

## ACTA

Entre los días 28 y 30 de setiembre de 2011 se realizó en la ciudad de Montevideo, la Reunión Técnica Preparatoria de la XLII Reunión del Subgrupo de Trabajo N°5 Transportes del MERCOSUR con la presencia de las Delegaciones de la República Argentina, la República Federativa del Brasil, y la República Oriental del Uruguay. Participó en su calidad de asociado la Delegación de la República de Chile.

La lista de participantes se incluye en el Anexo I de la presente Acta.

El Director Nacional de Transporte y Coordinador Nacional por Uruguay del SGT N°5 Señor Felipe Martín, dio la bienvenida a las Delegaciones participantes e informó que la Delegación de Paraguay por nota de fecha 27 del corriente, comunicó que no asistiría a la reunión por motivos de fuerza mayor.

A continuación se aprobó el temario de la Reunión que consta en el Anexo II del Acta. En el Anexo III se incluye una copia de la nota remitida por el Señor Coordinador Nacional por Paraguay ante el SGT N°5.

Los resultados obtenidos en el tratamiento de cada uno de los items del temario aparecen en los siguientes apartados.

### **1.- INSPECCION TECNICA VEHICULAR (ITV)**

#### **1.1 Seguimiento de la Resolución GMC 52/10**

La Delegación de Uruguay hizo entrega de un ejemplar del certificado de inspección técnica vehicular impreso según las especificaciones técnicas y adaptaciones de contenido acordadas en la XLI Reunión Ordinaria del SGTN°5.

En cuanto al holograma que debe ubicarse en el lateral superior izquierdo del documento, técnicamente fue factible, en las dimensiones previstas, disponer en él sólo la Cruz del Sur del logo oficial del MERCOSUR acordándose completar el mismo con la impresión en tinta negra de la línea curva y el término MERCOSUR.

Todas las Delegaciones destacaron que se vienen realizando las acciones necesarias para implantar el nuevo certificado de inspección técnica estimándose que al 31 de marzo de 2012 ya estará en uso en toda la región.

Con relación a la oblea, las Delegaciones acordaron los siguientes lineamientos de diseño preliminares:

1. Será entregada exclusivamente a los vehículos automotores para ser pegadas en el lado interior de los parabrisas por parte de los funcionarios de la planta de inspección técnica.

2. Será hecha en papel de gramaje 50gr/m<sup>2</sup>-90gr/ m<sup>2</sup>, autoadhesivo en su cara principal (anverso). Sobre el autoadhesivo tendrá un papel o plástico de respaldo de fácil desprendimiento.
3. Tendrá la forma de un rectángulo de 120mm de base y 70mm de altura.
4. El autoadhesivo a utilizar deberá tener alta calidad de pegamento, alta resistencia a la radiación solar y a la condensación de humedad, sí como ser resistente a solventes orgánicos, alcoholes y otros elementos químicos.
5. El material de las obleas deberá ser tal que si se pretendiera desprender las mismas del parabrisas se rompan; para ello deberán tener cortes transversales en ambos sentidos sin llegar a cortarlas.
6. Las obleas se numerarán en forma correlativa debiendo la planta de inspección técnica correlacionar en su base de datos el número de oblea con el número del certificado de inspección técnica.
7. La oblea será impresa a tres-cuatro tintas; contendrá en el anverso el logo del MERCOSUR, la identificación del País y de la Autoridad Competente responsable, el número correlativo y la validez, según el diseño que se establezca.

## **1.2 Unificación de criterios de nomenclatura de ítems del Certificado de ITV**

Las Delegaciones acordaron presentar, a efectos de ser incluida en el Acta de la próxima reunión plenaria del SGT N°5, la nomenclatura que emplearán en los siguientes campos del certificado de inspección técnica vehicular:

### **1. PARA VEHICULOS DE PASAJEROS**

36 CLASE DE SERVICIO

37 TIPO

### **2. PARA VEHICULOS DE CARGA**

39 CLASE DE CARGA

40 TIPO DE VEHICULO

41 TIPO DE CAJA


### **1.3 Criterios técnicos de calificación de talleres de revisión técnica**

En una primera etapa las Delegaciones acordaron incluir en los siguientes sitios web, la identificación de los centros de revisión habilitados para realizar inspecciones técnicas vehiculares y emitir los nuevos certificados:

ARGENTINA: [www.cent.gov.ar](http://www.cent.gov.ar)

BRASIL: [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br)

URUGUAY: [www.dnt.gub.uy](http://www.dnt.gub.uy)

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

La Delegación de Brasil expresó que sigue teniendo observaciones que realizar al texto del proyecto de Acuerdo y se comprometió a presentar en la próxima reunión plenaria del SGT N°5 un nuevo texto con los ajustes que serian necesarios realizar a su criterio.

El resto de las Delegaciones se comprometieron a analizar dicha propuesta en la referida reunión a efectos que los Señores Coordinadores Nacionales del SGT N°5 evalúen la adopción de algunas de las siguientes opciones:

- Elevarlo a consideración del GMC como proyecto de Resolución.
- Solicitar al GMC que el proyecto de Acuerdo junto con las discrepancias que persistan, sea remitido al SGT N°2 para su consideración.
- Quitarlo de la agenda de trabajo del SGT N°5.

## **3.- TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS**

### **3.1 Elaboración del Documento Cartilla sobre Transporte de Mercancías Peligrosas y su interface con el GHS**

La Delegación de Brasil entregó la versión en español del documento incluyendo los aportes contenidos en el acta de la XLI Reunión del SGT N°5.

Las Delegaciones efectuaron la revisión del mismo, realizando los ajustes finales necesarios para la presentación del documento en la próxima reunión plenaria del SGT N°5.

### **3.2 Proceso de internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR**



De conformidad con lo dispuesto en la XLI Reunión del SGTN°5, las Delegaciones de Brasil y de Uruguay presentaron las versiones consolidadas del Acuerdo con todos sus Anexos, en idiomas portugués y español respectivamente.

En cumplimiento de las instrucciones contenidas en el documento MERCOSUR/GMC/ACTA N°02/11, las Delegaciones proponen elevar al GMC mediante nota los textos consolidados de las dos versiones de la Decisión N°32/07 para tramitar su correspondiente Fe de Erratas a fin de continuar con el trámite de protocolización ante ALADI de dicha norma.

