

ANEXO R

PESOS Y DIMENSIONES

Anexo al Artículo 53 incisos c) y d).

(Anexo sustituido por art. 1º del Decreto Nº 79/98 B.O. 28/01/1998)

1. — Las dimensiones máximas establecidas en el inciso c) del Artículo 53 de la Ley, se complementan con las siguientes:

1.1. — Omnibus urbano, tendrá un largo máximo de TRECE METROS CON VEINTE CENTIMETROS (13,20 m). En este tipo de vehículos todas las dimensiones máximas pueden ser menores, en función de la tradición normativa y las características de la zona a la que están afectados:

1.2. — Los vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí, los portacontenedores y otros vehículos destinados al transporte de contenedores, son de circulación restringida y no podrán exceder las siguientes dimensiones máximas (incluyendo la carga):

1.2.1. — Ancho: DOS METROS CON SESENTA CENTIMETROS (2,60 m);

1.2.2. — Alto: CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m);

1.2.3. — Largo: VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (22,40 m); cuando se trate de vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí.

1.2.4. — Restricciones: estas unidades no pueden:

1.2.4.1. — Circular con lluvia o niebla;

1.2.4.2. — Ingresar en ciudades, salvo que utilice autopistas o autorización local;

1.2.4.3. — Utilizar los tramos de camino que la autoridad vial le restrinja en función de las características del mismo. El ente vial correspondiente indicará las estructuras con gálibo insuficiente para la circulación de estos vehículos, siendo responsabilidad del transportista requerir la información necesaria para determinar los itinerarios;

1.2.5. — Señalamiento: Cada formación debe llevar en la parte posterior un cartel rígido retrorreflectivo de DOS METROS (2 m) de ancho por UN METRO CON CINCUENTA CENTIMETROS (1,50 m) de alto, como mínimo, con franjas rojas y blancas alternadas, oblicuas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45º), de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho y en el centro, sobre fondo blanco con letras negras indicando el largo, la leyenda:

PRECAUCION DE SOBREPESO

LARGOm

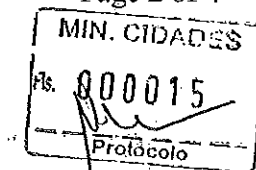
El nivel de retrorreflección del cartel rígido se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

1.3. — Unidad tractora con semiremolque articulado tendrá un largo máximo de DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTIMETROS (18,60 m).

1.4. — Los vehículos o semirremolques que se fabriquen dotados de ejes móviles (ejes levadizos), deben construirse de forma tal que, el vehículo pueda girar estando todos sus ejes apoyados sobre el suelo, es decir que sean direccionales y que la transmisión de peso al pavimento sea invariablemente la misma, estando el vehículo cargado. Los vehículos que cuenten con ejes que puedan levantarse, deben contar con un dispositivo (no accionable desde la cabina), que automáticamente baje el eje cuando el vehículo esta cargado.

Este apartado comenzará a regir a partir de UN (1) año de la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto.

2. — Los pesos máximos, establecidos por la Ley, que los vehículos pueden transmitir a la calzada, se



complementan con lo siguiente:

2.1. — Para el conjunto tandem doble de ejes:

2.1.1. — Uno con ruedas duales y otro con ruedas simples (mixto): CATORCE TONELADAS (14 t).

2.2. — Para el conjunto (tandem) triple de ejes:

2.2.1. — Con DOS (2) ejes con ruedas duales y el otro con ruedas simples, VEINTIUNA TONELADAS (21 t).

2.3. — Los carretones dotados de ejes de ruedas múltiples, más de CUATRO (4) ruedas por eje: UNA TONELADA CON OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (1,8 t) por rueda.

Las unidades (mediante tracción propia o susceptibles de ser remolcadas), que no sobrepasen las medidas en largo y ancho definidas en el Artículo 53 Inciso c), independientemente de su diseño podrán transportar las cargas máximas establecidas.

2.4. — La utilización de cubiertas superanchas (denominadas también de base amplia), se ajustara a lo siguiente:

2.4.1. — El empleo de cubiertas superanchas se permitirá a los vehículos equipados con suspensión neumática y que hayan sido diseñados originalmente con este tipo de neumáticos. Toda adaptación o modificación del diseño original de fabrica deberá hacerse bajo responsabilidad y con expresa autorización del fabricante no admitiéndose ningún otro tipo de certificación.

2.4.2. — Las cubiertas superanchas no pueden utilizarse en ejes de tracción (eje motriz), excepto en la maquinaria especial.

2.5. — Para el caso de vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, dotados de suspensión neumática o equivalente, los pesos máximos por eje o conjunto, se incrementan un CINCO POR CIENTO (5%) sobre los fijados en la Ley, siempre y cuando no sobrepasen el peso máximo establecido para el vehículo o combinación. Esto es válido para aquellos vehículos que hayan sido diseñados originalmente con suspensión neumática, este CINCO POR CIENTO (5%) ya está incluido en el caso de las cubiertas superanchas.

