entre 500mm y 1500mm, excepto para los vehículos con carrocería tipo tanque, en los que se deberán aplicar sobre el eje horizontal central del tanque, o fijadas horizontalmente al borde inferior de los laterales y de la parte trasera, acompañando el perfil de la carrocería.

Artículo 6°- En los vehículos cuyas condiciones estructurales dificulten la aplicación de las bandas retrorreflectantes, las mismas deberán ser fijadas a bases auxiliares, dispuestas en la carrocería del vehículo.



*Handwritten signature and initials.*

*Handwritten signature and initials.*

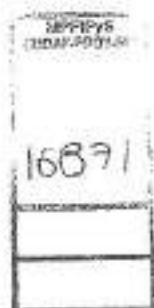
(31) 422.24 y 020



**Artículo 7°-** El color aceptable se evaluará por medio de cuatro pares de coordenadas de cromaticidad de acuerdo a lo previsto en la norma técnica vigente en cada país.

**Artículo 8°-** Los coeficientes de retrorreflectividad no serán inferiores a los valores mínimos establecidos en función de los ángulos de observación y de entrada especificados por la normativa de cada país.

**Artículo 9°-** Las bandas retrorreflectantes deberán disponer de un código de seguridad comprobatorio de que cumplen con las exigencias en materia de retrorreflectividad establecidas en la normativa correspondiente de cada país.



*Handwritten signature or initials.*

(32) *Handwritten text, possibly a date or reference number.*



MERCOSUR



MERCOSUL

# ***ANEXO VI***



MERCOSUL



MERCOSUR

# Decreto N° 12/011

Promulgación : 15/01/2011 Publicación : 01/02/2011

VISTO: el Acuerdo de Alcance Parcial N° 17 sobre Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y de Cargas, suscrito el 27 de mayo de 2010, en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, en el marco de las disposiciones contenidas en el Tratado de Montevideo de 1980 y la Resolución 2 del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores de la ALALC;

RESULTANDO: I) que el texto del proyecto del citado instrumento fue aprobado por la Resolución GMC N° 65/08 de 18 de noviembre de 2008;

II) que dicho Acuerdo tiene por objeto establecer los pesos y dimensiones a ser aplicados a la flota vehicular de los Estados Partes del MERCOSUR que realizan transporte internacional de carga o de pasajeros, buscando compatibilizar la reglamentación ya existente en la materia en cada uno de los referidos Estados;

III) que la citada protocolización fue realizada conforme a lo previsto en el artículo 2° de la Resolución GMC N° 65/08;

CONSIDERANDO: I) que conforme a lo previsto en el artículo 1° del mencionado Acuerdo, éste entrará en vigor 30 días después de la notificación de la Secretaría General de la ALADI a los países signatarios, de la comunicación recibida de la Secretaría del MERCOSUR, informando su incorporación a los ordenamientos jurídicos de los cuatro Estados Partes del MERCOSUR;

II) que de acuerdo a las normas en vigor, corresponde incorporar al ordenamiento jurídico interno el Acuerdo de referencia.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

DECRETA:

## Artículo 1

Aprobase el Acuerdo de Alcance Parcial N° 17 sobre Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y de Cargas, suscrito el 27 de mayo de 2010, en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, en el marco de las disposiciones contenidas en el Tratado de Montevideo de 1980 y la Resolución 2 del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores de la ALALC. (\*)

(\*) Notas:

Ver: Texto de la Norma Internacional.

## Artículo 2

Comuníquese, publíquese, etc.

JOSÉ MUIJICA - ROBERTO CONDE - FERNANDO LOPEZ - FABIÓ GENTA

(34) Feeds y correo

## ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL N° 17 SOBRE PESOS Y DIMENSIONES DE VEHICULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE PASAJEROS

Aprobado/a por: Decreto N° 12.611 de 19/01/2011 artículo 1.

ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL N° 17 AL ANEXO DEL ARTICULO 14 DEL TRATADO DE MONTEVIDEO 1980 CELEBRADO ENTRE ARGENTINA, BRASIL, PARAGUAY Y URUGUAY

Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, acreditados por sus respectivos Gobiernos según poderes otorgados en buena y debida forma, depositados oportunamente en la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI),

TIENIENDO EN CUENTA que contar con normas comunes sobre pesos y dimensiones de vehículos facilitará el tránsito de los mismos, contribuyendo al fortalecimiento del proceso de integración.

CONSIDERANDO lo dispuesto en la Resolución N° 45/06 del Grupo Mercado Común del MERCOSUR relativa al "Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y de Cargas",

### CONVIENEN:

Celebrar un Acuerdo de Alcance Parcial sobre Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y de Cargas, en conformidad con las disposiciones contenidas en el Tratado de Montevideo 1980 y la Resolución 2 del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores de la ALADI, que se regirá por las disposiciones que se establecen a continuación:

Artículo 1°. Fijarse los pesos y dimensiones a ser aplicados a la ficha vehicular de los Estados Parte que realicen transporte internacional de cargas o pasajeros.

Artículo 2°. La circulación de vehículos especiales o conjuntos de vehículos que superen las dimensiones y/o pesos máximos establecidos en el presente Acuerdo, solamente se admitirá mediante el otorgamiento previo de autorizaciones especiales expedidas por las autoridades competentes en base a las normas establecidas en el país tratado.

Artículo 3°. El presente Acuerdo no obstaculizará la aplicación de las disposiciones vigentes en cada Estado Parte en materia de circulación por carretera que limiten los pesos y/o dimensiones de los vehículos en determinadas rutas o determinadas construcciones de ingeniería civil.

Artículo 4°. Los límites de pesos permitidos para la circulación de vehículos de transporte de carga y de pasajeros en el ámbito del MERCOSUR, son:

EJES	CANTIDAD DE RUEDAS	LÍMITE (t)
SIMPLES	2	6
SIMPLES	4	10,5

DOBLE	4	10
DOBLE	6	14
DOBLE	8	18
TRIPLE	6	14
TRIPLE	10	21
TRIPLE	12	25,5

4.1 Se entiende por eje doble el conjunto de 2 (dos) ejes, cuya distancia entre centro de ruedas es igual o superior a 1,03 m e igual o inferior a 2,40 m.

4.2 Se entiende por eje triple el conjunto de 3 (tres) ejes, cuya distancia entre centro de ruedas es igual o superior a 1,20 m e igual o inferior a 2,40 m.

Artículo 5°. Hasta que sea armonizado un procedimiento de pesaje en el ámbito del MERCOSUR, regirá la norma vigente en el país transitado.

Artículo 6°. Las infracciones a las disposiciones establecidas en el presente Acuerdo son de carácter administrativo y serán sancionadas de acuerdo a las normas MERCOSUR vigentes, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales derivadas.

Artículo 7°. El límite máximo para el Peso Bruto Total será de 45t, dependiendo de las características del vehículo o conjunto de vehículos.

Artículo 8°. Las dimensiones máximas permitidas para la circulación de vehículos de transporte de carga y de pasajeros en el ámbito del MERCOSUR, son:

Largo máximo (m)	
Camión simple	14
Camión con remolque	20
Remolque	8,5
Camión tractor con semirremolque	18,6
Camión tractor con semirremolque y remolque	20,5
Omnibus de larga distancia	12
Ancho máximo (m)	2,5
Altura máxima (m)	
Omnibus de larga distancia	4,1
Camión	4,3

Artículo 9° - El presente Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la notificación de la Secretaría General de la ALADI a los países signatarios de que recibió la comunicación de la Secretaría del MERCOSUR, informando la incorporación de este Acuerdo a los ordenamientos jurídicos de los cuatro Estados Partes del MERCOSUR.

La Secretaría General de la ALADI deberá efectuar dicha notificación, en lo posible, el mismo día de recibida la comunicación de la Secretaría del MERCOSUR.

La Secretaría General de la ALADI será depositaria del presente Acuerdo, del cual enviará copias debidamente autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios y a la Secretaría del MERCOSUR.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios firman el presente Acuerdo en la ciudad de Montevideo, a los veintisiete días del mes de mayo del año dos mil diez, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Maria Cristina Bolderini

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Regis Percy Arslanian

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Emilio Giménez Franco

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Gonzalo Rodríguez Cigana



10/363

51/394

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**

**Montevideo, 27 AGO. 2007**

**VISTO:** la necesidad de actualizar y mejorar las disposiciones vigentes del Reglamento de Límites de Peso para los vehículos que circulan por Rutas Nacionales, aprobado por Decreto N° 326/986 de 25 de junio de 1986 y, modificativos.-----

**RESULTANDO:** I) Que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y el Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU) constituyeron un Grupo de Trabajo que ha realizado un estudio sobre requisitos metrologicos de instrumentos que se utilicen para pesaje en movimiento, de vehículos de transporte por carretera.-----

II) Que la reglamentación vigente sobre límites de pesos referida en el Visto, determina las tolerancias aplicables en aquellos casos de vehículos que no presentan exceso en el peso total admisible.-----

III) Que el artículo 226 de la Ley N° 17930 del 19 de diciembre de 2006 establece que las terminales portuarias, zonas francas, terminales logísticas y demás empresas generadoras o receptoras de cargas deberán disponer de sistemas de pesaje de vehículos de carga en cada lugar de embarque o recepción.-----

**CONSIDERANDO:** I) Que las tolerancias de peso tienen por objeto contemplar las incertidumbres en las mediciones y, en el caso de transporte de carga, absorber pequeños inconvenientes en la estiba.----

II) Que la preservación del patrimonio vial lleva consigo -entre otros aspectos- el establecimiento de normas comunes sobre control de pesos máximos admisibles aplicables al transporte de pasajeros y cargas por carretera, así como la promoción de nuevas tecnologías en los vehículos que originen menor deterioro sobre los pavimentos y obras de arte.-----

III) Que es necesario mejorar las modalidades de actuación del personal inspectivo de la Dirección Nacional de Transporte, en función

de los resultados de las mediciones de pesos de los vehículos, así como la reglamentación en la materia que deben aplicar.-----

**ATENCIÓN:** a lo previsto en el artículo 7 del Decreto N° 574/974 de 12 de julio de 1974, en el Reglamento aprobado por Decreto N°500/006 de 1° de diciembre de 2006, y en el artículo 226 de la Ley N° 17930 del 19 de diciembre de 2006.-----

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA  
DECRETA:**

**ARTÍCULO 1°.-** Modifícanse los numerales 2.3, 2.4, 2.7 y 2.12, del Capítulo II, así como los numerales 4.2, 4.5, 4.6 y 4.11 del Capítulo IV, del Reglamento de Límites de Peso aprobado por Decreto N° 326/986 de 25 de junio de 1986, con la redacción dada por los Decretos N° 302/989 de 28 de junio de 1989, N° 232/993 de 25 de mayo de 1993, N° 206/994 de 5 de mayo de 1994 y N° 404/995 de 8 de noviembre de 1995, los que quedarán redactados de la siguiente manera:

"2.3 - Los pesos brutos máximos absolutos por tipo de eje, serán los que a continuación se expresan:

a) Ejes simples.

Eje simple de dos neumáticos: 6.000 kg (seis mil kilogramos).

Eje simple de cuatro neumáticos: 10.500 kg (diez mil quinientos kilogramos).

La separación entre dos ejes simples consecutivos deberá ser mayor o igual a 2,40 m (dos metros cuarenta centímetros).

b) Ejes dobles homogéneos.

b1) Eje doble homogéneo de ocho neumáticos: 18.000 kg (dieciocho mil kilogramos).

Deberá constar de un sistema de suspensión que asegure una distribución uniforme del peso entre los ejes

*(39) [Firma] y [Firma]*





REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

constituyentes, de forma tal que el peso en cualquiera de ellos no exceda de 10.000 kg (diez mil kilogramos).

- b2) Eje doble homogéneo de cuatro neumáticos: 10.000 kg (diez mil kilogramos).

Deberá constar de un sistema de suspensión que asegure una distribución uniforme del peso entre los ejes constituyentes, de forma tal que el peso en cualquiera de ellos no exceda de 6.000 kg (seis mil kilogramos).

Cuando la distancia entre ejes constituyentes sea mayor de 2,40 m (dos metros cuarenta centímetros), el peso máximo del sistema dependerá sólo de la limitación de peso de cada uno de los ejes, la que será igual a la correspondiente a los ejes simples.

- c) Ejes dobles no homogéneos.

Eje doble no homogéneo de seis neumáticos: 14.000 kg (catorce mil kilogramos).

Deberá constar de un sistema de suspensión que asegure una distribución adecuada del peso entre los ejes constituyentes, de forma tal que no superen los siguientes valores: 10.000 kg (diez mil kilogramos) para el eje de cuatro neumáticos y 6.000 kg (seis mil kilogramos) para el eje de dos neumáticos.

La circulación de vehículos con este tipo de eje, cuando estos no fueran originarios de fábrica, se autorizará sólo si el diseño mecánico es previamente aprobado por la Dirección Nacional de Transporte.

Cuando la distancia entre ejes constituyentes sea mayor de 2,40 m (dos metros cuarenta centímetros), el peso máximo del sistema dependerá sólo de la limitación de peso de cada uno de los ejes, la que será igual a la correspondiente de los ejes simples.