### **3.3 Procedimiento para la actualización de los Anexos I y II del Acuerdo**

Las Delegaciones destacaron la importancia de llevar adelante esta iniciativa. No obstante entienden que ello requiere previamente concretar alguna de las opciones que se desarrollan en el ítem siguiente.

### **3.4 Contratación de Consultoría Técnica**

La Delegación de Brasil informó que no tiene anuncios adicionales que efectuar respecto a la viabilidad de concretar con la Agencia Brasileña de Cooperación (ABC) del Ministerio de Relaciones Exteriores, el proyecto de apoyo a las actividades del SGT N°5 relativas a la actualización del Acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR.

En ese sentido se comprometió a informar en la próxima reunión plenaria del SGT N°5 la factibilidad de llevar adelante el proyecto con la asistencia financiera de la mencionada Agencia.

La Delegación Argentina sugiere que el SGT N°5 plantee por nota al Comité de Cooperación Técnica del MERCOSUR, analizar la viabilidad de financiar el proyecto en el marco de alguno de los programas cooperación existentes, teniendo en cuenta que es el Foro adecuado para canalizar esta solicitud.

## **4. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHICULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA**

### **4.1 Empleo de neumáticos del tipo “superancho” en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus**

La Delegación de Uruguay recordó que planteó esta iniciativa como forma de superar los problemas observados relativos a la asignación de pesos por eje en ómnibus de dos y tres ejes, donde se aprecia sobrecargas frecuentes en los ejes delanteros de dichos vehículos.

A estos efectos presentó el análisis siguiente sobre la base teórica del estudio COST 334.


El Factor de Deterioro de un eje o conjunto de ejes se expresa a través de la siguiente fórmula:

$FDE = FEC \times FCE \times FCP \times FCS$ , donde:

FEC= Factor de equivalencia de carga respecto al eje simple de 18kips. El factor de equivalencia da el número de aplicaciones que habría que aplicar la carga básica para obtener el mismo efecto destructivo que la de un eje determinado.

FCE=Factor de Configuración del eje o grupo de ejes.

FCP=Factor de configuración del neumático

FCS=Factor de configuración de la suspensión.

Los primeros dos factores se obtienen del resultado del ensayo de la AASHO ROAD TEST y dependen del tipo de pavimento, del número estructural y del nivel de servicio final.

El factor de configuración del neumático surge del estudio COST 334 y el de configuración de la suspensión del estudio DIVINE realizado en el ámbito de la OECD.

Para una carga para el eje direccional de 6t se tiene:  $FDE = 0.287 \times 1 \times 5,72 \times 1 = 1,64$ , o bien 1,312 si se dispone de suspensión neumática.

Admitiendo un factor de deterioro por eje de 1,64 o 1,312 em el caso de disponer de suspensión neumática, se obtuvieron los siguientes pesos máximos de ejes direccionales para diferentes tipos de neumáticos:

**385/55R22.5: 7,01t**

**385/65R22.5: 6,23t**

**315/80R22,5: 6,12t**

**315/70R22,5: 6,06t**

En conclusión la única diferencia apreciable con los valores de pesos máximos actuales se lograría, a igual deterioro por eje de pavimentos flexibles, con el uso en el eje direccional de neumáticos superanchos del tipo **385/55R22.5**, pudiéndose admitir en ese caso 7t.

#### **4.2 Revisión del largo total de los ómnibus de doble piso y configuración 8x2, pasando de 14m a 15m**

La Delegación de Argentina expresó que esta propuesta pretende mejorar las condiciones de seguridad en la circulación de los ómnibus carrozados sobre

chasis 8x2 de 14m de longitud. Agregó que dicho tipo de vehículos presentan una posición del Centro de Gravedad que no resulta favorable para una eficiente distribución de los pesos por eje, y una inadecuada estabilidad en determinadas condiciones de circulación.

En ese sentido comunicó que en forma concomitante con la entrada en vigencia de la Disposición de la SSTA N° 294/11 que establece, a partir del 1° de enero de 2012, la instalación obligatoria en vehículos de transporte por carretera de cargas y pasajeros, de motores que cumplan con la norma de emisión EURO V, se ha dispuesto que los ómnibus del tipo 6x2 de 14m de longitud que se habiliten a partir de dicha fecha, deberán estar provistos de Limitador eléctrico de velocidad, ABS – Control de bloqueo de frenos, neumáticos superanchos en el eje delantero, ensayo de vuelco en pendiente lateral de 28° y ESP – Control de estabilidad dinámica.

Agregó que los ómnibus del tipo 8x2, de 15 m de longitud, en función de la distancia entre ejes poseen un radio de giro exterior (de cordón a cordón) de 12,5m similar a los ómnibus del tipo 6x2 y 14m de longitud aunque generan un radio de giro de pared a pared ligeramente superior, lo cual entiende se mitigará por las características de los itinerarios que cumplirán estos ómnibus en el transporte internacional.

Por su parte la Delegación de Uruguay expresó que preocupa las posibles restricciones que podrían tener estos vehículos cuando circularan por infraestructuras de características geométricas menos adecuadas para dichos ómnibus, de existencia habitual en plantas urbanas del interior del país. Agregó que correspondería que se distribuyeran entre todas las Delegaciones los documentos técnicos existentes que contuvieran las hipótesis de cálculos con los pesos esperables en los ejes de los vehículos así como las diferentes pruebas y resultados obtenidos con los prototipos de los ómnibus ensayados.

Las Delegaciones acordaron continuar el tratamiento de este tema en las próximas reuniones.

#### **4.3 Análisis de la posibilidad de regular los largos de las cajas de carga de los vehículos del tipo tractor con semirremolque, cambiando el criterio actual de longitud máxima para dichos equipos, independizándolo del tipo de vehículo tractor a utilizar (frontales o de motor delantero)**

La Delegación de Argentina expresó que esta propuesta fue planteada porque a su juicio permitiría que ante impactos graves que pudieran ocurrir entre vehículos, el conductor tendría una menor posibilidad de recibir lesiones severas.