2.6. — Los carretones y la maquinaria especial no agrícola de configuraciones de ejes o cubiertas distintas a las de los vehículos convencionales podrán circular con los pesos y límites de velocidad establecidos por la ETRTO - European Tyre and Rim Technical Organization, Brussels (ETRTO - Organización Técnica Europea de Cubiertas y Aros, Bruselas), en tanto los mismos no superen los prescritos en la legislación vigente.

3. — Se considera conjunto (tandem) doble de ejes, al agrupamiento de DOS (2) ejes consecutivos pertenecientes a un mismo vehículo y unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permite repartir el peso entre ambos ejes cuando la distancia entre los centros de los mismos es mayor a UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m) y menor de DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m):

3.1. — Si la distancia es inferior al mínimo, el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1 t) por cada OCHO CENTIMETROS (8 cm) menos de distancia entre ejes:

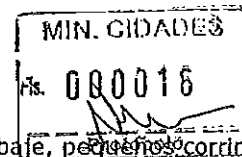
3.2. — Si la distancia es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m), se consideran ejes independientes.

4. — Se considera conjunto (tandem) triple de ejes, al agrupamiento de TRES (3) ejes consecutivos de un mismo vehículo unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permita la distribución de peso entre ellos, cuya distancia entre los centros de DOS (2) ejes consecutivos debe ser superior a UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m) e inferior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m);

4.1. — Si cualquiera de las distancias es inferior al mínimo de UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m), el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1 t) por cada OCHO CENTIMETROS (8 cm) de distancia entre ejes.

4.2. — Si la distancia entre los centros de los ejes consecutivos es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m) y no cuentan con un dispositivo que reparta el peso entre ambos, se considerarán independientes o tandem y UN (1) eje independiente, según corresponda.

5. — Tolerancias.



5.1. — Para armonizar las diferencias debidas a errores involuntarios en el estibaje, por los procedimientos de la carga durante su transporte, dificultad de los sistemas de los vehículos para la perfecta distribución de peso, dificultad particular de algunas cargas para su distribución y diferencias propias del sistema de pesaje (por tandem o por eje), incluyendo el error que se comete por considerar el peso total como suma de los pesos por eje, se admiten las siguientes tolerancias:

5.1.1. — Para el peso del eje simple de DOS (2) ruedas se admitirá una tolerancia de QUINIENTOS KILOGRAMOS (500 ka).

5.1.2. — Para el peso del eje simple de CUATRO (4) ruedas se admitirá una tolerancia de UN MIL KILOGRAMOS (1.000 ka).

5.1.3. — Para el peso total del conjunto doble de ejes o tandem doble, se admitirá una tolerancia de UN MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (1.500 kg.).

5.1.4. — Para el peso total del conjunto triple de ejes, tandem triple, o tridem, se admitirá una tolerancia de DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 ka).

5.1.5. — Para el peso máximo de un vehículo o combinación, se admitirá una tolerancia de QUINIENTOS KILOGRAMOS (500 ka).

5.2. — Las tolerancias en los pesos por eje o conjunto tandem, se admiten siempre y cuando no se supere el peso máximo total permitido, por lo que el exceso en un eje debe compensarse con el defecto en otro. El peso total será el que resulte de la suma de los pesos por eje, de la aplicación de la relación potencia peso y del peso máximo para el tipo de vehículo para los casos en que estuviera establecido.

5.3. — Si se supera la tolerancia en cualquiera de los ejes individuales, en el tandem doble o triple, de tratarse de un conjunto, o en el peso total, el exceso deberá acomodarse o descargarse, según corresponda, para poder continuar circulando, sin perjuicio de las sanciones pertinentes.

5.4. — Una vez superados los valores establecidos como tolerancias, corresponderá la aplicación total del canon por deterioro de la vida útil del pavimento, es decir, se pierde el derecho de la tolerancia.

6. — Requisitos procedimiento para el pesaje:

Se establecen los siguientes requisitos y el procedimiento a observar en el control de carga tanto en rutas no concesionadas como en rutas concesionadas.

6.1. — Los instrumentos a ser utilizados para efectuar los controles de peso de los vehículos, deben cumplir la legislación vigente en la materia.

6.1.1. — Los instrumentos deben cumplir las condiciones establecidas por la Organización Internacional de Metrología Legal para Instrumentos de Clase III.

6.1.2. — Los instrumentos deben contrastarse con una periodicidad no mayor a los DOCE (12) meses.

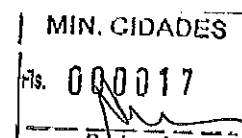
El contraste y calibración de los instrumentos debe ser realizado por un ente u organismo reconocido en la legislación vigente.