(40) CURPENTA

d) Ejes triples homogéneos.

d1) Eje triple homogéneo de 12 neumáticos:

- 25.500 kg (veinticinco mil quinientos kilogramos) en los siguientes tramos:

Ruta Nº 1: tramo Montevideo-Colonia

Ruta Nº 2: tramo Cardona - Fray Bentos

Ruta Nº 3: tramo Empalme Ruta 1 -Trinidad.

Ruta Nº 3: tramo Young-Bella Unión.

Ruta Nº 5: tramo Montevideo - Durazno

Ruta Nº 8: tramo Montevideo - Minas

Ruta Nº 8: tramo Melo-Aceguá

Ruta Nº 9: tramo Empalme Ruta 8 - Chuy

Ruta Nº 11: tramo San José - Empalme Ruta 23

Ruta Nº 12: tramo Empalme Ruta 23 - Nueva Palmira

Ruta Nº 17: Treinta y Tres- Empalme Ruta Nº 18

Ruta Nº 18: Empalme Ruta Nº 17-Empalme Ruta Nº 26

Ruta Nº 23: tramo Empalme Ruta 11-Trinidad

Ruta Nº 24: tramo Empalme Ruta 2- Empalme Ruta 3

Ruta Nº 25: tramo Empalme Ruta 24 - Empalme Ruta 90

Ruta Nº 26: tramo Melo - Río Branco.

Ruta Nº 54: tramo Empalme Ruta Nº 1-Juan Lacaze.

Ruta Nº 90: tramo Empalme Ruta 25 - Paysandú.

Ruta Nº 105: tramo Empalme Ruta Nº 21-Palmitas.

- En el resto de la red vial nacional: 22.000 kg (veintidós mil kilogramos). El listado anterior se actualizará periódicamente por Resolución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Deberá constar de un sistema de suspensión que asegure una distribución uniforme del peso entre los ejes constitu-



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

yentes, de forma tal que el peso en cualquiera de ellos no exceda de 9.000 kg (nueve mil kilogramos).

- d2) Eje triple homogéneo de seis neumáticos: 15.000 kg (quince mil kilogramos).

Deberá constar de un sistema de suspensión que asegure una distribución uniforme del peso entre los ejes constituyentes, de forma tal que el peso en cualquiera de ellos no exceda de 6.000 kg (seis mil kilogramos).

- e) Ejes triples no homogéneos.

Eje triple no homogéneo (10 neumáticos): 22.000 kg (veintidós mil kilogramos).

Deberá constar de un sistema de suspensión que asegure una distribución adecuada del peso entre los ejes constituyentes, de forma tal que no se superen los siguientes valores: 9.000 kg (nueve mil kilogramos) para los ejes de cuatro neumáticos y 6.000 kg (seis mil kilogramos) para ejes de dos neumáticos.

La circulación de vehículos con este tipo de ejes, cuando estos no fueran originarios de fábrica, se autorizará sólo si el diseño mecánico es previamente aprobado por la Dirección Nacional de Transporte.

Sobre las obras de arte que lo requieran, los conductores deberán someterse a las indicaciones que la señalización o funcionarios de contralor de las Direcciones Nacionales de Transporte y Vialidad impartan.

Para los vehículos automotores que cuenten con suspensión neumática integral de origen, los límites de pesos máximos por eje, conjunto de ejes y total se incrementarán en un 4 % (cuatro por ciento). Se entenderá como suspensión neumática integral de origen, aquella que se haya previsto en el diseño del modelo de vehículo, y esté dispuesta en todos los ejes del mismo, y cuando el 100% (cien por

ciento) del efecto elástico se deba a un dispositivo neumático con amortiguadores hidráulicos.

f) Los pesos brutos máximos absolutos para ejes equipados con los denominados neumáticos "superanchos" (medida mayor o igual a 385/65R22.5, o equivalente) serán los siguientes:

f1) eje simple de dos neumáticos: 7.000 kg (siete mil kilogramos).

f2) eje tandem de cuatro neumáticos: 14.000 kg (catorce mil kilogramos).

f3) eje tridem de seis neumáticos: 21.000 kg (veintiún mil kilogramos).

Los neumáticos superanchos sólo serán aceptados en ejes de vehículos especialmente diseñados para admitir este tipo de neumáticos, y que además cuenten con suspensión neumática de origen. No se admitirán en un mismo eje tandem o tridem el empleo de neumáticos convencionales y superanchos.

Los límites de pesos indicados en el presente literal ya contemplan el efecto beneficioso de la suspensión neumática."-----

"2.4 El peso bruto máximo por eje será tal que su distribución no transmita un peso por neumático superior a los valores establecidos por el fabricante. Asimismo no podrán superarse las presiones de inflado máximas establecidas por los fabricantes para cada tipo de neumático, ni la que se establecerá por reglamentación."-----

"2.7 - El peso bruto total de un vehículo simple, combinación o tren de vehículos será tal que la relación potencia/peso sea mayor o igual a 3300 W/t (tres mil trescientos vatios por tonelada) o 4,5 CV/t (cuatro con cinco décimas de caballos de vapor por tonelada) según norma DIN 70.020 o equivalente."-----



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

La Dirección Nacional de Transporte aplicará esta norma a los vehículos que ingresen al parque a partir de la fecha de puesta en vigencia de la misma. El Poder Ejecutivo reglamentará su aplicación a los vehículos con Permisos de Circulación ya otorgados con anterioridad.-----

Cuando el peso bruto total de un vehículo o conjunto de vehículos de transporte de cargas especiales indivisibles, sea mayor a 45t y menor o igual a 60t, la potencia requerida de la unidad de tracción derivará de considerar una relación potencia/peso de 6 CV/t. Para cargas mayores a 60t la DNT establecerá en cada caso los requisitos en materia de potencia en función de las curvas de desempeño y de frenaje de los vehículos."-----

"2.12 - Las tolerancias de peso por eje, conjunto de ejes y peso bruto total para vehículos de transporte de pasajeros y cargas, son las que se indican a continuación:

- 1) Del 5% en los ejes simples, ejes dobles y ejes triples.
- 2) Del 3% en el peso bruto total."-----

"4.2 - Las sanciones por infracciones a las disposiciones del presente Reglamento consisten en multas establecidas en Unidades Reajustables (UR), de acuerdo a los valores establecidos en la tabla contenida en el Anexo, o suspensión de la habilitación del vehículo tractor por parte de la DNT."-----

"4.5 - La DNT definirá los procedimientos a que se deberán ajustar los transportistas de cargas cuando las mediciones de pesos por eje, conjunto de ejes o peso bruto total, superen las tolerancias admitidas. En esas situaciones la DNT establecerá cuales serán los casos en los que, para continuar circulando, se deberá reacomodar la carga o realizar el trasbordo del exceso."-----

Sin perjuicio de lo indicado en 3.6, no se obligará a reacomodar o transferir el exceso de peso en los vehículos de transporte de

pasajeros, cargas perecederas refrigeradas, mercancías peligrosas, líquidos o sólidos a granel, animales vivos y contenedores precintados, en aquellos casos en que el resultado de las mediciones de peso se encuentren dentro de la tolerancia admitida, o aun cuando superen las mismas. En esta última situación se aplicará una multa en función del sobrepeso, según la tabla contenida en el Anexo sobre sanciones, la que se podrá incrementar en un 50% (cincuenta por ciento), en función del análisis que realizará la DNT de cada situación. La DNT establecerá el valor del exceso de peso en ejes o en el peso bruto total, a partir del cual para continuar el viaje, se deberá obtener un permiso especial de circulación por exceso de peso."-----

"4.6 - En los diferentes casos de exceso de peso, respecto de los máximos permitidos, la multa se determinará de la siguiente forma:

- a) En un eje (numeral 2.3 a) y conjuntos de ejes (según lo expresado en los numerales 2.3, 2.5, 2.6, 2.8 y 2.10), de acuerdo a la tabla contenida en el Anexo del presente Reglamento, según el exceso en toneladas en el eje y conjunto de ejes.
- b) En un eje por exceso de peso en neumáticos (numeral 2.4), de acuerdo a la primer columna de la tabla del Anexo, según el exceso en toneladas calculado como suma de los excesos en los neumáticos del eje.
- c) En más de un eje o conjunto de ejes, sumando las multas que corresponden al exceso de cada eje, o conjunto de ejes.
- d) En el total del vehículo simple, combinación o tren de vehículos (numerales 2.6 y 2.7), de acuerdo a la primer columna de la tabla del Anexo, según el exceso de toneladas en el total.

Se aplicará solamente la mayor de las sanciones resultantes, cuando se comprueben excesos de peso en más de uno de los casos.-----



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

Cuando el peso total no exceda el valor correspondiente a la suma de los pesos autorizados por eje ni el valor máximo correspondiente al conjunto de ejes (numerales 2.5, 2.6, 2.7, 2.8 y 2.10), la multa se reducirá en un cincuenta por ciento (50%)."

"4.11- Sin perjuicio de las sanciones que se apliquen a la empresa transportista, el remitente, o propietario de la carga, o el contratante del servicio de transporte, a menos que demuestre lo contrario, será responsable de las infracciones a las disposiciones contenidas en el presente Reglamento; a estos efectos podrá ser identificado mediante cualquier documento válido a juicio de la Dirección Nacional de Transporte, como boletas, facturas, remitos, etc.

El remitente, propietario de la carga, o el contratante del transporte deberán facilitar la documentación antes indicada a solicitud de la DNT. En caso contrario incurrirán en infracción y se les aplicará la sanción que corresponda de acuerdo con el exceso que se compruebe al vehículo."

**ARTÍCULO 2º.-** Agregase al Capítulo IV del Reglamento, los numerales siguientes:

"4.12- Las infracciones al presente Reglamento serán de 4 tipos:

a) leves, b) medias, c) graves y d) gravísimas, y el valor de las mismas será el que surge de la tabla contenida en el Anexo".

"4.13- Se configurará reincidencia cuando se constate infracción de un vehículo dentro de un plazo no superior a un año, computado a partir de que haya sido sancionado anteriormente por otra prevista en el presente Reglamento.

Dentro de las situaciones de reincidencia se aplicará como sanción la suspensión de la habilitación del vehículo tractor, lo que se determinará de acuerdo a lo siguiente:

a) Por seis infracciones leves: 30 días.

(46) CUSPENK y SEIS

- b) Por el equivalente a ocho infracciones leves: 60 días.
- c) Por el equivalente a diez infracciones leves: 90 días.
- d) Por el equivalente a doce infracciones leves: 120 días.

Se establecen como equivalencias las siguientes:

- 1) Una infracción Media equivale a dos infracciones Leves.
- 2) Una infracción Grave equivale a tres infracciones Leves.
- 3) Una infracción Gravísima equivale a cuatro infracciones Leves."-----

"4.14- A todos los vehículos nuevos que se registren en la Dirección Nacional de Transporte a partir del 1° de julio de 2007, que dispongan de ejes con neumáticos superanchos, toda vez que sus características de diseño lo permitan, se les asignarán las cargas máximas establecidas en el literal f) del numeral 2.3."-----

"4.15- Para todos los vehículos ya registrados en la Dirección Nacional de Transporte, que dispusieran de ejes con neumáticos superanchos, se admitirán las cargas máximas establecidas en la documentación que la misma les expide, hasta el 1° de julio de 2012."-----

**ARTÍCULO 3°.-** La DNT evaluará la factibilidad de contemplar el efecto de la suspensión neumática en los casos en que la posean vehículos remolcados, y ello en función además, de la tipología del vehículo tractor.-----

**ARTÍCULO 4. –** Facúltase a la DNT a establecer los criterios a que se deberá ajustar la asignación del peso bruto total combinado de los nuevos vehículos automotores, tomando en cuenta sus características técnicas y el valor asignado al modelo en el país de fabricación, a efectos de garantizar su circulación por rutas nacionales en condiciones de seguridad.-----





REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

**ARTICULO 5º.**- Sustituyese el Anexo sobre sanciones al Reglamento, por el nuevo que se acompaña al presente Decreto, el que se considera parte integrante del mismo.-----

**ARTÍCULO 6)** - Derogase el Decreto N° 232/993 de 25 de mayo de 1993.-----

**ARTÍCULO 7)** – El presente Decreto entrará en vigencia a partir del 1º de septiembre de 2007, con excepción de aquellas disposiciones que establezcan una fecha de vigencia diferente.-----

**ARTÍCULO 8)** - Comuníquese, publíquese y vuelva al Ministerio de Transporte y Obras Públicas - Dirección Nacional de Transporte a sus efectos.-----

Dr. Tabaré Vázquez  
Presidente de la República

**ANEXO**  
**VALOR DE LAS MULTAS POR EXCESO DE PESO**  
**EN UNIDADES REAJUSTABLES**

<b>Excesos de Peso (en toneladas)</b>	<b>Tipo de Infracción</b>	<b>Sancciones en Unidades Reajustables (UR)</b>
Hasta 1t	Leve	9-14
1t-2t	Media	14,01-20
2t-5t	Grave	20,01-40
Superior a 5t	Gravísima	40,01-250

# REGLAMENTO TÉCNICO METROLÓGICO DE INSTRUMENTOS PARA PESAJE DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA EN MOVIMIENTO

## 1. Objetivo y campo de aplicación

### 1.1. Objetivo

Este reglamento técnico establece los requisitos y métodos de ensayo de los instrumentos automáticos para pesaje en movimiento de vehículos de transporte por carretera, utilizados para determinar el peso total, el peso de un grupo de ejes, el peso del eje de un grupo y el peso de ejes individuales.