Sin perjuicio de que no se ha relevado en su país una opinión única sobre el tema existiendo en general una opinión contraria a la iniciativa, igualmente va a

presentar en las próximas reuniones una propuesta a efectos de regular sólo el largo de la caja de carga en vehículos del tipo tractor con semirremolque.

Por su parte la Delegación de Uruguay expresó que existen antecedentes a nivel internacional de reglamentos en materia de pesos y dimensiones de vehículos que adoptan el criterio propuesto como una forma de regular la relación entre el peso bruto total y la longitud mínima de los vehículos más pesados para que su peso bruto total o su peso bruto total combinado sea compatible con los límites estructurales de los puentes.

Agregó que se debería aportar información acerca de las longitudes que se podrían obtener en vehículos del tipo tractor con semirremolque en caso de aceptarse el planteamiento realizado, destacando que dichos tipos de vehículos tienen peores desempeños en materia de radios de giro, y requieren mayores sobrecargas en empalmes, que otras configuraciones como por ejemplo los camiones con acoplado.

Asimismo los vehículos más largos pueden afectar la seguridad de la circulación (en las intersecciones o en la circulación en curvas), por lo que el aumento del largo de los tractores con semirremolques debería realizarse tomando en cuenta otros estándares de desempeño de los vehículos.

Por lo expuesto las Delegaciones acordaron seguir analizando la propuesta que presentará la Delegación de Argentina.

#### **4.4 Establecimiento de tolerancias en las mediciones de pesos por eje y peso bruto total de los vehículos de transporte por carretera**

La Delegación de Uruguay planteó que una vez que ha sido aprobada en el MERCOSUR la Resolución 65/08 que establece límites de peso por eje y peso bruto total uniformes en el transporte internacional de pasajeros y cargas por carretera, entiende que debería avanzarse hacia la obtención de un sistema armonizado de control de pesos y sanciones.

En ese sentido destacó su propuesta tiene por objeto propender a una definición consensuada del término "tolerancias en las mediciones de peso", toda vez que se aprecia que en la región se ha convergido hacia sistemas de control de pesos con balanzas dinámicas, que es habitual adoptar este término como sinónimo de una sobrecarga no sancionable incluso durante la homologación de tipos de vehículos, y porque entiende que debería avanzarse hacia la definición un sistema de control de pesos en la región basado en los mismos principios metrológicos.

Actualmente la situación en materia de tolerancias en las mediciones de peso en la región es la siguiente:

PAIS	Tolerancia en las medidas de los pesos por ejes	Tolerancias en las medidas del peso bruto total
Argentina	Variable según tipo de	500kg

	eje, de acuerdo a Dec. 79/98	
Brasil(*)	7,5%	5%
Uruguay	5%	3%

(\*) Se está proponiendo llevar la tolerancia en las mediciones de los pesos por eje al 5%.

Las Delegaciones acordaron avanzar en el tema presentando los reglamentos técnicos metroológicos que regulan en cada Estado Parte el funcionamiento de las balanzas de pesaje dinámico de los vehículos de transporte por carretera, como primera etapa para definir cursos de acción posibles en la materia.

#### 4.5 Análisis de las cuestiones de altura de los ómnibus

La Delegación de Brasil expresó que en su País la altura máxima permitida en los ómnibus es de 4,40 m, destacando que no puede considerarse que ese hecho haya aumentado el número de accidentes durante la circulación de dichos vehículos.

Entiende que debería también adoptarse para los ómnibus el valor 4,30m como límite máximo permitido en materia de altura, autorizándose su circulación en los mismos corredores habilitados en el MERCOSUR para la circulación de vehículos de transporte de cargas con una altura máxima de 4,30m.

Por su parte la Delegación de Argentina reiteró la opinión expresada en otras reuniones en el sentido de no estar de acuerdo en admitir la circulación de ómnibus con 4,30m de altura, pues entiende que ello afectaría la seguridad de los pasajeros transportados.

La Delegación de Uruguay expresó que el posible incremento de la altura de los ómnibus debería aceptarse o rechazarse en función de las evidencias técnicas existentes a nivel internacional y naturalmente de la experiencia adquirida por las autoridades de los Estados Partes.

En ese sentido indicó que un vehículo circulando por una curva está sometido a una fuerza y a un momento que es proporcional a la aceleración lateral que experimenta el vehículo. El vuelco ocurre cuando la aceleración lateral es suficiente para exceder el límite de vuelco de la unidad.

La medida básica de estabilidad al vuelco es el límite de vuelco que se expresa habitualmente como fracción de la aceleración debida a la gravedad en unidades de g (1g es una aceleración de  $9.807\text{m/s}^2$ ). Altos valores de ese límite implica mayor resistencia al vuelco.

Agregó que a nivel internacional existen Directivas de Autobuses que establecen unas prescripciones técnicas mínimas en relación con la estabilidad lateral, consistente en elevar lateralmente el vehículo cargado, sobre una plataforma rígida, hasta  $28^\circ$  sin que se produzca la inestabilidad del mismo. Asimismo destacó que para obtener límites de vuelco adecuados es

*Handwritten initials/signature*

*Handwritten mark*



fundamental que los vehículos cuenten con dispositivos de frenos ABS/EBS y sistema de estabilidad lateral ESP.

A nivel regional existen también estudios que deberían atenderse en esta materia como por ejemplo el realizado por la Universidad Tecnológica Nacional de Argentina sobre los efectos de las condiciones ambientales sobre los ómnibus de doble piso.

## **5.- HORAS DE CONDUCCION DEL CONDUCTOR**

La Delegación de Uruguay informó que las Autoridades de Argentina y de su país acordaron realizar un operativo conjunto en el Paso de Frontera Salto-Concordia respecto a las condiciones de trabajo de los conductores de vehículos de transporte internacional de carga por carretera.

Destacó que hasta el momento el SGT N°10 no ha analizado el tema y comunicó el compromiso de la Presidencia Pro Témpore de Uruguay de incluir el tratamiento del mismo en la próxima reunión de dicho Sub Grupo de Trabajo.