6.1.3. — La autoridad responsable de la estructura vial, deberá verificar el funcionamiento y el contraste de las balanzas toda vez que crea conveniente, estableciendo una metodología de comprobación por medio de un vehículo testigo, independientemente de la calibración y contraste del e instrumento, que efectuará el fabricante, o el organismo o ente reconocido.

6.2. — Procedimiento.

6.2.1. — Eje simple ruedas simples y eje simple ruedas duales: el peso será el que resulte de pesar el eje completo, para lo cual el mismo debe estar contenido sobre la plataforma de carga del instrumento de medición, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.2. — Eje tandem doble; el peso será el que resulte de pesar los DOS (2) ejes en conjunto para lo cual ambos deben estar contenidos sobre la plataforma de carga del instrumento de medición, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.



6.2.3. — Eje tandem triple: el peso será el que resulte de pesar los TRES (3) ejes en conjunto para lo cual todos deben estar contenidos sobre la plataforma de carga del instrumento de medición, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.4. — Peso total del vehículo o combinación de vehículos: el peso será el que resulte de pesar el vehículo o combinación de vehículos completo, para lo cual la plataforma de carga del instrumento de medición deberá contener a los mismos en su totalidad, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.5. — Para todo control de peso que se efectúe, deberá extenderse el comprobante de pesaje correspondiente, el cual deberá contener, entre otros, los siguientes datos: valores obtenidos de la medición, patente del vehículo, fecha y hora en que se efectuó el control, características del instrumento con que se realizó la medición, responsable de la medición y toda otra información que la autoridad considere necesaria.

**TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL**

Decreto 79/98

Modifícase las dimensiones máximas y los pesos mínimos transmitidos a la calzada, para las unidades afectadas al transporte de pasajeros y carga, el procedimiento para el otorgamiento de permisos en los casos de exceso de carga y las normas para la circulación de maquinaria agrícola establecidas en los Decretos Nros. 779/96 y 714/96, reglamentarios de la Ley N° 24.449.

Bs. As., 22/1/98

VISTO el Expediente N° 178-000067/97 del Registro del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, Y

CONSIDERANDO:

Que el PODER EJECUTIVO NACIONAL ha reglamentado mediante los Decretos N° 779 del 20 de noviembre de 1995 y N° 714 del 28 de Junio de 1996, la Ley de Tránsito N° 24.449.

Que los referidos decretos han puesto en vigencia la normativa prescripta en el texto legal.

Que el Artículo 53 de la referida preceptiva legal estableció en sus Incisos c) y d) las dimensiones máximas y los pesos máximos transmitidos a la calzada a través del ANEXO R, que complementa los requerimientos precisados por la Ley, para las unidades afectadas al transporte de pasajeros y cargas.

Que a su vez el Artículo 57 reguló el procedimiento a observar en caso de registrarse exceso de carga como así también el otorgamiento de permisos.

Que la aplicación de las normas reglamentarias ha suscitado dificultades con respecto al control y fiscalización de los parámetros legales y con relación al otorgamiento de permisos en el caso de cargas indivisibles u otras que excedan las dimensiones o pesos máximos permitidos.

Que en consecuencia es necesario armonizar los requerimientos propios del servicio de transporte con las reglas y exigencias comunes a la seguridad del mismo.

Que asimismo en lo que respecta a la circulación de maquinaria agrícola, resulta conveniente modificar la normativa regulatoria vigente, precisando las condiciones y recaudos a observar en lo atinente a la expedición de permisos de circulación.

Que con el propósito de preservar las exigencias y reglas de seguridad para la prestación del servicio de transporte de pasajeros y carga de jurisdicción nacional resulta necesario asignar a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, el carácter de Autoridad de Aplicación de los Artículos 53 y 57 de la Ley N° 24.449.

Que la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL que funciona en el ámbito de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, ha actuado de conformidad a la competencia que le es expresamente atribuida por el apartado 9.3. del Anexo T - Sistema Nacional de Seguridad Vial - , Anexo a los Artículos 6° y 7° del Anexo I del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995, reglamentario de la Ley N° 24.449

Que el Servicio Jurídico Permanente del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS ha tomado la Intervención que le compete.

Que el presente se dicta en uso de las facultades conferidas por el Artículo 99 inciso 2° de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1° — Sustitúyese el ANEXO R - "PESOS Y DIMENSIONES". Anexo al Artículo 53 Incisos c) y d), del Decreto N° 714 del 28 de julio de 1996, el que quedará redactado de la siguiente forma:

ANEXO R**PESOS Y DIMENSIONES**

Anexo al Artículo 53 Incisos c) y d).

1. — Las dimensiones máximas establecidas en el inciso c) del Artículo 53 de la Ley, se complementan con las siguientes:

1.1. — Omnibus urbano, tendrá un largo máximo de TRECE METROS CON VEINTE CENTIMETROS (13,20 m). En este tipo de vehículos todas las dimensiones máximas pueden ser menores, en función de la tradición normativa y las características de la zona a la que están afectados:

1.2. — Los vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí, los portacontenedores y otros vehículos destinados al transporte de contenedores, son de circulación restringida y no podrán exceder las siguientes dimensiones máximas (incluyendo la carga):

1.2.1. — Ancho: DOS METROS CON SESENTA CENTIMETROS (2,60 m);

1.2.2. — Alto: CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m);

1.2.3. — Largo: VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (22,40 m); cuando se trate de vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí.