### 1.2. Campo de aplicación

Este reglamento técnico es aplicable a los instrumentos instalados en un área de control de carga llamado estación de pesaje, a efectos de verificar el cumplimiento de los límites máximos en materia de pesos de vehículos establecidos por la normativa vigente.

## 2. Terminología

### 2.1. Peso

Debido al uso extendido de balanzas, los valores medidos no corresponden directamente a la fuerza (peso), sino a la masa convencional de una pesa que ejercería la misma fuerza que el vehículo, eje o grupo de ejes sobre el dispositivo receptor de carga. Las unidades utilizadas son el kilogramo o la tonelada.

#### 2.1.1. Peso estático

Fuerza ejercida por un eje o una rueda de un vehículo en reposo.

#### 2.1.2. Peso por eje

Suma de los pesos de todas las ruedas de un eje del vehículo.

#### 2.1.3. Peso total de un vehículo

Suma de los pesos por eje de todos los ejes del vehículo.

### 2.2. Pesaje

#### 2.2.1. Sistema de Pesaje en movimiento (PEM)

Sistema para determinar el peso de un eje individual, el peso de un eje de un grupo de ejes, el peso de un grupo de ejes y el peso total de un vehículo de transporte por carretera en movimiento mediante medida y análisis de las fuerzas dinámicas de los neumáticos del vehículo.

#### 2.2.2. Pesaje en movimiento

Determinación del peso de un eje individual, del peso de un eje de un grupo de ejes, del peso de un grupo de ejes y del peso total de un vehículo de transporte por carretera en movimiento.

#### 2.2.3. Pesaje estático

Pesaje de vehículos o cargas de prueba estacionarias.

#### **2.2.4. PEM punitivo**

PEM utilizado para adoptar medidas cautelares sobre el vehículo.

#### **2.2.5. PEM selectivo**

PEM destinado a seleccionar aquellos vehículos que se deben pesar en un PEM punitivo.

#### **2.3. Instrumento de pesaje**

Instrumento de medición que determina el peso de una carga utilizando la acción de la gravedad.

##### **2.3.1. Instrumento de control**

Instrumento de pesaje estático utilizado para determinar el peso de un vehículo de referencia.

##### **2.3.2. Instrumento para pesaje por ejes, en movimiento, de vehículos de transporte por carretera**

Instrumento de pesaje con un receptor de carga tal que determina el peso de un eje, el peso de un eje de un grupo de ejes, el peso de un grupo de ejes y el peso total de un vehículo de transporte por carretera en movimiento.

#### **2.4. Zona de pesaje**

Zona que incluye el receptor de carga y el tramo de pavimento ubicado inmediatamente antes y después del receptor de carga.

#### **2.5. Receptor de carga**

Dispositivo ubicado en la zona de pesaje destinado a recibir la carga y que produce un cambio en el equilibrio del instrumento cuando se coloca una carga sobre ella.

#### **2.6. Dispositivo electrónico**

Dispositivo formado por componentes electrónicos, que cumple una función específica.

#### **2.7. Componente electrónico**

Unidad físicamente más pequeña que utiliza conducción por electrones o por huecos en semiconductores, gases o en vacío.

#### **2.8. Dispositivo indicador**

Parte del instrumento que despliega el valor del resultado de una pesada en unidades de masa.

#### **2.9. Dispositivo impresor**

Dispositivo que imprime el resultado de una pesada.

#### **2.10. Sensor**

Elemento de un instrumento de medida que está sometido directamente a la acción del parámetro a medir.

### **2.11. Dispositivo de ajuste de cero**

Medio utilizado para poner el dispositivo indicador en cero cuando no hay carga en el receptor de carga.

### **2.12. Dispositivo de retorno a cero**

Dispositivo automático de ajuste de cero que actúa cuando la diferencia entre el valor leído y cero es menor que un valor pre-establecido.

### **2.13. Capacidad**

#### **2.13.1. Capacidad máxima**

Mayor carga por eje o rueda que un instrumento puede pesar en movimiento.

#### **2.13.2. Capacidad mínima**

Carga por debajo de la cual un resultado de pesaje en movimiento puede estar sujeto a un error relativo mayor que el límite fijado en el ítem 3.

#### **2.13.3. Rango de pesaje**

Intervalo de cargas posibles entre la capacidad mínima y la capacidad máxima.

### **2.14. División de escala (d)**

Diferencia entre dos valores consecutivos de indicación o impresión.

### **2.15. Velocidad**

#### **2.15.1. Velocidad máxima de operación ( $v_{max}$ )**

Mayor velocidad de un vehículo para la que el instrumento está diseñado para pesar en movimiento y por encima de la cual los resultados pueden tener un error relativo mayor que el límite fijado en el ítem 3.

#### **2.15.2. Velocidad mínima de operación ( $v_{min}$ )**

Menor velocidad de un vehículo para la que el instrumento está diseñado para pesar en movimiento y por debajo de la cual los resultados pueden tener un error relativo mayor que el límite fijado en el ítem 3.

#### **2.15.3. Rango de velocidades de operación**

Intervalo de velocidades entre la mínima y máxima velocidad de operación a las cuales se puede pesar un vehículo en movimiento.

#### **2.15.4. Velocidad máxima de tránsito**

Máxima velocidad a la cual se puede desplazar un vehículo en la zona de pesaje sin producir un cambio permanente en las características metrológicas especificadas del instrumento.

### **2.16. Tiempo de calentamiento**

Tiempo entre el momento que se conecta el instrumento a la fuente de energía y el momento en el cual el instrumento es capaz de cumplir con los requisitos.

### **2.17. Indicaciones y errores**

#### **2.17.1. Indicación digital**

Indicación en la que las marcas de escala son una secuencia de números alineados, que no permiten la interpolación a una fracción del intervalo de escala.

## **2.17.2. Errores**

### **2.17.2.1. Error**

Indicación del instrumento menos el valor del peso real.

### **2.17.2.2. Error de redondeo**

Diferencia entre el resultado digital de una medida y el valor del resultado de la medida con una indicación continua.

## **2.18. Magnitud de influencia**

Magnitud que no es objeto de la medición pero que influye en el valor de la medida o la indicación del instrumento.

## **2.19. Condiciones de operación**

Rango de magnitudes de influencia para los cuales las características metrológicas deben permanecer dentro de los errores máximos tolerados.

## **2.20. Condiciones de referencia**

Condiciones de uso, indicadas para ensayar la respuesta de un instrumento de medición, o para inter comparación de resultados.

## **2.21. Condiciones de repetibilidad**

Igual procedimiento de medida efectuado por un mismo operador instrumento en iguales condiciones ambientales, de lugar y repetidas en cortos intervalos de tiempo.

## **2.22. Ensayo en movimiento**

Ensayo con vehículo(s) de referencia en movimiento en el receptor de carga para determinar el error.

## **2.23. Vehículos**

### **2.23.1. Vehículo**

Vehículo con o sin carga que el instrumento reconoce como el vehículo a pesar.

### **2.23.2. Vehículo de referencia**

Vehículo de peso conocido, representativo de los vehículos a pesar en el instrumento y que ha sido seleccionado para el ensayo en movimiento.

## **2.24. Ejes**

### **2.24.1. Eje**

Conjunto de todas las ruedas unidas por una barra, alineadas transversalmente respecto de la dirección de avance del vehículo.

### **2.24.2. Eje simple**

Eje aislado con suspensión independiente.

### **2.24.3. Grupo de ejes**

Sistema formado por dos o tres ejes con suspensión integral que asegure que las cargas en los distintos ejes respondan a una distribución preestablecida.

#### 2.24.4. Eje doble homogéneo

Eje múltiple constituido por dos ejes de cuatro neumáticos o dos ejes de dos neumáticos, con una separación mínima de 1,20 m.

#### 2.24.5. Eje doble no homogéneo

Eje múltiple constituido por un eje de cuatro neumáticos y un eje de dos neumáticos, con una separación mínima de 1,20 m.

#### 2.24.6. Eje triple homogéneo

Eje múltiple constituido por tres ejes de cuatro neumáticos o tres ejes de dos neumáticos con una separación mínima de 1,20 m entre dos ejes consecutivos.

### 3. Requisitos metrológicos

#### 3.1. Requisitos metrológicos para PEM punitivos

Los PEM punitivos deben cumplir con:

3.1.1. El valor medio del peso total determinado en movimiento debe estar contenido en el intervalo de peso total estático +/- 2 %.

$$PT_{REAL} - 2\%PT_{REAL} \leq PT_{MEDIDO}$$

$$PT_{REAL} + 2\%PT_{REAL} \geq PT_{MEDIDO}$$

3.1.2. El valor del peso de un eje individual, de un eje de un grupo de ejes o de un grupo de ejes determinado en movimiento debe estar contenido en el intervalo del peso estático +/- 3 %.

$$P_{REAL} - 3\%P_{REAL} \leq P_{MEDIDO}$$

$$P_{REAL} + 3\%P_{REAL} \geq P_{MEDIDO}$$

Donde:

$PT_{REAL}$  = Peso total del vehículo de referencia pesado en un instrumento de control.

$PT_{MEDIDO}$  = Valor de la lectura del peso total del vehículo de referencia realizada en el instrumento de pesaje que se está ensayando.

$P_{REAL}$  = Valor de peso de un eje individual, de un eje de un grupo de ejes o de un grupo de ejes del vehículo de referencia pesado en un instrumento de control.

$P_{MEDIDO}$  = Valor de la lectura del peso de un eje individual, de un eje de un grupo de ejes o de un grupo de ejes del vehículo de referencia realizadas en el instrumento de pesaje que se está ensayando.

#### 3.2. Requisitos metrológicos para PEM selectivos

Los PEM selectivos deben cumplir con:

3.2.1. El valor del peso dinámico de un eje individual, de un eje de un grupo de ejes, de un grupo de ejes o total debe estar contenido en el intervalo del peso bruto estático +/- 15 %.

$$P_{REAL} - 15\%P_{REAL} \leq P_{MEDIDO}$$

$$P_{REAL} + 15\%P_{REAL} \geq P_{MEDIDO}$$

Donde:

$P_{REAL}$  = Valor de peso de un eje individual, de un eje de un grupo de ejes, de un grupo de ejes, o peso total del vehículo de referencia pesado en un instrumento de control.

$P_{MEDIDO}$  = Valor de la lectura del peso de un eje individual, de un eje de un grupo de ejes, de un grupo de ejes, o del peso total del vehículo de referencia realizadas en el instrumento de pesaje que se está ensayando.

### 3.3. Capacidad mínima

La capacidad mínima debe ser menor o igual a 1000 kg.

### 3.4. Capacidad máxima

La capacidad máxima debe ser mayor o igual a 20000 kg.

### 3.5. Correspondencia entre dispositivos indicadores y dispositivos impresores

Para una misma carga, no pueden existir diferencias entre los resultados obtenidos de dos dispositivos con la misma división de escala.

### 3.6. Magnitudes de influencia

#### 3.6.1. Temperatura

3.6.1.1. Los instrumentos deben cumplir con los requerimientos metroológicos y técnicos en los rangos de temperatura establecidos en 4.5.

3.6.1.2. Efecto de la temperatura en la indicación sin carga: La indicación en cero no puede variar más de un intervalo de escala cada 5 °C.

#### 3.6.2. Fuente de energía

##### 3.6.2.1. Corriente alterna

Los instrumentos que funcionan a corriente alterna deben cumplir los requisitos técnicos y metroológicos cuando existen variaciones de voltaje desde -15% a +10% del valor marcado en el instrumento.

##### 3.6.2.2. Corriente continua

Los instrumentos que funcionan a corriente continua deben dejar de funcionar o indicar cuando el voltaje baja por debajo del valor mínimo especificado por el fabricante.

### 3.7. Unidades de medida

Las unidades de medida utilizadas en el instrumento deben ser el kilogramo (kg) o la tonelada (t).

## 4. Requisitos técnicos

### 4.1. Adaptación al uso

El diseño del instrumento debe ser tal que se adapte al uso para el que está destinado.



## **4.2. Seguridad**

### **4.2.1. Uso fraudulento**

Un instrumento no puede tener características que puedan facilitar su uso fraudulento.

### **4.2.2. Desajustes accidentales**

La construcción de los instrumentos debe ser tal que no puedan ocurrir desajustes que puedan afectar los resultados de las pesadas a menos que su efecto pueda ser fácilmente detectado.

## **4.3. Dispositivos de ajuste de cero**

### **4.3.1. Ajuste de cero**

Los instrumentos deben tener dispositivos de ajuste de cero.

Los dispositivos de ajuste de cero deben ajustar el cero con una exactitud menor o igual que  $\pm 0,25$  d, y su rango de acción debe ser menor o igual que 4 % de la capacidad máxima.

Los dispositivos de ajuste de cero solo deben funcionar con el instrumento en equilibrio estable.