## **6.- PROFESIONALIZACION DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA**


Todas las delegaciones estuvieron de acuerdo en que los permisos para realizar transporte internacional sólo pueden expedirse a empresas establecidas en un Estado Parte que satisfagan requisitos mínimos en relación con la honorabilidad, la capacidad técnica y la capacidad financiera.

El intercambio de opiniones dejó en evidencia que la armonización de los requisitos en esa materia debe realizarse en forma progresiva ya que existen diferentes interpretaciones y mecanismos para verificar que se cumplen esos principios.

Se realiza a continuación un punteo sobre lo manifestado en relación a los principios mencionados:

### **HONORABILIDAD**

- Es la ausencia en todos los socios de la empresa, de condenas por actos dolosos, lo que se prueba presentando certificados de antecedentes policiales.
- Es acreditar por parte de la empresa estar libre de deudas fiscales y previsionales y que los socios no hayan sido procesados por deudas o irregularidades de tipo fiscal.



- Como se promueve el concepto de honorabilidad sin afectar las disposiciones constitucionales en materia de libertad de trabajo.

## CAPACIDAD FINANCIERA

- Debe definirse si la exigencia de este requisito tiene como objetivo garantizar la cobertura de deudas del transportista resultantes de sus actividades, cobro de tasas, impuesto o deudas atrasadas.
- Esta exigencia sería complementaria de demostrar la propiedad efectiva de los vehículos establecidos por la Resolución GMC 14/06.
- Es un concepto relacionado con la capacidad de responder lo que podría probarse por ejemplo a través de disponer de un aval bancario.
- Operaría de una manera similar a la de una garantía de fiel cumplimiento de un contrato.

## IDONEIDAD TECNICA

- Se probaría con la existencia dentro de la empresa de una persona que actúa como responsable o representante técnico y que demuestre tener conocimientos mínimos esenciales para el buen desempeño de la actividad del transporte.
- Se acreditaría a través de antigüedad o la aprobación de un curso. Debe poseer conocimientos sobre legislación, costos, gestión financiera, características de vehículos, etc.
- Debe determinarse cuáles son las obligaciones del responsable o representante técnico. En cualquier caso es una persona que debe conocer y estar involucrado en la gestión de la empresa.

Una vez que estos aspectos sean definidos y concensuados, se elevaría al GMC un Proyecto de Resolución que establecerá la exigencia de estos requisitos para acceder a la condición de transportista internacional por carretera en el MERCOSUR.

Cabe destacar que el mencionado Proyecto de Resolución haría referencia sólo a los principios antes enunciados. Otros aspectos técnico operativos como la capacidad de carga útil de los vehículos, exigencia de cabina dormitorio, antigüedad de vehículos entre otros o la suspensión del ejercicio de la actividad de transportista por reiteración de sanciones o infracciones gravísimas, no corresponde que sean incluidas en dicha Resolución sino que formarán parte de otros desarrollos regulatorios.

## **7.- INTEGRACION DE LAS INFORMACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGAS SISTEMATIZACION DE DATOS DEL SGTN°5 DEL MERCOSUR**

### **7.1 Evaluación del modelo de webservices para intercambiar informaciones entre los Estados Partes**

Las delegaciones ratificaron la opción de empleo de webservices para el intercambio de información realizada en la XL Reunión de Joao Pessoa, señalando que los resultados pruebas que se están comenzando a realizar sobre los dos casos concretos acordados en la pasada XLI Reunión realizada en Asunción, permitirán confirmar la conveniencia de dicha herramienta.

### **7.2 Evaluación del Diccionario de Datos para intercambio de informaciones entre los Estados Partes**

La delegación de Brasil manifestó su total acuerdo con lo discutido y definido por las delegaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay en la pasada Reunión, tanto en lo referente a los ajustes en el Diccionario de datos y tablas anexas como sobre las dos webservices iniciales a implementar. Asimismo, adelantó que presentará estas últimas en la Reunión plenaria a desarrollarse a fines de octubre en Montevideo.

La delegación de Argentina manifestó que si bien aún no ha desarrollado las referidas webservices, en la próxima reunión acompañará el proceso al que adhirió.

La delegación de Uruguay informó que ha implementado a nivel interno para prueba, las dos webservices acordadas, las que permitirán a los demás países acceder a la información sobre la totalidad de los permisos Originarios otorgados por Uruguay, con el detalle de la flota autorizada por empresa, así como a los permisos complementarios. Para mejor visualización, realizó una prueba para las delegaciones presentes, adelantando que en los próximos días les hará llegar la clave de acceso para que cada una pueda realizar la consulta de prueba por Internet.

La delegación de Chile manifestó su beneplácito por el avance observado, adelantando que tomará las providencias necesarias para incorporarse al sistema.

Las delegaciones coincidieron en que de las dos futuras aplicaciones que se previeron en la XLI Reunión luego de que sea implementada y evaluada esta experiencia por todos los países, sería prioritaria la asociada a servicios regulares de transporte de pasajeros.



### **7.3 Elaboración de cronograma de acciones para la implementación del modelo de intercambio de informaciones entre los Estados Partes**

Las delegaciones coincidieron en avanzar sobre este punto en la próxima reunión de octubre, a efectos de tomar en cuenta los avances que se logren en la implementación de las dos webservices acordadas.

### **7.4 Desarrollo de una Base de Datos Operacionales con un Portal de Transporte del MERCOSUR**

La delegación brasileña, que planteó esta iniciativa en la Reunión de Joao Pessoa, analizará las posibilidades actuales de su concreción, teniendo en cuenta las dificultades observadas en el intercambio de ideas realizado en aquella oportunidad.

### **8.- CABINA DORMITORIO EN LOS VEHÍCULOS DE CARGA**

Las delegaciones acordaron elevar al plenario del SGT N°5 el proyecto de Resolución que aparece en el Anexo IV de la presente Acta.


### **9.- SISTEMA NORMALIZADO DE MEDICIÓN DE LA CARGA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS**

Por Resolución GMC N°14/06- "Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista", se consagró el criterio mediante la cual se comprobaría el cumplimiento del requisito de disponer de una capacidad transportativa mínima de 80 t para poder acceder a la profesión de transportista de cargas en el MERCOSUR.