1.2.4. — Restricciones: estas unidades no pueden:

1.2.4.1. — Circular con lluvia o niebla;

1.2.4.2. — Ingresar en ciudades, salvo que utilice autopistas o autorización local;

1.2.4.3. — Utilizar los tramos de camino que la autoridad vial le restrinja en función de las características del mismo. El ente vial correspondiente indicará las estructuras con galibio insuficiente para la circulación de estos vehículos, siendo responsabilidad del transportista requerir la información necesaria para determinar los itinerarios;

1.2.5. — Señalamiento: Cada formación debe llevar en la parte posterior un cartel rígido retrorreflectivo de DOS METROS (2 m) de ancho por UN METRO CON CINCUENTA CENTIMETROS (1,50 m) de alto, como mínimo, con franjas rojas y blancas alternadas, oblicuas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°), de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho y en el centro, sobre fondo blanco con letras negras indicando el largo, la leyenda:

PRECAUCION DE SOBREPESO

LARGOm

El nivel de retrorreflección del cartel rígido se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

1.3. — Unidad tractora con semirremolque articulado tendrá un largo máximo de DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTIMETROS (18,60 m).

1.4. — Los vehículos o semirremolques que se fabriquen dotados de ejes móviles (ejes levadizos), deben construirse de forma tal que, el vehículo pueda girar estando todos sus ejes apoyados sobre el suelo, es decir que sean direccionales y que la transmisión de peso al pavimento sea invariablemente la misma, estando el vehículo cargado. Los vehículos que cuenten con ejes que puedan levantarse, deben contar con un dispositivo (no accionable desde la cabina), que automáticamente baje el eje cuando el vehículo está cargado.

Este apartado comenzará a regir a partir de UN (1) año de la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto.

2. — Los pesos máximos, establecidos por la Ley, que los vehículos pueden transmitir a la calzada, se complementan con lo siguiente:

2.1. — Para el conjunto tandem doble de ejes:

2.1.1. — Uno con ruedas duales y otro con ruedas simples (mixto): CATORCE TONELADAS (14 t).

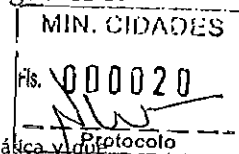
2.2. — Para el conjunto (tandem) triple de ejes:

2.2.1. — Con DOS (2) ejes con ruedas duales y el otro con ruedas simples, VEINTIUNA TONELADAS (21 t).

2.3. — Los carretones dotados de ejes de ruedas múltiples, más de CUATRO (4) ruedas por eje: UNA TONELADA CON OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (1,8 t) por rueda.

Las unidades (mediante tracción propia o susceptibles de ser remolcadas), que no sobrepasen las medidas en largo y ancho definidas en el Artículo 53 inciso c), independientemente de su diseño podrán transportar las cargas máximas establecidas.

2.4. — La utilización de cubiertas superanchas (denominadas también de base amplia), se ajustará a lo siguiente:



2.4.1. — El empleo de cubiertas superanchas se permitirá a los vehículos equipados con suspensión neumática y que hayan sido diseñados originalmente con este tipo de neumáticos. Toda adaptación o modificación del diseño original de fábrica deberá hacerse bajo responsabilidad y con expresa autorización del fabricante no admitiéndose ningún otro tipo de certificación.

2.4.2. — Las cubiertas superanchas no pueden utilizarse en ejes de tracción (eje motriz), excepto en la maquinaria especial.

2.5. — Para el caso de vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, dotados de suspensión neumática o equivalente, los pesos máximos por eje o conjunto, se incrementan un CINCO POR CIENTO (5%) sobre los fijados en la Ley, siempre y cuando no superasen el peso máximo establecido para el vehículo o combinación. Esto es válido para aquellos vehículos que hayan sido diseñados originalmente con suspensión neumática, este CINCO POR CIENTO (5%) ya está incluido en el caso de las cubiertas superanchas.

2.6. — Los carretones y la maquinaria especial no agrícola de configuraciones de ejes o cubiertas distintas a las de los vehículos convencionales podrán circular con los pesos y límites de velocidad establecidos por la ETRTO - European Tyre and Rim Technical Organization, Brussels (ETRTO - Organización Técnica Europea de Cubiertas y Aros, Bruselas), en tanto los mismos no superen los prescriptos en la legislación vigente.