### **4.3.2. Dispositivo de retorno a cero**

Los dispositivos de retorno a cero solo deben funcionar cuando:

- el instrumento se encuentra en equilibrio estable,
- la deriva es menor o igual a 0,5 d/s, y
- en un rango máximo de 4 % alrededor del cero real.

## **4.4. Dispositivos indicadores y de impresión**

### **4.4.1. Calidad de la indicación**

La indicación de peso debe ser de tipo auto-indicación. Los dispositivos indicadores y de impresión deben permitir una lectura no ambigua de los resultados acompañados del símbolo correspondiente.

### **4.4.2. Impresión**

Los sistemas PEM punitivos deben contar con un dispositivo de impresión de los resultados. La impresión debe contener como mínimo la siguiente información:

- Peso total del vehículo,
- Fecha y hora,
- Número de ejes
- Peso de cada eje
- Configuración del vehículo
- Identificación del vehículo

### **4.4.3. Rango de pesaje**

Un instrumento no debe imprimir un resultado si uno de los resultados parciales es menor que la capacidad mínima o mayor que la capacidad máxima + 10 %.

Un instrumento no debe indicar un resultado si uno de los resultados parciales es mayor que la capacidad máxima + 10 %.

### **4.4.4. Velocidad de operación**

El instrumento no debe indicar o imprimir resultados si un vehículo transita sobre

el receptor de carga a una velocidad fuera del rango de velocidades de operación, o con una variación de velocidad (aceleración/deceleración) que produzca un resultado con error relativo mayor a los límites indicados en el ítem 3.

#### **4.5. Requisitos ambientales**

El sistema de pesaje debe mantener sus características metroológicas entre  $-10^{\circ}\text{C}$  y  $+40^{\circ}\text{C}$ .

Los sensores deben funcionar adecuadamente en el rango de temperaturas de  $-20^{\circ}\text{C}$  a  $+60^{\circ}\text{C}$ .

Los sensores deben ser insensibles a la exposición al agua.

#### **4.6. Electrónica**

**4.6.1.** Los dispositivos y componentes electrónicos del dispositivo receptor de carga deben funcionar en el intervalo de temperaturas de  $-20^{\circ}\text{C}$  a  $+60^{\circ}\text{C}$ .

**4.6.2.** Los dispositivos y componentes electrónicos del dispositivo receptor de carga deben soportar valores de la humedad relativa comprendidos entre 0 y 90% (sin condensación).

**4.6.3.** Los dispositivos electrónicos deben estar protegidos de los rayos, así como de los campos eléctricos y magnéticos exteriores. Deben cumplir con las Normas IEC 61000-4.

#### **4.7. Instalación**

El emplazamiento debe cumplir con las condiciones establecidas por el fabricante del instrumento y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

##### **4.7.1. Dispositivo para guiar vehículos**

Debe existir un sistema de guía lateral que asegure que el vehículo pase en su totalidad sobre el receptor de carga.

Debe existir un mecanismo para que los vehículos no atraviesen el instrumento en la dirección incorrecta.

#### **4.8. Sellado**

##### **4.8.1. General**

Debe ser posible proteger componentes cuyo ajuste o desmonte puede alterar las características metroológicas del instrumento. Para este fin se deben proveer dispositivos de sellado o deben incluirse en una carcasa que puede ser sellada.

##### **4.8.2. Sellado electrónico**

Cuando no es posible proteger con precintos mecánicos los componentes cuyo ajuste o desmonte puede alterar las características metroológicas del instrumento, la protección debe cumplir con lo siguiente:

El instrumento debe memorizar al menos las últimas 10 intervenciones. El registro debe incluir fecha y operario que intervino, y no debe ser posible modificarlo o eliminarlo.

#### **4.9. Marcas descriptivas**

Las siguientes marcas descriptivas deben estar en un lugar fácilmente accesible,

en una chapa soldada al instrumento, de tal forma que sea posible fijar la posición con un precinto:

- a) Fabricante
- b) Importador
- c) Marca
- d) Modelo
- e) Clase
- f) Número de serie
- g) Tensión de alimentación
- h) Frecuencia de alimentación
- i) Capacidad máxima
- j) Capacidad mínima
- k) Velocidad máxima de operación
- l) Velocidad mínima de operación
- m) Velocidad máxima de tránsito
- n) Dirección de pesaje

#### **4.10. Marcas de verificación**

Los instrumentos deben tener un lugar para la aplicación de la marca de verificación que consistirá en un símbolo adhesivo.

#### **5. Verificación inicial y verificación en servicio de un PEM**

La verificación de un PEM puede ser:

- Verificación inicial, o
- Verificación en servicio (periódica, o después de intervención o ajuste).

##### **5.1. Verificación inicial**

Un PEM debe ser sometido a verificación inicial después de instalado.

La verificación inicial consiste en la comprobación de los requisitos establecidos en los ítems 3 y 4.

##### **5.2. Verificación en servicio**

Un PEM debe ser sometido a verificación en servicio toda vez que lo solicite el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y después de cada reparación o modificación.

La verificación en servicio consiste en la comprobación de la integridad del sellado y en la comprobación de los requisitos establecidos en el ítem 3.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas debe proveer los vehículos de referencia y la mano de obra para realizar la verificación.

#### **6. Método de ensayo**

##### **6.1. Instrumento de control**

Para la determinación de los pesos de referencia debe emplearse un instrumento de control que permita la determinación de los pesos con una incertidumbre menor o igual a un quinto de la tolerancia del instrumento que se va a verificar.

##### **6.2. Vehículos de referencia**

El PEM debe ser verificado como mínimo con un vehículo de referencia de peso total comprendido entre 17 t y 23 t y con un vehículo de referencia de peso total

comprendido entre 37 t y 43 t, con dos distribuciones de ejes diferentes para cada carga.

### 6.3. Determinación de los pesos de referencia

- 6.3.1. Asegurar que el tanque de combustible esté lleno.
- 6.3.2. Asegurar que la carga del vehículo esté inmovilizada.
- 6.3.3. Registrar la fecha de la última verificación del instrumento de control.
- 6.3.4. Medir y registrar condiciones ambientales y verificar que estén dentro de los rangos de operación establecidos.
- 6.3.5. Medir y registrar la presión de los neumáticos.
- 6.3.6. Colocar el vehículo de referencia sobre el instrumento de control. Liberar los frenos del vehículo. Registrar los pesos de los ejes, los pesos de los grupos de ejes y el peso bruto total. Repetir cambiando la ubicación del vehículo de referencia sobre el instrumento de control hasta tener el número de datos suficiente para determinar los pesos de todos los ejes.
- 6.3.7. Repetir el paso 6.3.6. diez veces.
- 6.3.8. Calcular la media y la desviación standard para los pesos de referencia y verificar que se cumple lo establecido en el ítem 6.1.

### 6.4. Ensayo del sistema PEM

- 6.4.1. Asegurar que el tanque de combustible esté lleno.
- 6.4.2. Asegurar que la carga del vehículo esté inmovilizada.
- 6.4.3. Registrar las marcas descriptivas y la fecha de la última verificación del instrumento bajo control.
- 6.4.4. Medir y registrar condiciones ambientales y verificar que estén dentro de los rangos de operación establecidos.
- 6.4.5. Asegurar que el instrumento se encuentre encendido por un tiempo mayor o igual al tiempo de calentamiento.
- 6.4.6. Asegurar que la presión de los neumáticos sea la misma que cuando se determinó el peso de referencia.
- 6.4.7. Pesar el vehículo de referencia 10 veces para cada carga y cada distribución de ejes de modo tal que en cada pesada la velocidad del vehículo de referencia se mantenga constante dentro del rango de velocidades de operación.
- 6.4.8. Registrar los pesos de ejes, grupos de ejes y peso total.

### 6.5. Análisis de los resultados

Para cada conjunto de valores de peso, calcular la media y la desviación Standard.

Determinar si cumple con las tolerancias fijadas en el ítem 3.

6.5.1. Los sistemas PEM punitivos deben cumplir con:

6.5.1.1. Peso total

$$PT_{REAL} (1 - 0,02) + \frac{t_{\alpha} S}{\sqrt{n}} \leq \overline{PT_{MEDIDAS}} \leq PT_{REAL} (1 + 0,02) - \frac{t_{\alpha} S}{\sqrt{n}}$$

Donde:

n es el tamaño de la muestra

t es el valor de la distribución de Student para un nivel de confianza y tamaño de la muestra dado

S es la desviación estándar de las mediciones.

$$S = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (PT_{MEDIDO} - \overline{PT_{MEDIDO}})^2}{n-1}}$$

Para  $\alpha = 95\%$  y  $n=10$ ,  $t = 2,262$ :

$$PT_{REAL} - 2\%PT_{REAL} \leq \overline{PT_{MEDIDO}} - 0,7153.S$$

6.5.1.2. Peso de un eje individual, de un eje de un grupo o de un grupo de ejes:

$$P_{REAL} (1 - 0,03) + \frac{t.S}{\sqrt{n}} \leq \overline{P_{MEDIDO}} \leq P_{REAL} (1 + 0,03) - \frac{t.S}{\sqrt{n}}$$

Donde:

$n$  es el tamaño de la muestra

$t$  es el valor de la distribución de Student para un nivel de confianza y tamaño de la muestra dado

Para  $\alpha = 95\%$  y  $n=10$ ,  $t = 2,262$ :

$$S = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (P_{MEDIDO} - \overline{P_{MEDIDO}})^2}{n-1}}$$

$$P_{REAL} - 3\%P_{REAL} \leq \overline{P_{MEDIDO}} - 0,7153.S$$

$$P_{REAL} + 3\%P_{REAL} \geq \overline{P_{MEDIDO}} + 0,7153.S$$

6.5.2. Los sistemas PEM selectivos deben cumplir con:

$$P_{REAL} (1 - 0,15) + \frac{t.S}{\sqrt{n}} \leq \overline{P_{MEDIDO}} \leq P_{REAL} (1 + 0,15) - \frac{t.S}{\sqrt{n}}$$

Donde:

$n$  es el tamaño de la muestra

$t$  es el valor de la distribución de Student para un nivel de confianza y tamaño de la muestra dado

Para  $\alpha = 95\%$  y  $n=10$ ,  $t = 2,262$ :

$$S = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (P_{MEDIDO} - \overline{P_{MEDIDO}})^2}{n-1}}$$

(61) SESENTA Y UNO



# ***ANEXO VII***



	CENTRO INTEGRAL DE REGISTRO Y HABILITACIÓN DE EMPRESAS	Versión 02
	<b>Formulario L</b>	
	Solicitud de inscripción de empresa nueva en el registro de empresas de transporte profesional de cargas.	Agosto 2010 Página 1 de 5

Fecha de Recibido:

Trámite N°:

(DECRETO 253/009 Y RESOLUCIÓN MINISTERIAL DEL 28/04/2009)

El suscrito,

En representación de la empresa declara estar en conocimiento del Decreto 253/009 y de la RESOLUCIÓN MINISTERIAL DEL 28/04/2009; y solicita la inscripción en el REGISTRO DE EMPRESAS PROFESIONALES DE CARGA.

Se adjunta a la presente el formulario L debidamente completado y documentación fehaciente de acuerdo a lo dispuesto:

- a) Detalle de los vehículos adquiridos o a adquirir los que tienen una antigüedad menor a 12 años (En el momento de la inscripción efectiva se presentará certificado notarial donde conste título inscripto).
- b) Nómina de Propietarios, Accionistas, Socios, Directores y Gerentes. (En caso de Sociedad por Acciones en Comandita o Sociedad Anónima deberá agregarse certificado notarial donde conste la nominatividad de las acciones y la nómina de los titulares.)
- c) Copia del comprobante de solicitud del Certificado de Antecedentes Policiales (expedido por Dirección Nacional de Policía Técnica) de Propietarios, Accionistas, Socios, Directores y Gerentes (El destino del certificado será: MTOP - DGTC Rincón 575 4º piso Montevideo).
- d) Estado de responsabilidad Patrimonial de Propietarios, Accionistas y Socios. (Según modelo)
- e) Certificado expedido por el BPS (Historia Laboral) que acredita para al menos un Director, Gerente o en su defecto para el Representante Técnico de la empresa, un mínimo de tres años de experiencia en la actividad de transporte de cargas. (El representante técnico, en caso de haberlo, deberá figurar en la Planilla de Trabajo del MTSS).
- f) Nómina de conductores de la empresa y constancia, para al menos uno de ellos, de haber culminado satisfactoriamente un curso de capacitación y formación profesional para conductores de vehículos de carga por carretera, avalado por el MTOP. (Deberá adjuntarse a esos efectos la Planilla de Trabajo del MTSS).
- g) Cronograma de capacitación y formación continua para la totalidad de los conductores profesionales inscriptos en la Planilla de Trabajo del MTSS, a desarrollarse en un plazo de 2 años como máximo.

Firma

Teléfono:

Aclaración

Celular:

C.I.