Dicho criterio surgió del Acuerdo 1.50 de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur. El Acuerdo fue aprobado en el año 1987 por lo que no se contemplan nuevas configuraciones de ejes de vehículos ni tampoco a semirremolques con mas de tres ejes.

Al respecto las delegaciones acordaron elevar al plenario del SGT N°5 el proyecto de Acuerdo que aparece en el Anexo V de la presente Acta.

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

 A efectos de disponer de la información actualizada sobre el tratamiento de este punto en el SGT N° 11, se contó con la presencia del Dr. Mario Vilar,



representante de Uruguay ante dicho Sub Grupo "Salud"/Comisión de Vigilancia en Salud/Subcomisión de Control Sanitario en Frontera, quien hizo entrega del Acta de la reunión de dicha Subcomisión realizada en Montevideo entre los días 19 y 21 de setiembre de 2011, la que se agrega en el Anexo VI.

En el Unido IV de la misma se recoge lo conversado en la reunión virtual conjunta desarrollada mediante videoconferencia el día 12 de mayo de 2011, en la que participaron representantes de Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela para tratar los comentarios realizados por el SGT5 al proyecto de resolución 05/08 "Directrices para el control de vectores y otros animales transmisores de enfermedades en puertos, aeropuertos, pasos de frontera terrestres en el MERCOSUR y para los medios de transporte que por ellos circulan".

El representante del SGT N° 11 hizo referencia a la incidencia del transporte terrestre en la propagación de enfermedades, a las particularidades del mismo respecto al modo aéreo o acuático y a la necesidad de buscar un punto de equilibrio que permita desarrollar las acciones preventivas buscando, tal como señala el Reglamento Sanitario Internacional, que las actuaciones se realicen con la menor interferencia posible.

Las delegaciones presentes refirieron a la preocupación respecto a los puntos que se plantearon en la nota elaborada en la Reunión de Joao Pessoa y analizada en la videoconferencia, en particular a los registros a exigir y la responsabilidad del conductor.

Sobre el primer punto se señaló que una vez que la autoridad sanitaria determine, dónde, cuándo y cómo realizar los registros, se analizará la posibilidad práctica de llevar a cabo esas acciones así como que los mismos sean portados en el ómnibus.

En cuanto al segundo punto, se reiteró que se entiende que no puede exigirse al conductor más que reportar si algún pasajero comunica determinada situación, correspondiendo a la autoridad sanitaria otras actuaciones.

Finalmente, el Dr. Mario Vilar se puso a disposición de las delegaciones para recibir eventuales aportes complementarios como insumo para la elaboración de una nueva propuesta del texto en los temas conversados, que la Sub Comisión del SGT11 analizará en su próxima reunión bajo la PPT de Argentina. Según se adelantó, se elevaría como propuesta de "procedimientos".

## **11.- PREVENCIÓN DE ENFERMEDADES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE**

Las Delegaciones consideraron conveniente la difusión de la Cartilla denominada "Prevención de Enfermedades en el Sector del Transporte de

Cargas y Pasajeros”, a los conductores de vehículos de transporte internacional por carretera.

En ese sentido acordaron sugerir al Plenario del SGT N°5 elevar al GMC una solicitud para que el SGT N°11 evalúe el documento y la conveniencia de que se proceda a su entrega al personal de conducción.

## **12.- INSTRUCCIONES DEL GMC A LOS FOROS DEPENDIENTES**

### **12.1 Temas derivados al SGT 3- Comisión Automotriz-**

De conformidad con las instrucciones recibidas del GMC en el documento MERCOSUR/GMC/ACTA N°02/11, se eleva a consideración del plenario del SGT N°5, el documento que se incluye en el Anexo VII conteniendo una justificación técnica de los temas que se solicita sean tratados en el ámbito del SGT N°3, Comisión de la Industria Automotriz.

### **12.2 Acuerdo sobre Comercio de Servicios**


De conformidad con las instrucciones recibidas del CMC en el documento MERCOSUR/CMC/DEC. N° 54/10, se eleva a consideración del plenario del SGT N°5, el documento que se incluye en el Anexo VIII conteniendo un informe sobre las condiciones para la prestación transfronteriza de servicios de transporte de cargas y pasajeros por carretera por parte de un proveedor establecido en un Estado Parte a un consumidor de otro Estado Parte. Asimismo se informa acerca de las condiciones para el establecimiento en los Estados Partes de empresas de transporte por carretera de los demás Estados Partes.

Se destaca que el documento contenido en el mencionado Anexo debe ser completado antes de su elevación al CMC con informes similares referidos al Transporte Ferroviario y al Transporte Marítimo.

### **12.3 Acuerdo sobre Localidades Fronterizas**

Las Delegaciones están de acuerdo con la flexibilización en el transporte de cargas para vehículos livianos en localidades fronterizas vinculadas. Asimismo entienden que debe facilitarse el transporte de pasajeros en ciudades muy integradas y que debe haber un involucramiento de las Autoridades locales.

A efectos de expedirse sobre el Proyecto presentado por el Grupo Ad Hoc de Integración de Localidades Fronterizas Vinculadas, en la XL Reunión del SGT N°5 se presentaron dos propuestas por parte de las Delegaciones de Brasil y Uruguay, las que habían quedado en análisis por parte de las demás Delegaciones.

 La Delegación de Argentina concuerda en líneas generales con los documentos elaborados, por lo que se acordó que las Delegaciones de



Uruguay y Brasil propondrán al plenario del SGT N°5 una versión final consolidada de los mismos.

#### **12.4 Análisis del Informe de la Subcomisión de Provisión y Armonización de Combustible (SGT N° 9)**

La delegación de Argentina se comprometió a presentar un informe consolidado sobre la materia en la próxima reunión plenaria del SGT N°5 a efectos de ser elevado al GMC.

#### **12.5 Análisis del borrador del Programa de Trabajo 2011 resultado del ajuste realizado por el GMC**

De conformidad con las instrucciones recibidas del GMC en el documento MERCOSUR/GMC/ACTA N° 02/11, se eleva a consideración del plenario del SGT N°5, los documentos que se incluyen en el Anexo IX referidos a los siguientes aspectos:

- Ajustes de contenido al borrador de Programa de Trabajo 2011 elaborado por el GMC en el marco de la Decisión CMC N°36/10.
- Grado de cumplimiento del Plan de Trabajo 2011.
- Propuesta de Plan de Trabajo 2012.