3. — Se considera conjunto (tandem) doble de ejes, al agrupamiento de DOS (2) ejes consecutivos pertenecientes a un mismo vehículo y unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permite repartir el peso entre ambos ejes cuando la distancia entre los centros de los mismos es mayor a UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m) y menor de DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m):

3.1. — Si la distancia es inferior al mínimo, el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1 t) por cada OCHO CENTIMETROS (8 cm) menos de distancia entre ejes:

3.2. — Si la distancia es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m), se consideran ejes independientes.

4. — Se considera conjunto (tandem) triple de ejes, al agrupamiento de TRES (3) ejes consecutivos de un mismo vehículo unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permita la distribución de peso entre ellos, cuya distancia entre los centros de DOS (2) ejes consecutivos debe ser superior a UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m) e inferior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m);

4.1. — Si cualquiera de las distancias es inferior al mínimo de UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m), el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1 t) por cada OCHO CENTIMETROS (8 cm) de distancia entre ejes.

4.2. — Si la distancia entre los centros de los ejes consecutivos es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m) y no cuentan con un dispositivo que reparta el peso entre ambos, se considerarán independientes o tandem y UN (1) eje independiente, según corresponda.

5. — Tolerancias.

5.1. — Para armonizar las diferencias debidas a errores involuntarios en el estibaje, pequeños corrimientos de la carga durante su transporte, dificultad de los sistemas de los vehículos para la perfecta distribución de peso, dificultad particular de algunas cargas para su distribución y diferencias propias del sistema de pesaje (por tandem o por eje), incluyendo el error que se comete por considerar el peso total como suma de los pesos por eje, se admiten las siguientes tolerancias:

5.1.1. — Para el peso del eje simple de DOS (2) ruedas se admitirá una tolerancia de QUINIENTOS KILOGRAMOS (500 ka).

5.1.2. — Para el peso del eje simple de CUATRO (4) ruedas se admitirá una tolerancia de UN MIL KILOGRAMOS (1.000 ka).

5.1.3. — Para el peso total del conjunto doble de ejes o tandem doble, se admitirá una tolerancia de UN MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (1.500 kg.).

5.1.4. — Para el peso total del conjunto triple de ejes, tandem triple, o tridem, se admitirá una tolerancia de DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 ka).

5.1.5. — Para el peso máximo de un vehículo o combinación, se admitirá una tolerancia de QUINIENTOS KILOGRAMOS (500 ka).

5.2. — Las tolerancias en los pesos por eje o conjunto tandem, se admiten siempre y cuando no se supere el peso máximo total permitido, por lo que el exceso en un eje debe compensarse con el defecto en otro. El peso total será el que resulte de la suma de los pesos por eje, de la aplicación de la relación potencia peso y del peso máximo para el tipo de vehículo para los casos en que estuviera establecido.

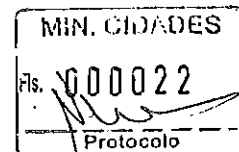
5.3. — Si se supera la tolerancia en cualquiera de los ejes individuales, en el tandem doble o triple, de tratarse de un conjunto, o en el peso total, el exceso deberá acomodarse o descargarse, según corresponda, para poder continuar

Anexo 02

Interaction Between
Heavy Vehicles and Roads

SAE 1993

Dr. David Cebon



Interaction Between Heavy Vehicles and Roads

L. Ray Buckendale Lecture
SAE 1993
SP-951, SAE Trans 930001

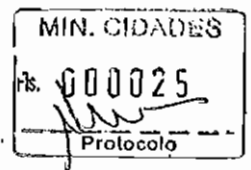
David Cebon

Cambridge University Engineering Department
Trumpington Street
Cambridge, CB2 1PZ
UK

CONTENTS

Abstract.....	1
1 Introduction	2
1.1 Overview	2
1.2 Terminology.....	2
1.3 Historical Review.....	4
1.3.1 A Brief History of Road Construction.....	4
1.3.2 A Brief History of Vehicle-Road Interaction.....	7
1.3.3 Load Equivalence Factors	8
1.4 Expenditure on Roads.....	10
2 Road Response and Damage.....	11
2.1 Background to Road Surface Wear.....	11
2.2 Prediction of Road Damage	12
2.2.1 Methodology.....	12
2.2.2 Primary Response Components	12
2.2.3 Material Damage Relationships	13
2.2.4 Success of the Mechanistic Approach.....	14
2.3 Principal Features of Road Surface Response	14
2.3.1 Linearity	14
2.3.2 Dynamic Coupling.....	15
2.3.3 Effect of Speed and Frequency	15
2.3.4 Variability.....	15
2.3.5 Isotropy.....	16
2.3.6 Effect of the Environment on Properties.....	16
2.4 Modelling Pavement Response	16
2.4.1 Static Road Response Models.....	16
2.4.2 Dynamic Road Response Models.....	18
3 Static Loading Considerations	20
3.1 Gross Vehicle Weight.....	20
3.2 Axle Configuration.....	20
3.3 Static Load Sharing.....	23
3.3.1 Uneven Tire Forces	23
3.3.2 Road Damaging Effects of Uneven Load Sharing.....	24
3.4 Tire Effects.....	25
3.4.1 Contact Pressure Distribution.....	25
3.4.2 Effects of Tire Contact Conditions on Pavements.....	26
3.4.3 Effect of Tire Configuration on Pavements.....	27
4 Dynamic Tire Forces.....	30
4.1 Measurement of Dynamic Tire Forces	30
4.1.1 Vehicle-Based Instrumentation Systems	30
4.1.2 Road-Based Instrumentation Systems.....	31
4.2 Simulation of Dynamic Forces.....	33
4.2.1 Two Simple Vehicle Models	33
4.2.2 Road Roughness.....	34
4.2.3 Simulation Methods.....	35
4.2.4 Results of Time Domain Simulations	36
4.2.5 Results of Frequency Domain Simulations.....	36