Correo electrónico:

(63) sesenta y fees



 DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE <b>C I R H E</b>	CENTRO INTEGRAL DE REGISTRO Y HABILITACIÓN DE EMPRESAS	Versión 02
	<b>Formulario L</b>	
	Solicitud de inscripción de empresa nueva en el registro de empresas de transporte profesional de cargas.	Agosto 2010 Página 2 de 5

**ESTADO DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL DECLARANTE (LLENAR UNO POR SOCIO)**

MONEDA:	SU	U\$S
<b>ACTIVO</b>		
1) <b>DISPONIBILIDADES</b>		
Caja, Depósitos a la Vista:		
Otras disponibilidades:		
2) <b>INMUEBLES Y AUTOMOTORES</b> Individualización de los Bienes (Ubicación del Inmueble, Sección Judicial, padrón, marca del automotor, modelo, padrón y matrícula) y valores actuales.		
3) <b>PARTICIPACIÓN EN SOCIEDADES:</b>		
4) <b>OTROS ACTIVOS:</b>		
TOTAL DEL ACTIVO		
<b>PASIVO</b>		
3) <b>GRAVAMENES (PRENDAS E HIPOTECAS)</b>		
ACREEDOR:		
4) <b>OTRAS DEUDAS (INST. FINANCIERAS, COMERCIALES)</b>		
Institución	Importe de cuota	Saldo de cuotas
TOTAL DEL PASIVO		
<b>RESUMEN</b>		
ACTIVO		
PASIVO		
CAPITAL		
LUGAR:		FECHA:
NOMBRES Y APELLIDOS DEL DECLARANTE:		
DOMICILIO:		
TELEFONO: _____	CEDULA DE IDENTIDAD: _____	

Art. 239 del Código Penal. Falsificación ideológica por un particular.

"El que, con motivo del otorgamiento o formalización de un documento público ante un funcionario público, presentare una declaración falsa sobre su identidad o estado, o cualquiera otra circunstancia de hecho, será castigado con tres a veinticuatro meses de prisión"

(64) seseñh y cuatko

 DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE <b>C I R H E</b>	CENTRO INTEGRAL DE REGISTRO Y HABILITACIÓN DE EMPRESAS	Versión 02
	<b>Formulario L</b>	
	Solicitud de inscripción de empresa nueva en el registro de empresas de transporte profesional de cargas.	Agosto 2010 Página 3 de 5

		VEHICULO 1	VEHICULO 2	VEHICULO 3	VEHICULO 4
Matrícula					
TIPO (Camión, Tractor, Remolque o Semirremolque)					
Chasis	Nº				
	Marca				
	Modelo				
Motor	Nº				
	Marca				
	Modelo				
Fecha 1er. empadronamiento					
Nº de Registro DNT (obligatorio en caso de vehículo ya registrado)					
Antigüedad					
NOTA: en caso de importar un 0km., previo al ingreso al país de la unidad y presentando copia de factura proforma donde conste marca/modelo y Nº de chasis, y marca/modelo de motor, el CIRHE extenderá constancia con 10 días de vigencia a efectos de la exoneración de impuestos (Ley Nº 17.191, artículo 8º Literal B) de la Ley Nº 16.906)					
<b>USO INTERNO DE LA D.N.T.</b>					
PBT por fabricante > 6500kg. (Planilla AIT)					
Se verificaron los requisitos:	Antigüedad de todos los vehículos < 12 años. (SI/NO)		Al menos un vehículo con PBT por fabricante > 6500kg. (SI/NO)*	3	
	En caso de vehículo sin registro, Modelo homologado (SI/NO/NC)		En caso de vehículo 0km. Motor homologado (SI/NO/NC)	4	
*NOTA: en caso de no contar con al menos un vehículo de PBT por fabricante mayor a 6500kg., la empresa podrá registrarse en la categoría "NO PROFESIONAL - FLETES", sin verificar los requisitos 1 ni 5 a 10					

(65) sesenta y cinco



# Formulario L

Nómina de propietarios, accionistas, socios					
	Nombre	C.I.	USO INTERNO DE LA DNT		
			Antecedentes judiciales (si/no)	Estado de responsabilidad patrimonial (si/no)	
1					
2					
3					
4					
5					
6					
Nómina de Directores y Gerentes					
1					
2					
3					
Uso interno de la D.N.T.					
Se verificaron los requisitos:	Antecedentes Judiciales de Proprietarios, Accionistas, Socios, Directores y Gerentes (SI/NO)	5	Estado de Responsabilidad Patrimonial de Proprietarios, Accionistas y Socios.(SI/NO)		6
	En caso de Sociedad Anónima, nominatividad de Acciones o Certificado Notarial de Trámite. (SI/NO/NC)	7			
Experiencia del director, gerente o representante técnico					
Nombre					Uso interno de la D.N.T.
C.I.					
Empresa	Código de empresa DNT*	Fecha ingreso	Fecha egreso	Meses	Verificado (bps)
Total de meses de experiencia acreditados					
*NOTA: Código de empresa debe corresponder a empresas de Transporte Profesional de Cargas Registradas en la DNT. Otro tipo de experiencia podrá ser considerado, mediante nota al Director Nacional.					
Se verificaron los requisitos:	Experiencia acreditada + 36 meses (SI/NO)	8	En caso de Representante Técnico Dependiente, Vínculo de Dependencia (SI/NO/NC)		9

(66) SESENTA Y SEIS

	CENTRO INTEGRAL DE REGISTRO Y HABILITACIÓN DE EMPRESAS	Versión 02
	<b>Formulario L</b>	
	Solicitud de inscripción de empresa nueva en el registro de empresas de transporte profesional de cargas.	

Nómina de conductores				
	Nombre	C.I.	Fecha de capacitación prevista	USO INTERNO DE LA DNT Curso aprobado* (si/no)
1				
2				
3				
4				
5				
6				

**\*Nota:** Los cursos actualmente reconocidos por el MTOP son:

ISEV: "Formación Continua para conductores profesionales de Carga"

ISEV: "Transporte de Mercancías Peligrosas"

CEPA: "Programa BTW Vehículos Pesados"

CEPA: "Programa sobre Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas"

**USO INTERNO DE LA D.N.T.**

Se verificaron los requisitos:	Al menos un conductor inscrito en curso reconocido (SI/NO)	SI	La totalidad de los conductores de la Planilla de trabajo tienen asignada fecha de capacitación dentro del plazo de 2 años. (SI/NO/NC)	SI
--------------------------------	--	----	--	----

Solo se dará trámite a aquellas solicitudes que obtengan en las casillas de verificación los siguientes resultados:

- 1: SI
- 2: SI
- 3: SI / NC
- 4: SI / NC
- 5: SI
- 6: SI
- 7: SI / NC
- 8: SI
- 9: SI / NC
- 10: SI
- 11: SI / NC

(67) seseuky sete



# ***ANEXO VIII***





REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

TO/165-

Reg. N° 2011/007/251

/MLF

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**

**MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS**

Montevideo, 25 FEB 2011.

VISTO: la gestión promovida por la Dirección Nacional de Transporte, a efectos de modificar la tarifa que deben aplicar las empresas concesionarias y permisarias de servicios regulares de transporte colectivo de pasajeros por carretera en líneas nacionales.

RESULTANDO: I) Que la tarifa vigente fue aprobada por Decreto N° 259/010 de 27 de agosto de 2010.

II) Que se ha verificado un aumento de salarios en el sector, como resultado de la aplicación de los acuerdos suscritos el 3 y 29 de octubre de 2008 entre trabajadores y empresarios, tanto de los servicios suburbanos como de los de corta, media y larga distancia respectivamente, en el marco del Consejo de salarios (Grupo 13).

III) Que dicho ajuste de salario rige para este semestre desde el 1° de marzo de 2011, para todas las empresas que cumplan servicios de líneas suburbanas y líneas de corta, media y larga distancia.

IV) Que la Dirección Nacional de Transporte ha realizado los estudios necesarios para determinar las modificaciones que corresponde introducir a la actual tarifa de los referidos servicios.

CONSIDERANDO: I) Que en razón de las variaciones citadas, la Dirección Nacional de Transporte entiende que

(69) sesenta y nueve

corresponde modificar la tarifa de los servicios de corta, media y larga distancia, así como el valor del precio operativo del ómnibus por kilómetro, para los servicios suburbanos.-----

II) Que asimismo, corresponde modificar los precios vigentes por la utilización de los servicios en las terminales de ómnibus otorgadas en concesión por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.-----

**ATENCIÓN:** al informe producido por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto.-----

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**

**DECRETA:**

**Artículo 1°.-** Fijase el valor de la tarifa pasajero - kilómetro para los servicios de transporte de pasajeros por carretera en líneas nacionales de corta, media y larga distancia, en \$1,088 (pesos uruguayos uno con ochenta y ocho milésimos).-----

**Art. 2°.-** Facúltase a la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a determinar los valores de los boletos para los servicios suburbanos, sobre la base del precio operativo del kilómetro recorrido en ómnibus, que se fija en \$29,539 (pesos uruguayos veintinueve con quinientos treinta y nueve milésimos).-----

**Art. 3°.-** Las empresas deberán presentar para su homologación en la Dirección Nacional de Transporte, los cuadros de precios para cada línea de sus servicios, de acuerdo a los valores fijados en los artículos 1° y 2° del presente Decreto, según lo establecido en el artículo 1° del Decreto N° 218/009.-----



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

Art. 4°.- Fijase en \$41,13 (pesos uruguayos cuarenta y uno con trece centésimos) el precio por utilización de servicios ("Toque") que cobra la empresa KELIR S.A., en la Terminal de Ómnibus Suburbana de Montevideo "Baltasar Brum", a las empresas de transporte que hagan uso de la misma.-----

Art. 5°.- Fijanse los precios por el uso de los andenes de la Terminal de Ómnibus de "Tres Cruces" de la ciudad de Montevideo ("Toque"), para los servicios de las empresas que tengan origen o destino en la ciudad de Montevideo, en los siguientes valores máximos:

Servicios nacionales de corta distancia	\$ 62,79
Servicios nacionales de media distancia	\$125,58
Servicios nacionales de larga distancia	\$193,95
Servicios internacionales	\$237,20

Art. 6°.- Facúltase a las empresas de transporte que prestan servicios en líneas nacionales e internacionales de transporte de pasajeros, en la Terminal de Ómnibus de "Tres Cruces", el cobro de un precio por embarque, fijándose los siguientes valores:

Servicios nacionales de corta distancia	\$ 4,00
Servicios nacionales de media distancia	\$ 9,00
Servicios nacionales de larga distancia	\$14,00
Servicios internacionales	\$17,00

Art. 7°.- El presente Decreto comenzará a regir a partir de

(71) setenta y uno



la hora cero del día 1° de marzo de 2011.-----

Art. 8°.- Comuníquese, publíquese en un diario de  
circulación nacional y vuelva a la Dirección Nacional de  
Transporte a sus efectos.-----

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'F. Mujica', written over two horizontal lines.

JOSE MUJICA  
Presidente de la República

TO/722



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS**

**MONTEVIDEO, 11 MAYO 2009**

**VISTO:** La necesidad de reordenar y sistematizar la reglamentación vigente en materia de precios (tarifas) y bonificaciones o descuentos, de los servicios regulares de transporte colectivo de personas por carretera, tanto en líneas nacionales como internacionales.

**RESULTANDO:** Que el régimen vigente, establecido por el Decreto N°116/993 del 3 de marzo de 1993, ha sufrido numerosas modificaciones a través del tiempo.

**CONSIDERANDO:** I) Que es necesario ordenar los procedimientos establecidos por normas legales y reglamentarias vigentes, así como las prácticas impuestas por hábitos comerciales, con el fin de dar coherencia y transparencia al régimen de precios (tarifas) y bonificaciones o descuentos, así como de evitar distorsiones de los mismos.

II) Que es conveniente asimismo establecer las normas básicas que regulen la materia.

**ATENTO:** A lo previsto en el Artículo 51 de la Constitución, en el Artículo 27 del Decreto Ley N° 10.382 del 13 de febrero de 1943 y, en el Artículo 7 del Decreto N° 574/974, de 12 de Julio de 1974.

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA  
DECRETA:**

**Artículo 1°.-** Apruébase el Reglamento sobre el "Régimen de Precios y Beneficios en el Transporte Colectivo Regular de Personas por Carretera", que se adjunta al presente y se considera como parte integrante del mismo.