### **13.- OTROS ASUNTOS**

#### **13.1 Patente MERCOSUR- Decisión CMC N°53/10**

Este tema si bien esta fuera del ámbito del SGT N°5, fue colocado en agenda en la medida que las delegaciones acordaron plantear la pertinencia que el SGT N°5 permanezca informado sobre el mismo.

Al haberse creado un Grupo Ad-Hoc el que ya cuenta con un cronograma de actividades se estará a la espera de las conclusiones a las que arribe dicho Grupo.

#### **13.2 Daño Ambiental y Transporte Internacional**

En cumplimiento de lo acordado en la XL Reunión del SGT N°5, la Delegación de Uruguay entregó una copia de la normativa aplicable en casos de accidentes ambientales en su país - Ley 17283 del año 2000 que establece en el Artículo 15 las sanciones posibles a aplicar y la Ley 16112 por la que se creó el Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y se definieron sus competencias, los que se agregan en el Anexo X.



## 14.- TRANSPORTE FERROVIARIO

Al no contarse con representantes del sector ferroviario, este tema no fue analizado en esta oportunidad, correspondiendo su tratamiento en la Reunión Ordinaria.

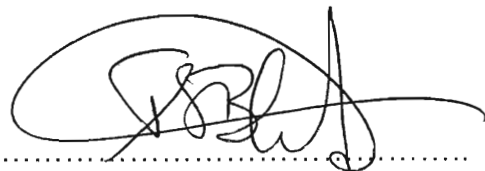
Finalizada la discusión del Temario previsto, las delegaciones manifestaron su satisfacción por los resultados alcanzados.

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

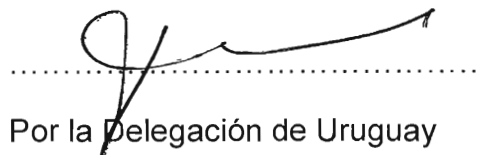
- Anexo I      Lista de Participantes
- Anexo II     Temario
- Anexo III    Nota de la Coordinación Nacional de Paraguay
- Anexo IV    Proyecto de Res. sobre Adopción de cabina dormitorio en aquellos vehículos afectados al transporte automotor de cargas de carácter internacional.
- Anexo V     Proyecto de Res. sobre Sistema normalizado de medición de la carga útil de los vehículos de transporte internacional de carga.
- Anexo VI    Acta de la Reunión del Subgrupo de Trabajo N°11 "Salud"
- Anexo VII   Justificación Técnica a elevar al GMC para remisión al SGT N°3 "Normas Técnicas".
- Anexo VIII  Requisitos para la prestación de servicios transfronterizos de transporte por carretera en el MERCOSUR.
- Anexo IX    Programa de Trabajo 2011, Grado de Cumplimiento del Programa de Trabajo 2011, Programa de Trabajo 2012
- Anexo X     Legislación ambiental de Uruguay



.....  
Por la Delegación de Argentina



.....  
Por la Delegación de Brasil



.....  
Por la Delegación de Uruguay



# **ANEXO VI**

## **ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LAS OBLEAS DE REVISION TECNICA VEHICULAR**

1. Se confeccionarán en papel de gramaje 90gr/m<sup>2</sup>, o papel sintético destructible, autoadhesivo en su cara principal (anverso). Sobre el autoadhesivo tendrá un papel o plástico de respaldo de fácil desprendimiento.
2. Tendrán la forma de un rectángulo de 100mm de base y 70mm de altura sin tomar en cuenta, las dimensiones del papel de respaldo.
3. El autoadhesivo a utilizar deberá tener alta calidad de pegamento, alta resistencia a la radiación solar y a la condensación de humedad, así como ser resistente a solventes orgánicos, alcoholes y otros elementos químicos.
4. El material de las obleas deberá ser tal que, si se pretendiera desprender las mismas del parabrisas se rompan; para ello el papel deberá ser destructible o tener cortes transversales en ambos sentidos sin llegar a cortarlas.
5. Las obleas se numerarán en forma correlativa con tipografía Helvética Neue LT pro - 55 Roman, cuerpo de 26 puntos, debiendo la planta de inspección técnica correlacionar en su base de datos el número de oblea con el número del certificado de revisión inspección técnica.
6. Las obleas serán impresas a cuatro tintas con pantografeado de texto, y contendrán como elemento de seguridad un holograma genérico, destructible, con perforación tipo estrellas del logotipo del MERCOSUR.
7. Contendrán en el anverso el logo del MERCOSUR, la bandera del País, la identificación de la Autoridad Competente correspondiente, el número correlativo, un Código de barras con Tipografía Codebar 128 Medium, cuerpo de 20 puntos, y la validez. Sobre el fondo, aparecerá la leyenda MERCOSUR en forma ondulada de acuerdo al diseño general que se presenta a continuación.
8. Los colores a utilizar por año se determinarán de la siguiente manera:
  - 8.1 Se emplearán dos colores por año.
  - 8.2 Los colores quedarán determinados a partir de los últimos dígitos del año de la revisión técnica y del inmediato siguiente, respectivamente, según el siguiente detalle:

Último dígito del año de la revisión técnica	Color
1	Verde Pantone P1415C
2	Gris Pantone P877C
3	Celeste Pantone P284C
4	Naranja Pantone P166C
5	Azul Pantone P300C
6	Amarillo Pantone P012C
7	Lila Pantone P264C
8	Marrón Pantone P478C
9	Rojo Pantone P185C
0	Mávil Pantone P155C

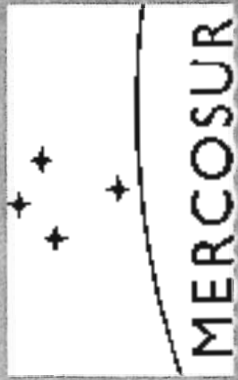
9. Las obleas serán entregadas exclusivamente a los vehículos automotores y serán pegadas en el lado interior, inferior derecho de los parabrisas por funcionarios de la planta de revisión técnica.