4.3	Principal Features of Dynamic Tire Forces.....	37
4.3.1	Probability Distribution.....	38
4.3.2	Magnitudes.....	38
4.3.3	Frequencies.....	38
4.3.4	Effects of Nonlinearities.....	38
4.3.5	Wheelbase Filtering	39
4.3.6	Influence of Payload Distribution.....	41
4.3.7	Cross-Coupling Between Suspensions.....	41
4.3.8	Effects of Structural Vibration	42
4.3.9	Influence of Roll Motion.....	42
4.3.10	The Non-uniformities	43
4.3.11	Spatial Repeatability.....	43
4.4	Comprehensive Vehicle Simulations.....	46
4.5	Effects of Tires and Suspensions on Dynamic Tire Forces.....	47
4.6	Advanced Suspensions	49
5	Road Damage due to Dynamic Tire Forces.....	51
5.1	Road Stress Factor	51
5.2	Analytical Models of Vehicle/Road Interaction.....	52
5.2.1	Whole-life Models of Flexible Pavements.....	52
5.2.2	Single Vehicle Pass Calculations	53
5.2.3	Rigid Pavements.....	56
5.3	Comparison of Vehicle Effects on Road Damage.....	57
6	Suspension Assessment	59
6.1	Measurement of Primary Pavement Responses.....	60
6.2	Measurement of Dynamic Tire Forces	60
6.3	Measurement of Vehicle Suspension Parameters.....	61
6.3.1	The European Community (EC) Suspension Test.....	61
7	Conclusions.....	64
7.1	Road Response and Damage.....	64
7.2	Static Load Considerations.....	64
7.3	Dynamic Tire Forces.....	64
7.4	Road Damage due to Dynamic Tire Forces.....	65
7.5	Assessment Procedures.....	65
7.6	Recommendations for Tire and Suspension Design.....	65
7.7	Recommendations for Road Design and Construction.....	66
7.8	Recommendations for Vehicle Regulation.....	66
7.9	Closing Comments.....	66
8	Acknowledgements.....	66
9	References.....	67
	Appendix A – Measuring Dynamic Wheel Forces using Instrumented Axles	77
	Appendix B – Vehicle Simulation Methods.....	79
	Equations of motion.....	79
	Time Domain Simulations	79
	Frequency Domain Simulations.....	79
	Appendix C – Summary of Vehicle–Pavement Interaction Studies.....	81



ABSTRACT

This paper discusses road damage caused by heavy commercial vehicles.

Chapter 1 presents some important terminology and a brief historical review of road construction and vehicle-road interaction, from ancient times to the present day.

The main types of vehicle-generated road damage, and the methods that are used by pavement engineers to analyze them are discussed in Chapter 2. Attention is also given to the main features of the response of road surfaces to vehicle loads and mathematical models that have been developed to predict road response.

Chapter 3 reviews the effects on road damage of vehicle features which can be studied without consideration of vehicle dynamics. These include gross vehicle weight, axle and tire configurations, tire contact conditions and static load sharing in axle group suspensions.

The dynamic tire forces generated by heavy vehicles are examined in Chapter 4. The discussion includes their simulation and measurement, their principal characteristics, the effects of tires and suspension design on dynamic forces, and the potential benefits of using advanced suspensions for minimizing dynamic tire forces.

Chapter 5 discusses methods for estimating the effects of dynamic tire forces on road damage. The two main approaches are either to examine the statistics of the forces themselves; or to calculate the response of a pavement model to the forces, and to calculate the resulting wear using a material damage model.

The issues involved in assessing vehicles for 'road friendliness' are discussed in Chapter 6. Possible assessment methods include measuring strains in an instrumented pavement traversed by the vehicle, measuring dynamic tire forces, or measuring vehicle parameters such as the 'natural frequency' and 'damping ratio'. Each of these measurements involves different assumptions and analysis methods for converting the results into some measure of road damage.

Chapter 7 includes a summary of the main conclusions of the paper and recommendations for tire and suspension design, road design and construction, and for vehicle regulations.