**Artículo 2°.-** Derógase el Decreto N° 116/993, de 3 de marzo de 1993.

**Artículo 3°.-** El presente Decreto entrará en vigencia a partir del 1° de junio de 2009.

**Artículo 4°.-** Comuníquese, publíquese, etc.

A. T.

*Babani Jipuy*

(73) Sefent y tres



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

## "RÉGIMEN DE PRECIOS Y BENEFICIOS EN EL TRANSPORTE COLECTIVO REGULAR DE PERSONAS POR CARRETERA"

### CAPITULO I – PRECIOS

**Artículo 1.1.-** Las empresas de transporte de pasajeros que exploten servicios regulares en líneas nacionales centrales y metropolitanas, cuyos recorridos tienen origen o destino en el Departamento de Montevideo, presentarán en la Dirección Nacional de Transporte (DNT) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), los cuadros de precios a homologar para sus diferentes servicios, dentro de las 48 (cuarenta y ocho) horas hábiles siguientes a la fijación por el Poder Ejecutivo del valor de tarifa pasajero-kilómetro y kilómetro operativo de ómnibus. Las empresas que atienden servicios en líneas nacionales regionales, dispondrán de 5 (cinco) días hábiles para el cumplimiento de la misma obligación.-

**Artículo 1.2.-** La Dirección Nacional de Transporte verificará y homologará los cuadros de precios presentados siempre que se ajusten a las disposiciones vigentes. Los precios homologados deberán ser aplicados con carácter obligatorio y sin modificaciones.-

**Artículo 1.3.-** Los precios para tramos intermedios se fijarán sobre la base de un valor tarifario por pasajero-kilómetro de recorrido constante.-

**Artículo 1.4.-** Facúltase a la Dirección Nacional de Transporte a realizar pequeños ajustes por razones de simplicidad o conveniencia en la homologación de los cuadros de precios.-

**Artículo 1.5.-** Los precios de servicios en nuevas líneas serán homologados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en base a los estudios de costos elaborados por la Dirección Nacional de Transporte.-

**Artículo 1.6.-** A los efectos de la aplicación de la tarifa pasajero-kilómetro para determinar los precios de boletos en los recorridos de las líneas nacionales de corta, media o larga distancia, cualquiera sea su longitud total, los mismos se dividirán en los siguientes tramos:

y abonos, mediante carteleras en las que constará dicha información en forma clara y legible para el público.-

**Artículo 1.8.-** La Dirección Nacional de Transporte fijará el precio del boleto que cobrarán las empresas que atiendan líneas metropolitanas para recorridos dentro del Departamento de Montevideo.-

**Artículo 1.9.-** La Dirección Nacional de Transporte fijará el precio mínimo del boleto que regirá en cada tipo de servicio y línea.-

**Artículo 1.10.-** En rutas cuyo pavimento no sea de hormigón, tratamiento bituminoso o similar, cuando su estado de conservación suponga a juicio de la Dirección Nacional de Transporte costos operativos superiores a los normales, ésta podrá homologar precios superiores al precio común que surge de aplicar la tarifa que fija el Poder Ejecutivo.-

**Artículo 1.11.-** Los precios de los servicios en líneas internacionales, por los recorridos en territorio nacional, serán establecidos de conformidad con los acuerdos internacionales suscritos.-

**Artículo 1.12.-** La Dirección Nacional de Transporte podrá establecer protecciones en los precios de los boletos que cobran las concesionarias o permisarias de servicios en líneas nacionales, ya sea de oficio o por solicitud de las empresas. Dichas protecciones sólo se aplicarán cuando la Dirección Nacional

(75) setenta y cinco



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

de Transporte aprecie que los usuarios están suficientemente atendidos por los servicios a los que se beneficia con el presente régimen. A tales efectos, podrán establecerse las siguientes protecciones de precios:

- 1º) en las líneas centrales de corta distancia
  - a) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo y el kilómetro 50 (cincuenta), se cobrará un precio único correspondiente a la cantidad de 60 (sesenta) kilómetros.-
  - b) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo y el kilómetro 60 (sesenta), con exclusión de los mencionados en el literal precedente, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el Artículo 1.6 literal a), un tramo de 10 (diez) kilómetros.-
- 2º) en las líneas centrales de media y larga distancia
  - a) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo y el kilómetro 60 (sesenta), se cobrará un precio único correspondiente a 90 (noventa) kilómetros.-
  - b) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo, y el kilómetro 120 (ciento veinte), con exclusión de los mencionados en el literal precedente, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el Artículo 1.6 literal b), dos tramos de 10 (diez) kilómetros.-
- 3º) en las líneas de larga distancia, para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo, y el kilómetro 240 (doscientos cuarenta), con exclusión de los mencionados en el numeral precedente, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el Artículo 1.6 literal c), un tramo de 10 (diez) kilómetros.-
- 4º) en las líneas centrales de media y larga distancia, cuando por sus recorridos existan servicios de líneas regionales de corta o media distancia, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el artículo 1.6 literal b), dos tramos de 10 (diez) kilómetros.-

**Artículo 1.13.-** No obstante lo establecido en el artículo anterior, la Dirección Nacional de Transporte podrá, mediante resolución fundada, autorizar o imponer precios de protección o cobertura, en las líneas, zonas o tramos en que sea necesario atender situaciones especiales o estimular el uso de determinados servicios.-

**Artículo 1.14.-** Para los servicios de tipo preferencial y los de modalidad directo y semi-directo en líneas nacionales, la Dirección Nacional de Transporte podrá homologar precios superiores al precio común que surge de aplicar la tarifa fijada por el Poder Ejecutivo.-

## CAPITULO II – BOLETOS ABONO

**Artículo 2.1.-** Las empresas concesionarias de servicios regulares de transporte de pasajeros por carretera en líneas nacionales y metropolitanas, están obligadas a expedir boletos abono para determinado recorrido, a los usuarios que lo soliciten.

**Artículo 2.2.-** Las empresas mencionadas en el artículo anterior no podrán expedir boletos abono para tramos con origen y destino dentro del Departamento de Montevideo.-

**Artículo 2.3.-** Los boletos abono se expedirán por decenas entre un mínimo de 3 (tres) y un máximo de 8 (ocho), durante los primeros quince días de cada mes y, serán válidos hasta finalizar el mes siguiente a aquel en el que se adquieren.

**Artículo 2.4.-** Habilitase a la Dirección Nacional de Transporte a establecer en los respectivos contratos de concesión, una cantidad mínima de boletos abono diferente a la prevista en el artículo anterior, cuando las particularidades de la línea o del servicio a prestarse lo justifiquen.-

**Artículo 2.5.-** En las líneas metropolitanas sólo se expedirán boletos abono cuando el usuario acredite tener su domicilio, residencia o lugar de trabajo, dentro de la zona establecida en el Artículo 2.10 del Decreto 285/006 con la excepción establecida en el Artículo 2.4 del presente.-



(77) Sefenks y S'EtE



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

#### **A) ABONO COMUN**

**Artículo 2.6.-** El valor de cada boleto abono común será el equivalente al 90% (noventa por ciento) del precio del boleto común correspondiente, homologado para cada línea por la Dirección Nacional de Transporte .-

#### **B) ABONO DOCENTE BONIFICADO**

**Artículo 2.7.-** Los usuarios que acreditan su condición de Maestros de Enseñanza Primaria, Profesores de Enseñanza Media de Institutos Públicos o Privados habilitados, tendrán derecho a utilizar boletos abono de un valor del 50% (cincuenta por ciento) del precio del boleto común, siempre que acrediten encontrarse en actividad al 31 de Marzo ó 30 de Setiembre de cada año. Para los mismos, la cantidad mínima de boletos abono se fija en 25 (veinticinco).-

#### **C) ABONO DOCENTE GRATUITO (ORDEN DE TRANSPORTE DOCENTE)**

**Artículo 2.8.-** Los docentes de ANEP, a quien esta le emita Órdenes de Transporte, tendrán derecho a transporte gratuito, y será la ANEP quien abone las referidas órdenes, de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 537 de la Ley Nº 17.296 de 21 de febrero de 2001.

#### **PRECIO MÍNIMO DEL BOLETO ABONO COMÚN Y ABONO DOCENTE**

**Artículo 2.9.-** El precio de los boletos abono referido en los Artículos 2.6, 2.7 en líneas metropolitanas, no podrá ser inferior al precio del boleto mínimo para las mismas, fijado por la Dirección Nacional de Transporte.

El precio de los boletos abono referido en los Artículos 2.6 y 2.7 en líneas de corta, media y larga distancia, no podrá ser inferior al precio que surja de multiplicar el valor del tramo mínimo de la línea por el valor pasajero-kilómetro vigente fijado por la Dirección Nacional de Transporte. Para el caso del precio de los boletos abono referido en el Artículo 2.8, el mismo no podrá ser inferior al que resulte de multiplicar el valor pasajero-kilómetro docente comunicado como valor

de referencia por la Dirección Nacional de Transporte a la ANEP, por un recorrido mínimo de 30 (treinta) kilómetros.

**D) ABONO DE ESTUDIANTE GRATUITO (COMPENSADO POR EL MTOP)**

**Artículo 2.10.-** Los estudiantes de 1er. Ciclo de Enseñanza Media Pública, y los estudiantes de 1er. Ciclo que gocen de beca total en Institutos Privados habilitados, que sean menores de 16 (dieciséis) años al 1° de enero de cada año y la distancia entre su residencia y el centro de estudio sea mayor a 1 (un) kilómetro, tendrán derecho a recibir 50 (cincuenta) boletos abono mensuales gratuitos, para viajar entre su domicilio y el Instituto al cual concurren. Dichos boletos abono servirán para una sola empresa, o dos, en el caso de requerirse combinaciones por motivos de horario, ya sea en líneas metropolitanas o en líneas nacionales de corta, media o larga distancia.

Los referidos boletos abono se expedirán entre los meses de marzo y noviembre, y tendrán validez entre el 1° de marzo y el 15 de diciembre de cada año.-

En los servicios que atienden líneas metropolitanas los boletos abono tendrán validez universal entre las empresas, una vez que se incorpore el sistema electrónico de expedición de pasajes en el Sistema de Transporte Metropolitano (tarjeta STM).-

El estudiante deberá demostrar su condición de tal con periodicidad bimensual, mediante constancia expedida por el Instituto en el que cursa estudios, que acredite la asistencia regular al mismo.-

En las líneas nacionales de corta, media y larga distancia, no será obligatorio trasladar estudiantes comprendidos en el sistema de abonos gratuitos, si por sus recorridos, existen servicios departamentales en horarios que puedan atender la demanda de estudiantes

**COMPENSACION A EMPRESAS POR ABONO DE ESTUDIANTE GRATUITO.**

**Artículo 2.11.-** La compensación de los abonos gratuitos del 1° Ciclo de Enseñanza Media Pública y becarios totales del 1° Ciclo de Enseñanza Privada, se determinará de la siguiente forma:



(79) setenta y nueve





REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

a) En los servicios de **líneas metropolitanas**, la compensación por boleto gratuito para estudiantes del Primer Ciclo de Enseñanza Media Pública y, para estudiantes con beca total del Primer Ciclo de Enseñanza Privada, será abonada mensualmente a las empresas concesionarias o permisarias, contra presentación de declaración jurada de boletos expedidos en el período correspondiente al año lectivo (1° de marzo a 15 de diciembre). El valor compensable de cada abono será el producto del 50% (cincuenta) del valor vigente del boleto de 12 (doce) km carretero por 50 (cincuenta) boletos mensuales.

b) En los servicios de líneas de corta, media y larga distancia que tengan como origen o destino Montevideo (**líneas nacionales centrales**), que recorran hasta 10 (diez) kilómetros, el precio de los boletos para compensar a las empresas por la gratuidad en el 1er. Ciclo de Enseñanza Media Pública y becarios totales del 1° Ciclo de Enseñanza Privada, será del 50% (cincuenta por ciento) del precio del boleto establecido para un tramo de 10 (diez) kilómetros. En los casos en que dichos estudiantes utilicen los referidos servicios y recorran más de 10 (diez) kilómetros, el precio del boleto abono será el 50% (cincuenta por ciento) del precio que surja de aplicar la tarifa pasajero-kilómetro por la distancia efectivamente recorrida.-

c) Para las empresas con servicios de corta y media distancia, que únicamente tienen **líneas nacionales regionales** (que no tienen como origen o destino Montevideo), que recorran hasta 10 (diez) kilómetros, el precio de los boletos abono para compensar a las empresas por la gratuidad en el 1er. Ciclo de Enseñanza Media Pública y becarios totales del 1° Ciclo de Enseñanza Privada, será del 70% (setenta por ciento) del precio del boleto establecido para un tramo de 10 (diez) kilómetros. En los casos en que los estudiantes utilicen los referidos servicios y recorran más de 10 (diez) kilómetros, el precio del boleto a compensar será el 70% (setenta por ciento) del que surja de aplicar la tarifa pasajero-kilómetro por la distancia efectivamente recorrida.-

### E) BOLETO ABONO DE ESTUDIANTE BONIFICADO

**Artículo 2.12.-** Los estudiantes de Enseñanza Media de Institutos Públicos o Privados habilitados y de Institutos Públicos de Enseñanza Superior, que al 1º de Enero de cada año sean menores de 30 (treinta) años, tendrán derecho a adquirir boletos abono de valor igual al 50% (cincuenta por ciento) del precio de la tarifa ordinaria.-

Se entiende por Enseñanza Media, los cursos establecidos por el Consejo de Educación Secundaria (CES) y por el Consejo de Educación Técnico Profesional (UTU).-

Se entiende por Enseñanza Superior los cursos dictados por: Institutos Normales, Instituto de Profesores Artigas, Instituto Normal de Enseñanza Técnica e Instituto Magisterial Superior –dependientes de la Dirección General de Formación y Perfeccionamiento Docente de la ANEP-, la Universidad de la República y las Escuelas Universitarias asociadas.-

El estudiante deberá demostrar su condición de tal con periodicidad bimensual, mediante constancia expedida por el Instituto en el que cursa estudios, que acredite la asistencia regular al mismo.-

En las líneas nacionales de corta, media y larga distancia, no será obligatorio trasladar estudiantes comprendidos en el sistema de abonos gratuitos, si por sus recorridos, existen servicios departamentales en horarios que puedan atender la demanda de estudiantes

### PRECIO MÍNIMO DE BOLETO ABONO DE ESTUDIANTE

**Artículo 2.13.-** El precio mínimo de los boletos abono de estudiante, se determinará de la siguiente forma:

- a) En los servicios de **líneas metropolitanas**, el precio de los boletos abono referido en el Artículo 2.12, no podrá ser inferior al precio del boleto mínimo para la misma, fijado por la Dirección Nacional de Transporte.