10. Modelo de diseño según especificaciones:



**Nota:** Las delegaciones acordaron seguir trabajando sobre este modelo sin incluir el Nombre del Centro de Revisión Correspondiente.

# **ANEXO VII**



**PROPUESTA DE UNIFICACION DE CRITERIOS  
DE NOMENCLATURA DE ITEMS DEL  
CERTIFICADO DE RTO**

**XLIII REUNIÓN del SGT N° 5 TRANSPORTES DEL MERCOSUR**

**SSTA**

SUBSECRETARIA DE  
TRANSPORTE  
AUTOMOTOR

**REPÚBLICA  
ARGENTINA**

**CENT**

CONSULTORA EJECUTIVA  
NACIONAL DE  
TRANSPORTE

## TIPOS DE SERVICIOS

### **Unificación de criterios de nomenclatura de ítems del Certificado de RTO**

Las Delegaciones acordaron presentar, a efectos de ser incluida en el Acta de la próxima reunión plenaria del SGT N°5, la nomenclatura que emplearán en los siguientes campos del certificado de inspección técnica vehicular:

## TIPOS DE SERVICIOS

### 1. PARA VEHICULOS DE PASAJEROS

#### 36 CLASE DE SERVICIO

Se debe indicar la clase de servicio para el cual se encuentra habilitada por parte de la autoridad de aplicación.

#### Ámbito INTERURBANO (Dec.1958/1992)

a) Servicios públicos:

Servicio Público Interurbano (Decreto 2407/2002)

Servicio Común
Servicio Común con Aire
Servicio Semicama
Servicio Cama-Ejecutivo
Servicio Cama Suite

b) Servicios de tráfico libre. (idem servicio público)

c) Servicios ejecutivos. (Cama ejecutivo y Cama Suite)

d) Servicios de transporte para el turismo.

Clase A – similar a Cama suite

Clase B – similar a cama ejecutivo

Clase C – similar a Semicama

Clase D – similar a Común con Aire

Clase E – similar a Común

## TIPOS DE SERVICIOS

### Ámbito URBANO (Dec.656/1994)

#### Servicios Públicos.

#### a) Servicios Comunes de Línea:

Vehículos Convencionales

Vehículos Semi Bajos

Vehículos Semi Bajos – Movilidad Reducida

Vehículos de Piso Bajo

Vehículos de Piso Bajo – Movilidad Reducida

b) Servicios Diferenciales: Son aquellos que opcionalmente podrán prestar los permisionarios mediante la utilización de vehículos de características técnicas y diseños tales, que admitiendo sólo el transporte de pasajeros sentados, brinden a éstos condiciones de mayor confortabilidad. La prestación de esta modalidad de ejecución se llevará a cabo dentro del recorrido autorizado para los servicios comunes de línea del permisionario, el que a su vez propondrá a la Autoridad de Aplicación el cuadro tarifario a aplicar.

c) Servicios Expresos: Son aquellos que los permisionarios podrán prestar opcionalmente como modalidad complementaria, caracterizándose por la supresión de paradas, pudiendo o no utilizarse recorridos alternativos, permitiendo una disminución en los tiempos de viaje de los usuarios del servicio. En el caso de utilizarse recorridos alternativos, las paradas de ascenso y descenso deberán situarse obligatoriamente sobre la traza autorizada para los servicios comunes de línea a cargo del permisionario, quedando expresamente prohibida toda parada fuera de aquella. El transportista propondrá el cuadro tarifario a aplicar en estos servicios observando las franjas tarifarias que la Autoridad de Aplicación defina para los mismos.



## TIPOS DE SERVICIOS

d) **Servicios Expresos Diferenciales:** Son aquellos servicios que los permisionarios podrán prestar opcionalmente según la modalidad de servicios expresos con vehículos diferenciales, transportando sólo pasajeros sentados. El permisionario propondrá a la Autoridad de Aplicación el cuadro tarifario a aplicar.

e) **Servicios Diferenciales de Capacidad Limitada:** son aquellos servicios prestados según la modalidad de Servicios Diferenciales o Servicios Diferenciales Expresos, que utilicen vehículos con una capacidad limitada de hasta DOCE (12) asientos, excluyendo al conductor

## TIPOS DE SERVICIOS

### Servicios de Oferta Libre.

- a) **Servicios Urbanos Especiales (Charters):** son aquellos destinados a trasladar regularmente un contingente entre un número limitado de orígenes y destinos predeterminados por el precio que libremente se pacte, siendo obligatorio para el transportista mantener la nómina de los pasajeros a transportar dentro de los márgenes que la Autoridad de Aplicación determine.
- b) **Servicios Contratados:** son aquellos pactados entre el transportista y una persona jurídica, pública o privada, o una persona física, mediante la suscripción de un contrato cuyo objeto es el traslado de sus miembros, personal o clientela, fijándose origen y destino del servicio, sin atender al carácter oneroso o gratuito que el transporte tenga para las personas transportadas.
- c) **Servicios del Ámbito Portuario o Aeroportuario:** son aquellos destinados al traslado de personas hacia y desde los puertos o aeropuertos sometidos a la Jurisdicción Nacional.
- d) **Servicios de Hipódromos y Espectáculos Deportivos:** son aquellos destinados al traslado exclusivo de personas en viaje hacia y desde hipódromos o espectáculos deportivos.
- e) **Servicios Escolares Interjurisdiccionales:** son aquellos destinados al traslado de escolares entre su domicilio y el establecimiento educacional u otras instalaciones vinculadas al mismo.