1 INTRODUCTION

1.1 OVERVIEW

This paper discusses tire-road contact forces generated by heavy vehicles, and their influence on road surface response and damage.

The vertical force applied to the road surface by each tire of a heavy vehicle can be separated into two components: the static load, due to weight, and a fluctuating component known as the dynamic tire force or dynamic wheel (axle) load. The static load depends on the geometry and mass distribution of the vehicle and the static load sharing characteristics of the suspension system. Uneven load sharing can result in unnecessarily high average tire forces with consequently high stresses and strains in the road surface and additional road damage. Dynamic tire forces are caused by vibration of the vehicle when it is excited by roughness of the road surface. They normally occur at frequencies below 20 Hz. Dynamic tire forces generate additional dynamic stresses and strains in pavements which are thought to accelerate road surface deterioration, although the damage mechanisms are not well understood.

There is considerable civil engineering literature concerned with experimental and theoretical studies of road damage caused by heavy vehicles, however it is mostly based on the notion that vehicles apply constant (static) tire forces to the road surface. These studies have achieved mixed success due to the extremely complex nature of the road damage problem. Comparatively few researchers have investigated the influence of vehicle suspension design features on static and dynamic tire forces and the consequent effects on pavement damage. This is the main theme of the paper. Some background information is presented first, including research on pavement structural analysis; road damage prediction; the influence on road damage of gross vehicle weight, axle spacing, tire configuration and contact conditions; and static load sharing in axle-group suspensions.

The main incentive for understanding these problems is the possibility of reducing the road damage caused by heavy vehicles and the very

large associated costs (Section 1.4). This may be achieved by highway authorities, through improved design and construction of roads; or by government agencies, through regulations intended to encourage the use of more 'road-friendly' vehicles. (For example, the Commission of the European Community has recently introduced a regulation that provides a payload incentive for vehicles with air suspensions, or suspensions with 'equivalent' performance [20]¹.) A third possibility is for vehicle engineers to design improved suspensions which minimize road damage. Such suspensions could be based on conventional passive suspension components, or possibly active/semi-active suspension technology.

In order to improve heavy vehicles to minimize road damage and react to suspension performance regulations, it is desirable for vehicle designers to have some understanding of the mechanisms of road damage, and the vehicle factors that have the strongest influence. The main purpose of this paper is to provide this information and to highlight the important issues in the road damage debate.

1.2 TERMINOLOGY

Some of the more important terms used to describe tire forces and pavement response are defined in the following.

The instantaneous tire force $P(t)$ at time t comprises the average *static* value plus a variable dynamic component: the *dynamic tire force*.

Frequency refers to the spectral content of $P(t)$ as measured by an observer moving with the vehicle, and *speed* refers to the speed of the moving vehicle, measured relative to a stationary observer (the pavement). These are the usual definitions used in vehicle ride dynamics.

Random tire forces have a relatively broad-band frequency content. They are not 'stochastic' in the strict sense, because they are essentially

¹ Numbers in brackets [] refer to references listed in Section 9.

The road stress factor approach was used to analyze West German research results for buses [99]. This provided the information for West German legislation, introduced in 1984, which allowed two-axle buses to carry eleven tonnes (24.2 kips) rather than ten tonnes (22 kips) on air-suspended rear axles with dual wheels, providing the sprung mass 'natural frequency' is less than 1.5 Hz, and the 'damping ratio' greater than 0.25 [215]. A similar regulation has recently been implemented by the European Community for single drive axles of articulated vehicles [20] (see Section 6.3)

It is worth noting that the West German Road Stress Committee developed a nomograph for determining Φ graphically, depending on the road roughness, speed, static axle load and vehicle characteristics. It assumes a quarter-car representation of the vehicle [26]. The Committee used this method to compare a number of different vehicle configurations, and recommended several 42 tonne (92.6 kips) articulated combinations which might be expected to do less damage than existing 38 tonne (83.8 kips) combinations [26].

Magnusson et al [141] criticized use of the road stress factor. They noted that the fourth power law arose from measurements of the overall loss of serviceability of the AASHO road test sections due to vehicles that applied wheel loads which included a dynamic component. As a result, the fourth power law implicitly accounts for dynamic wheel loads. "*Eisenmann's supplementing of the formula (fourth power law) consequently appears somewhat dubious*" [141].

The road stress factor approach incorporates all of the uncertainties inherent in the fourth power law, which has itself been the subject of considerable criticism [5, 129, 203] (see Section 1.3.3). It has three other questionable features:

- (i) It assumes that strain in the road surface is directly proportional to the instantaneous wheel force and neglects the sensitivity of road surface response to the speed and frequency of the applied loads (Section 2.3.3).
- (ii) It assumes that road damage is spread randomly over the surface and does not

account for any concentration of damage which may occur in the vicinity of particular roughness features due to spatial repeatability (Section 4.3.11).