(81)00000000 y 000



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

b) En los servicios de líneas nacionales de corta, media y larga distancia (**líneas centrales y regionales**), el precio de los boletos abono, referidos en el Artículo 2.12 se calculará de la siguiente manera:

Para recorridos de hasta 20 (veinte) kilómetros, el precio de los boletos abono, será del 50% (cincuenta por ciento) del precio del boleto establecido para dos tramos de 10 (diez) kilómetros cada uno y, para recorridos mayores de 20 (veinte) kilómetros, el precio del boleto abono será el 50% (cincuenta por ciento) del precio que surja de aplicar la tarifa pasajero-kilómetro por la distancia efectivamente recorrida.-

### CAPITULO III – BENEFICIOS ESPECIALES

#### A) PARA ESCOLARES

**Artículo 3.1.-** Las empresas que atienden líneas nacionales o metropolitanas deberán transportar gratuitamente a los escolares que tengan entre 5 (cinco) y 15 (quince) años de edad para concurrir a los centros de Enseñanza Pública o Privada habilitados por la ANEP y retomar a sus hogares.-

**Artículo 3.2.-** El transporte gratuito de escolares sólo será obligatorio durante los 90 (noventa) minutos previos o posteriores a los respectivos horarios de entrada y salida a los centros de enseñanza, siempre que vistán el correspondiente uniforme escolar o insignia del Instituto al que pertenecen luciendo la leyenda "ESCOLAR".-

**Artículo 3.3.-** En servicios que atienden líneas de media y/o larga distancia no será obligatorio el transporte de escolares cuando por el mismo recorrido existan servicios de líneas metropolitanas o departamentales, en los horarios referidos en el artículo anterior. En servicios que atienden líneas metropolitanas y/o nacionales de corta distancia no será obligatorio el transporte de escolares cuando por el mismo recorrido existan servicios de líneas departamentales en tales horarios. En ningún caso los traslados podrán superar los 60 (sesenta) kilómetros. La obligación establecida en el Artículo 3.1 no regirá en los servicios

de tipo preferencial y/o de modalidad directos, tampoco regirá cuando el escolar ascienda y descienda del vehículo en un sólo viaje dentro de los límites de la protección urbana del Departamento de Montevideo, ni para traslados de escolares que asisten a Institutos Privados cuyos recorridos sean superiores a 20 (veinte) kilómetros.-

**B) PARA MENORES**

**Artículo 3.4.-** En los servicios que atienden líneas nacionales y metropolitanas los menores de 5 (cinco) años inclusive viajarán sin cargo y sin derecho a asiento. El beneficio sólo será aplicable cuando el menor viaje acompañado de un mayor.-

**C) PARA CONTROLADORES E INSPECTORES DEL MTOP (DNT)**

**Artículo 3.5.-** Las empresas deberán transportar sin cargo a los funcionarios que designe el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para el cumplimiento de tareas de contralor e Inspección. Dichos funcionarios deberán exhibir la correspondiente documentación que acredite su identidad y su cometido oficial.-

**D) DESCUENTOS POR VENTA DE PASAJES IDA Y VUELTA**

**Artículo 3.6.-** Las empresas que presten servicios en líneas nacionales de media y larga distancia podrán realizar, para recorridos mayores de 120 (ciento veinte) kilómetros, descuentos de hasta un 10% (diez por ciento) sobre el precio de los boletos en caso de venta de pasajes de ida y vuelta, con validez de hasta 60 (sesenta) días desde la fecha de su expedición. El precio estipulado no sufrirá variaciones aunque en ese lapso se haya resuelto una modificación tarifaria general por el Poder Ejecutivo.-

**E) DESCUENTOS POR VENTA DE PASAJES A ESTUDIANTES**

**Artículo 3.7.-** Las empresas que prestan servicios de transporte regular colectivo de pasajeros o las asociaciones que las nucleen, podrán expedir un Carné de Descuento del 20% (veinte por ciento), aplicable sobre el precio del boleto común respectivo, a los estudiantes que cumplan y acrediten las exigencias establecidas en el Artículo 2.12, limitados a trayectos predeterminados entre un punto de origen



(83) OCHENTA Y SEIS



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

y otro de destino y viceversa. Para los estudiantes que acrediten la calidad de becarios de la Universidad de la República, el referido descuento será del 30% (treinta por ciento).

Los descuentos antes señalados no serán aplicables en servicios que atiendan líneas metropolitanas.-

#### F) DESCUENTOS A JUBILADOS

**Artículo 3.8.-** En los servicios que atienden líneas nacionales de corta, media y larga distancia, entre el 1º de abril y el 31 de agosto de cada año, las empresas deberán otorgar un descuento del 50% (cincuenta por ciento) aplicable sobre el precio del boleto correspondiente para jubilados, pensionistas y retirados cuya edad sea superior a 60 (sesenta) años y su pasividad sea inferior a 3 (tres) bases de prestaciones y contribuciones (BPC), según conste en el último recibo de cobro. En el caso de jubilados por incapacidad, la edad no es un requisito.

Entre el 1º de setiembre y el 31 de marzo de cada año, el descuento a otorgar por las empresas será del 30% (treinta por ciento).-

**Artículo 3.9.-** En los servicios que atienden líneas metropolitanas, las empresas deberán otorgar un descuento del 50% (cincuenta por ciento) aplicable sobre el precio del boleto común correspondiente, para jubilados, pensionistas y retirados cuya edad sea superior a 60 (sesenta) años y su pasividad sea inferior a 3 (tres) bases de prestaciones y contribuciones (BPC), según conste en el último recibo de cobro. Este beneficio también alcanza a los jubilados por incapacidad, pero en este caso no rige el tope de edad.

El descuento se otorgará para un máximo de 40 (cuarenta) pasajes por trimestre y por usuario, debiendo éste indicar el origen y destino del recorrido para el cual se le otorgará el beneficio. El precio de estos boletos no podrá ser inferior al precio del boleto de 12 (doce) km carretero fijado por la Dirección Nacional de Transporte. Las empresas de transporte o las asociaciones que las nucleen,

entregarán a los usuarios a que se refiere el presente artículo, un carné con vigencia en cada año civil, cuya presentación habilitará a obtener el descuento dispuesto en todas las empresas con servicios en líneas metropolitanas que circulen por el recorrido seleccionado.-

#### **G) PARA ENFERMOS Y SUS ACOMPAÑANTES**

**Artículo 3.10.-** En los servicios que atienden líneas de corta, media y larga distancia, las empresas transportistas deberán transportar gratuitamente a los enfermos que deban concurrir a los centros estatales de asistencia, cuando por la naturaleza de su dolencia no puedan recibir asistencia en la localidad donde residen. A tales efectos, los médicos del Ministerio de Salud Pública, del Ministerio de Defensa Nacional, de la Universidad de la República y de los Institutos de Medicina Altamente Especializada (IMAE) financiados por el Fondo Nacional de Recursos, deberán extender a los enfermos un certificado acreditando la dolencia, así como justificar la necesidad de su traslado para recibir tratamiento y el de 1 (un) eventual acompañante si la circunstancia lo requiriera, el cual recibirá un beneficio del 50% (cincuenta por ciento) de descuento sobre el precio del boleto común correspondiente.-

Para acceder al transporte gratuito, los enfermos deberán presentar ante la empresa transportista el certificado expedido por los médicos de alguna de las instituciones antes mencionadas (en el caso del Ministerio de Salud Pública, se deberá acreditar el carné de asistencia correspondiente, expedido por dicho Ministerio).

Habilitase a las empresas transportistas a limitar hasta a 2 (dos) personas por vehículo, el traslado de beneficiarios de este régimen, entendiéndose como beneficiario también al acompañante.

**Artículo 3.11.-** Los traslados de enfermos dentro del régimen previsto en el Artículo 3.10, que deban realizarse en recorridos comprendidos entre el kilómetro 0, medido desde Montevideo y el kilómetro de las rutas comprendidas dentro de la zona delimitada en el Artículo 2.10 del Reglamento aprobado por Decreto 285/006, serán efectuados solamente en servicios de líneas metropolitanas. A



(85) OCATENSKY ONCO



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

tales efectos el Ministerio de Transporte y Obras Públicas emitirá hasta 3.000 (tres mil) órdenes de transporte mensuales sin cargo, para los enfermos que se encuentren en las condiciones antes mencionadas. Dichas órdenes de transporte se entregarán a los Ministerios de Salud Pública y Defensa Nacional, a la Universidad de la República y a la Comisión Administradora del Fondo Nacional de Recursos, quienes las distribuirán entre los servicios asistenciales a su cargo los que instruirán a sus médicos indicándoles los tipos de dolencia y tratamientos que son los susceptibles de requerir este beneficio para los enfermos. Quedarán exentos de dicho beneficio, los trayectos con origen y destino dentro del departamento de Montevideo. Facúltese al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a ampliar por resolución fundada, el número de órdenes de transporte para enfermos que deban trasladarse en servicios de líneas metropolitanas.-

#### H) PARA POLICÍAS Y BOMBEROS

**Artículo 3.12.-** Los servicios en líneas metropolitanas y de corta, media y larga distancia, deberán trasladar en forma gratuita y sin derecho a asiento, hasta 2 (dos) efectivos Policías y/o Bomberos uniformados por coche.

#### I) BENEFICIOS Y DESCUENTOS EMPRESARIALES

**Artículo 3.13.-** La Dirección Nacional de Transporte podrá autorizar a las empresas de transporte, que así lo soliciten, a establecer un sistema propio de expedición de camés para usuarios beneficiarios de descuentos, ya sea a través de su entidad gremial o por otros medios. Asimismo autorizará el precio a cobrar por la expedición de los referidos camés y su actualización.-

**Artículo 3.14.-** Las empresas de transporte podrán expedir hasta 2 (dos) pasajes nominativos sin valor por viaje y por vehículo para atender las relaciones habituales de cortesía comercial, sin que por esta vía se establezcan sistemas de aplicación general que provoquen captación indebida de pasajeros o competencia desleal.-

**Artículo 3.15.-** Facúltase a las empresas de transporte a expedir pases libres a sus funcionarios para atender necesidades de funcionamiento interno, debiendo ser comunicado a la Dirección Nacional de Transporte.-

**Artículo 3.16.-** Facúltase a las empresas a conceder bonificaciones en los precios de boletos a sus propietarios, socios y accionistas. El porcentaje de bonificación en ningún caso podrá ser superior al 10% (diez por ciento) del precio del boleto correspondiente.-

**Artículo 3.17.-** -Toda iniciativa o gestión para favorecer la movilidad de la población en servicios regulares de transporte de pasajeros por carretera, basada en acuerdos comerciales que operen como agente facilitador de los traslados, sea por iniciativa de Organismos Públicos o Privados, deberá ser previamente autorizada por la Dirección Nacional de Transporte.-

#### **J) VENTA A CRÉDITO**

**Artículo 3.18.-** La venta de pasajes a crédito, cualquiera sea la modalidad de éste, no motivará la pérdida de ninguno de los descuentos o bonificaciones establecidos en el presente régimen, para quienes opten por dicha forma de pago.-

### **CAPITULO IV – AREA METROPOLITANA**

A partir de la puesta en práctica del uso de la tecnología de expedición electrónica de boletos a bordo de las unidades, las empresas que operen dentro del denominado Sistema de Transporte Metropolitano (STM), estarán sujetas al cumplimiento de las siguientes disposiciones:

#### **A) COMBINACIONES**

**Artículo 4.1.-** Las empresas que cumplan servicios en líneas metropolitanas, de así establecerlo la DNT, tendrán que operar combinando:

- a) Recorridos propios entre líneas atendidas por la misma empresa.
- b) Recorridos propios con recorridos de otra/s empresas



(87) octubre y siete





REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

Si dichas combinaciones metropolitanas comprendieran a empresas de transporte departamental, se actuará en consulta y acuerdo con la Intendencia Municipal correspondiente.-

#### **B) VALIDEZ DE VIAJES**

**Artículo 4.2.-** Cualquier tipo de viaje que se abone con la denominada tarjeta monedero, tendrá validez universal en todos los servicios prestados por empresas bajo jurisdicción de la Dirección Nacional de Transporte.

**Artículo 4.3.-** Cualquiera de los tipos de abono previstos, que sean utilizados para viajar, tendrá validez universal en todas las empresas de un mismo corredor, bajo jurisdicción de la Dirección Nacional de Transporte.

#### **C) COMPENSACIONES**

**Artículo 4.4.-** La gestión económica y administrativa que derive del denominado Sistema de Transporte Metropolitano (venta de todos los medios de viajes y compensaciones), será realizada en forma conjunta por las empresas de transporte.