## TIPOS DE VEHICULOS (PASAJEROS)

37 Se debe indicar el tipo de vehículo.

Doble Piso

Piso y medio

Piso elevado

Convencional

Midibus

Minibus

Urbano Semi Bajo

Urbano Semi Bajo – Movilidad Reducida

Urbano Piso Bajo

Urbano Piso Bajo – Movilidad Reducida

Automóvil

Todo terreno 4 x 4

## TIPOS DE SERVICIOS

### 2. PARA VEHICULOS DE CARGA

#### 39 CLASE DE CARGA

Se debe indicar la clase de carga que realiza el vehículo según Ley 24653, Decreto 1035/2002 y Res.ST 74 (Códigos RUTA)

T.C.M.G Carga Masiva o a Granel

T.C.Pg Carga Peligrosa

T.C.P Carga Propia

T.C.F Carga Fraccionada

T.C.I Transporte Internacional

T.T.E Transporte Especial

- **DECRETO 1035/2002 - ARTICULO 14.** — Las inscripciones de los transportistas se formalizarán de acuerdo a las siguientes categorías, según su especialidad de tráfico, pudiendo los interesados inscribirse en UNA (1) ó más categorías:
- a) **Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.):** comprende a quien realice transporte de bienes homogéneos efectuado por un transportista, que sin necesidad de pasar por su depósito tiene uno ó varios destinos y se encuentra respaldado por uno o más documentos contractuales.
- b) **Transportista de Carga Peligrosa (T.C.Pg):** comprende al transportista que realice traslado de sustancias o mercancías consideradas peligrosas por la normativa vigente, que sin necesidad de pasar por un depósito propio, tiene uno o varios destinos y que se encuentra amparado por uno o más documentos respaldatorios. Si las sustancias o las mercancías fueran acopiadas en el depósito del transportista deberá cumplir en lo pertinente, con las especificaciones previstas para la especialidad de carga fraccionada.
- c) **Transportista de Carga Fraccionada (T.C.F.):** comprende el traslado efectuado por un transportista, como actividad principal o accesoria y con un fin económico, de bienes compatibles que puedan ser consolidados en la misma bodega, acopiados en uno o varios orígenes, de uno a varios dadores de carga, con uno o más destinos y con entregas completas o fraccionadas.
- d) **Transportista de Carga Propia (T.C.P):** comprende los servicios de transporte automotor de cargas realizado por comerciantes, industriales, ganaderos, agricultores, empresas y entidades privadas en general, mediante vehículos automotores de su propiedad, de efectos y mercaderías o efectos sin transformación o elaboración de los mismos. Solo podrá ser considerado transporte propio de esas mercaderías o productos el efectuado en los vehículos de propiedad de quien transporta, cuando el precio de venta de las mercaderías sea fijo y uniforme, es decir, independiente del lugar de entrega.
- e) **Transportista de Tráficos Especiales (T.T.E.):** comprende actividades que por sus características técnicas requieren de normas específicas de regulación, cuya determinación corresponde a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, como el transporte de caudales, de cargas indivisibles (ingeniería del transporte), de correos o valores bancarios, de recolección de residuos, de trabajos en la vía pública, de ganado mayor o de cualquier otro que determine el referido organismo.
- f) **Transportista de Carga Internacional (T.C.I.):** comprende el traslado de mercaderías efectuado por un transportista entre la REPUBLICA ARGENTINA y otro país.

## TIPOS DE VEHICULOS (CARGAS)

### 40 TIPO DE VEHICULO

Se indica el tipo de vehículo.

Camión (Incluye a todo vehículo que puede transportar carga por su propio medio, incluye camionetas y utilitarios)

Acoplado

Tractor

Semirremolque

### 41 TIPO DE CAJA

Se indica el tipo de caja que utiliza el vehículo.

Ver códigos y dispositivos adjuntas.

## TIPOS DE CARROCERIA

1 Urbano	PSM	Plataforma con suspensión mecánica	para la Cent=normal
	PIB	Plataforma Semi Baja	solo ingreso bajo, para la Cent =semi bajo
	PIR	Plataforma Semi Baja movilidad reducida	solo ingreso bajo
	PSB	Plataforma Semi Baja	ingreso y egreso bajo, para la Cent = semi bajo
	PSR	Plataforma Semi Baja movilidad reducida	ingreso y egreso bajo
	PPB	Plataforma Piso Bajo	ingreso y egreso bajo, Para la Cent =piso bajo
	PBR	Plataforma Piso Bajo movilidad reducida	ingreso y egreso bajo

## TIPOS DE CARROCERIA

2 Larga	P1P	Plataforma de Un Piso con baúlera	para la Cent = piso medio
	P2P	Plataforma con Doble Piso y baulera	para la Cent = doble piso



## TIPOS DE CARROCERIA

	Tractor	TRA	"Tractor"	Se incluye el tractor con estructura para llevar un auto
	CAA CAG	Caja abierta, sin o con plataforma de elevación	para carga general, playa, baranda baja o alta.	para ganado en pie.
	CGP	Caja abierta para ganado en pie	brazo hidráulico detrás de la cabina	hacia atrás o lateral
Caja	CAE	Caja abierta con brazo elevador	Sider, furgón para carga general y alimenticios no perecederos	furgón alimenticios refrigerado para perecederos
	CAO	Caja abierta volcadora	furgón alimenticios para congelados	vivienda, consultorio, comedor, vestuarios, taller rodante, con o sin bodega y asientos para personal de la actividad.
	CAG	Caja cerrada, sin o con plataforma de elevación	Caja cerrada, isotermico	
	CAP	Caja cerrada, isotermico	Caja cerrada, isotermico con equipo de frio	
	CAC	Caja cerrada, isotermico con equipo de frio	Caja cerrada multipropósito	
	CAF	Caja cerrada multipropósito		

## TIPOS DE CARROCERIA

Contenedor	RSP	Tolva	recipiente para sólidos en polvo, especial para cereal
	TGP	Tanque a presión	para gases a presión,
	TLV	Tanque atmosférico	para líquido por vacío con equipo de aspiración
	TLP	Tanque cisterna	para líquido a presión ambiente,
	MHA	Moto hormigonera autopropulsada	
	COB	Compactador de Basura	

## TIPOS DE CARROCERIA

<b>Plataforma</b>	<b>CPC</b>	Porta Contenedor	araña o playo con los pines de soporte
	<b>CPP</b>	Porta Contenedor con elevación	plataforma con sistema de elevación del contenedor
	<b>PPV</b>	Plataforma Porta Vehiculos	incluye el tractor con porta vehículo
	<b>PVG</b>	Plataforma Porta Vehiculos, con izaje	camilla
	<b>PEP</b>	Elevador (plataforma elevadora de personas)	plataforma elevadora de personas
	<b>PEI</b>	Plataforma con equipo incorporado	G. electrógeno, Planta engrasadora, grúa,