### **CAPITULO V – DEVOLUCIONES**

**Artículo 5.1.-** Las empresas de transporte colectivo regular de personas por carretera aplicarán el siguiente régimen máximo de descuentos en la devolución de pasajes no utilizados por los usuarios que los adquirieron:

1º) en líneas nacionales:

- a) 10% (diez por ciento) de descuento si el usuario solicita la devolución del importe del pasaje con una anticipación mayor o igual a 24 (veinticuatro) horas, anteriores a la hora de salida del servicio.

- b) 20% (veinte por ciento) de descuento si el usuario solicita la devolución del importe del pasaje con una anticipación menor a 24 (veinticuatro) horas y mayor o igual a 12 (doce) horas anteriores, a la hora de salida del servicio.

2º) en líneas internacionales:

- a) 10% (diez por ciento) de descuento si el usuario solicita la devolución del importe del pasaje con una anticipación mayor o igual a 48 (cuarenta y ocho) horas, anteriores a la hora salida del servicio.
- b) 20% (veinte por ciento) de descuento si el usuario solicita la devolución del importe del pasaje con una anticipación menor a 48 (cuarenta y ocho) horas y mayor o igual a 24 (veinticuatro) horas, anteriores a la hora de salida del servicio.

3º) en ningún caso será obligatoria la devolución de importe alguno, si ésta es solicitada fuera de los plazos establecidos.-

## CAPITULO VI- FISCALIZACION Y SANCIONES

**Artículo 6.1.-** Las infracciones al presente régimen de precios y beneficios que sean fehacientemente comprobadas, darán lugar a las sanciones previstas por la reglamentación vigente.-

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas podrá requerir a las empresas infractoras el reintegro de los ingresos indebidamente percibidos.-

**Artículo 6.2.-** De acuerdo a sus cometidos, la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, instrumentará la forma de cumplimiento y fiscalización de las presentes disposiciones.-





# ***ANEXO IX***



(92) noventa dos

**PATENTE MERCOSUL**

**TENDO EM VISTA** o Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto e as Resoluções N°08/92, 87/94, 75/97, 88/97, 32/09 e 52/10 do Grupo Mercado Comum.

**CONSIDERANDO:**

Que é preciso adotar as medidas necessárias à consolidação progressiva do processo de integração, no qual seja garantida a livre circulação dos veículos, facilitando as atividades produtivas.

Que resulta conveniente começar o processo de harmonização das patentes no âmbito do MERCOSUL com os veículos habilitados a fazer transporte rodoviário internacional de carga e passageiros no bloco.

Que o Regime de Inspeção Técnica Veicular, que tem como instrumento executivo o Certificado de Inspeção Técnica Veicular – CITV, obrigatório para circulação dos veículos habilitados ao transporte rodoviário internacional de carga e passageiros no âmbito do MERCOSUL, poderá servir de base para o início da implementação da Patente MERCOSUL.

Que a experiência da Patente MERCOSUL em veículos de carga e passageiros habilitados ao transporte rodoviário internacional no âmbito do bloco será utilizada para sua expansão para as demais categorias de veículos.

**O CONSELHO DO MERCADO COMUM  
DECIDE:**

Art. 1° – Criar a Patente MERCOSUL, válida para circulação, identificação e fiscalização de veículos nos Estados Partes.

Art. 2° – Constituir no âmbito do GMC, o Grupo Ad Hoc para a Elaboração e Implementação da Patente MERCOSUL.

Art. 3° - Caberá ao Grupo Ad Hoc:

- I. Elaborar e elevar ao GMC os Projetos de normas complementares a esta Decisão, necessárias para a elaboração e implementação da Patente MERCOSUL;
- II. Solicitar a outros órgãos do MERCOSUL, por intermédio do GMC, a realização das tarefas necessárias para a implementação da Patente MERCOSUL;

# ***ANEXO X***

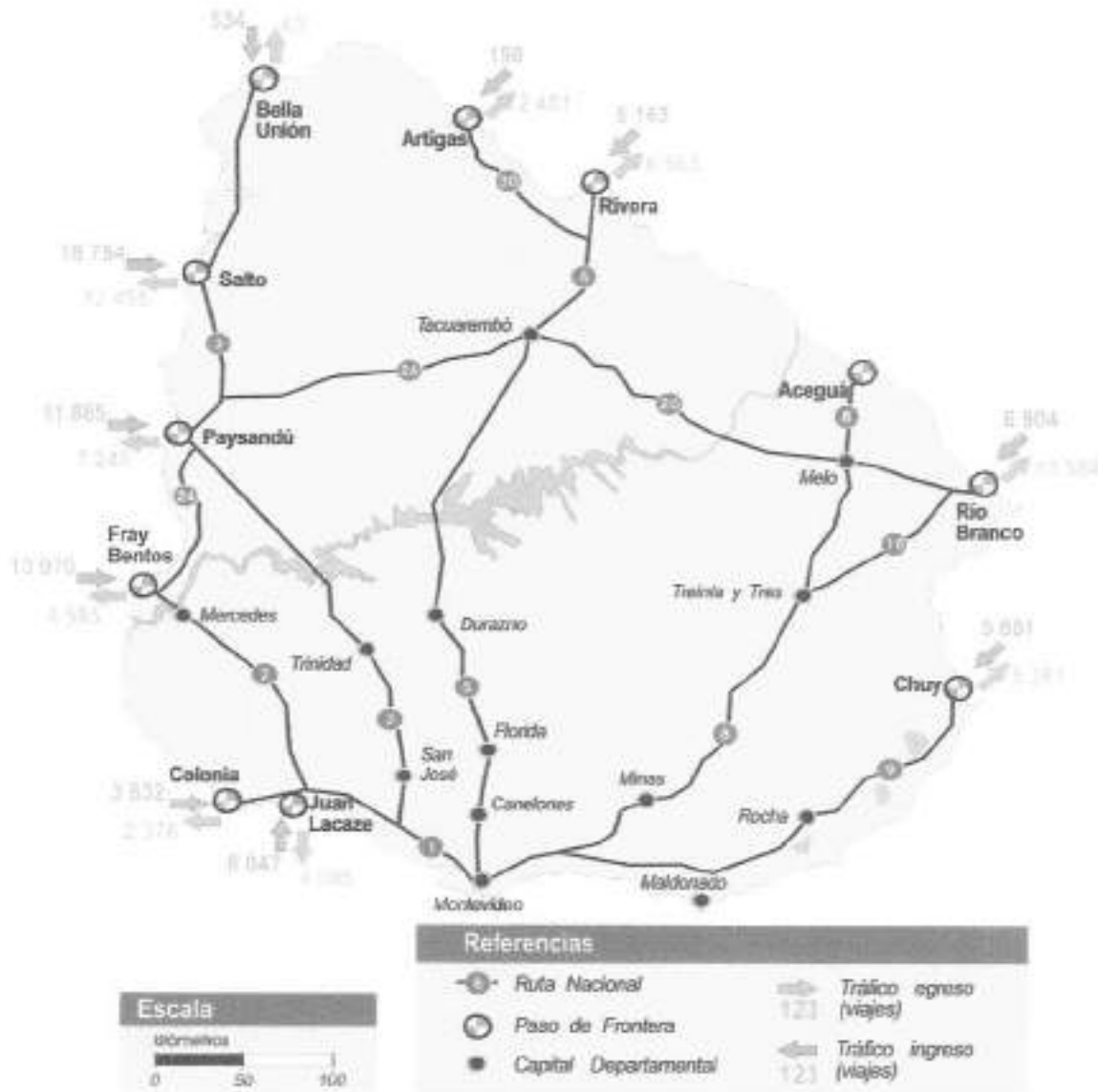


(94) novembro y cunado



### Egresos-Ingresos por Paso Frontera

Periodo: 01/01/2010 - 31/12/2010



(95) wawenky cncx



	Uruguaya	3 374	2 104	7 410	209 298	39 644	169 654
	Extranjera	8 981	2 421	6 560	166 698	33 325	133 373
PAYSANDU	Total	19 134	7 249	11 885	393 333	143 767	249 566
	Uruguaya	7 989	2 993	4 996	176 047	66 202	109 845
	Extranjera	11 145	4 256	6 889	217 286	77 565	139 721
SALTO	Total	31 209	12 455	18 754	540 056	219 960	320 096
	Uruguaya	6 771	1 942	4 829	160 361	45 798	114 563
	Extranjera	24 438	10 513	13 925	379 695	174 162	205 533
JUAN LACAZE	Total	10 132	4 085	6 047	157 888	63 823	94 065
	Uruguaya	6 940	3 183	3 757	109 008	55 518	53 490
	Extranjera	3 192	902	2 290	48 880	8 305	40 575
ARTIGAS	Total	2 551	2 401	150	68 278	65 088	3 190
	Uruguaya	1 780	1 659	121	48 573	45 884	2 689
	Extranjera	771	742	29	19 705	19 204	501
BELLA UNION	Total	597	63	534	10 183	1 642	8 541
	Uruguaya	377	59	318	4 885	1 588	3 297
	Extranjera	220	4	216	5 298	54	5 244
CHUY	Total	11 112	5 261	5 851	204 139	98 152	105 987
	Uruguaya	4 207	2 039	2 168	87 090	39 713	47 377
	Extranjera	6 905	3 222	3 683	117 049	58 439	58 610
RIO BRANCO	Total	20 488	13 584	6 904	474 963	327 262	147 701
	Uruguaya	7 670	5 180	2 490	190 753	130 411	60 342
	Extranjera	12 818	8 404	4 414	284 210	196 851	87 359
RIVERA	Total	11 726	6 563	5 163	274 153	160 288	113 865
	Uruguaya	7 954	4 514	3 440	199 027	118 626	80 401
	Extranjera	3 772	2 049	1 723	75 126	41 662	33 464

(96) novenk y seis



# ***ANEXO XI***



4

A realizarse durante los días -- y -- de abril de 2011, en la zona de frontera, a ambos extremos del Puente Internacional SAN IGNACIO DE LOYOLA, que une las localidades de Clorinda (Provincia de Formosa, Argentina) con Puerto Falcón (Asunción, Republica del Paraguay), fiscalizando la actividad de transporte de cargas por carretera, en los términos establecidos en la Propuesta de Plan de Trabajo 2010 presentado en la XXX Reunión del Subgrupo de Trabajo X celebrada en Montevideo en noviembre de 2009.

**Objetivo:** Relevar de forma conjunta, simultánea y coordinada entre los servicios de inspección del trabajo participantes, las condiciones de trabajo de la actividad del transporte de cargas por carretera en la zona fronteriza seleccionada, estableciendo las bases para un marco de comunicación y articulación, entre los servicios de inspección del trabajo, para la construcción de un Área Geográfica de Coordinación Estratégica Fiscalizadora en los términos de lo establecido en el PRITM.

**Desarrollo;**

**Día 1 - 10 de Mayo de 2010**

- Se realizarán las acciones de fiscalización de ambos lados de la frontera, actuando cada una de los servicios de inspección del trabajo en forma simultanea,

(98) NOVENA y OCHO



exclusivamente en su jurisdicción y de acuerdo a los procedimientos fiscalizadores habituales.

- Los equipos de inspectores de cada país realizarán inspecciones a los camiones de bandera de su país que egresen del mismo. De esta forma la inspección del trabajo paraguaya releva los camiones que egresan hacia Argentina y los servicios de inspección argentinos releva los camiones que egresan hacia Paraguay.
- Se prestará especial atención al cumplimiento de la Decisión N°32 del Consejo del Mercado Común sobre *Condiciones mínimas del procedimiento de inspección del trabajo en el MERCOSUR* y a la fiscalización de la existencia de trabajo infantil.
- A fin de lograr una mayor presencia del Operativo Conjunto se propone realizar las tareas de inspección en dos franjas horarias, que abarquen los turnos mañana y tarde.

-----**hs.:** Encuentro de las delegaciones en el Paso fronterizo Internacional Clorinda-Puerto Falcón, en el **lado argentino** del Puente Internacional SAN IGNACIO DE LOYOLA.

----- **hs.:** Primera parte de la jornada inspectiva.

----- **hs.:** Segunda parte de la jornada inspectiva.

----- **hs.** Encuentro de las delegaciones en el Paso fronterizo Internacional Clorinda-Puerto Falcón, en el **lado paraguayo** del Puente Internacional SAN IGNACIO DE LOYOLA.

## **Día 2 - 11 de Mayo de 2010**

### **Jornada de Evaluación y Propuestas**

Se realizara la reunión de trabajo sobre conclusiones y balance del operativo, intercambio de experiencias, conclusiones propositivas y labrado final del acta, con la participación de los servicios de inspección y los representantes de los otros organismos participantes. Asimismo se definirán los canales de comunicación y articulación y sus interlocutores, a nivel local, nacional y regional, para trabajar en futuras acciones en los términos establecidos en el PRITM. La reunión se realizará

(99) noviembre 2008

local relacionadas con las dimensiones de la inspección del trabajo.

**Participantes:**

**Argentina:**

Secretaría de Trabajo del MTEySS (Sede Central-Dirección Regional NEA);

Sindicato de Camioneros de la República Argentina

**Paraguay:**