- (iii) It assumes that each suspension system on a vehicle is dynamically independent and does not influence the tire forces, and hence road damage, generated by other axles (Section 4.3.7). Thus suspensions are compared through analysis of the wheel loads generated by individual axles or axle groups, rather than through analysis of road damage done by the whole vehicle.

According to Morris [160], the road stress factor is "*a plausible rule of thumb that can serve as a bench-mark for comparison with more analytical approaches.*"

5.2 ANALYTICAL MODELS OF VEHICLE/ROAD INTERACTION

A number of theoretical studies of the interaction between vehicles and road surfaces have been performed in recent years. They are summarized in Appendix C. These studies can be divided into two distinct classes denoted in the last column of the table as 'whole-life models' and 'single vehicle pass' calculations.

5.2.1 Whole-life Models of Flexible Pavements

'Whole-life' models [32, 167, 208] attempt to predict the deterioration of a pavement's structural integrity and surface profile with time, due to the applied dynamic wheel loads. This requires an empirical relationship between the wheel forces and degradation of the road surface profile, which is an area of considerable uncertainty. The calculations also attempt to include the affects of environmental/seasonal factors (temperature, freezing, etc) on road strength, and the statistical variation of structural properties along the road.

The three whole-life flexible pavement analyses [32, 167, 208] were all validated using data from the AASHO road test [8]. Predictions of rutting and cracking by Ullidtz et al [208] and Papagiannakis et al [167] reproduced the AASHO test results well. Papagiannakis et al found that the dynamic analysis improved the accuracy of their

damage predictions considerably. Brademeyer et al [32] also achieved relatively convincing agreement of rutting and serviceability predictions with AASHO test data. In this case, however, the improvement in accuracy was relatively small over the results presented by Kenis et al [127] who performed a similar analysis of the AASHO road test (using the same VESYS analysis program) without including dynamic loads. Fatigue cracking predictions in [32] were inaccurate.

Neither [32] nor [208] drew any conclusions about the influence of vehicle design on road damage because the main emphasis of these studies was prediction of pavement degradation with time. Papagiannakis et al [167] deduced that rubber walking beam suspensions cause 17-22% additional theoretical damage due to dynamics (over that caused by the static loads alone), and air suspensions cause an additional 6-8%.

There are numerous difficulties and uncertainties in developing realistic whole-life models. In future, however, they are likely to become an increasingly important research tool for studying the more complex aspects of vehicle-road interaction.

5.2.2 Single Vehicle Pass Calculations

'Single vehicle pass' calculations [44, 46, 63, 91, 158, 165] determine the incremental road damage due to one passage of a vehicle over a particular road. They are useful for comparing the effects of vehicle features on road damage.

The procedure generally involves simulating (or measuring) the dynamic tire forces generated by a vehicle travelling over a specified road profile. These forces are used as input to a pavement model (flexible or rigid) and primary pavement responses (stresses or strains) are calculated at a number of points along the road. Finally material damage models like equations 2 and 3 are used with damage accumulation calculations (eg. Miner's rule for fatigue) to determine theoretical road damage at the locations of interest. The concept is shown schematically in figure 47.

O'Connell et al [165], Monismith et al [158] and Gillespie et al [91] used *static* pavement response models based on elastic layer theory. Monismith et al recognized the importance of the

frequency dependence of road response and modified the elastic modulus of the asphalt according to the 'predominant' loading frequency (wheel load resonant frequency + 5Hz to account for the speed of 90 km/h). The model used by Gillespie et al included a correction for vehicle speed. Cebon [46] accounted for the influence of speed and frequency of the applied loads by calculating the *dynamic* response of an idealized road model consisting of a beam supported by a damped elastic (Winkler) foundation, using the method described by equation 4.

There is an important difference in the assumed relationship between the wheel forces and road deterioration used in these studies. Monismith et al and O'Connell et al assumed that the wheel loads are randomly distributed over the road surface so that "*any single point in the wheel path is likely to sustain the same level of loading as any other point ... (and hence) ... may be subjected to the full spectrum of loads that a given truck might apply*" [158]. Thus they calculated the average value of the particular road damage criterion by assuming that each axle or axle group damages the road independently. O'Connell et al achieved this by calculating a modified 'road stress factor' (similar to eq. 11) based on theoretical pavement strains instead of the dynamic wheel loads. Monismith et al analyzed the wheel loads generated by one axle only of a tandem group.

Conversely, based on considerations of 'spatial repeatability' discussed in Section 4.3.11, Cebon [46], Gillespie et al [91] and Cole et al [63] calculated the accumulated damage at particular points along the road due to all of the axles of a vehicle, and then assumed that the road is likely to become unserviceable when a relatively small proportion of the surface area is damaged.

Monismith et al [158] concluded that for their particular conditions, the theoretical increase in damage done by dynamic wheel loads of three tandem suspensions compared with damage due to static wheel loads alone was: Torsion bar – 19%; Four-spring – 22%; Walking beam – 37%.

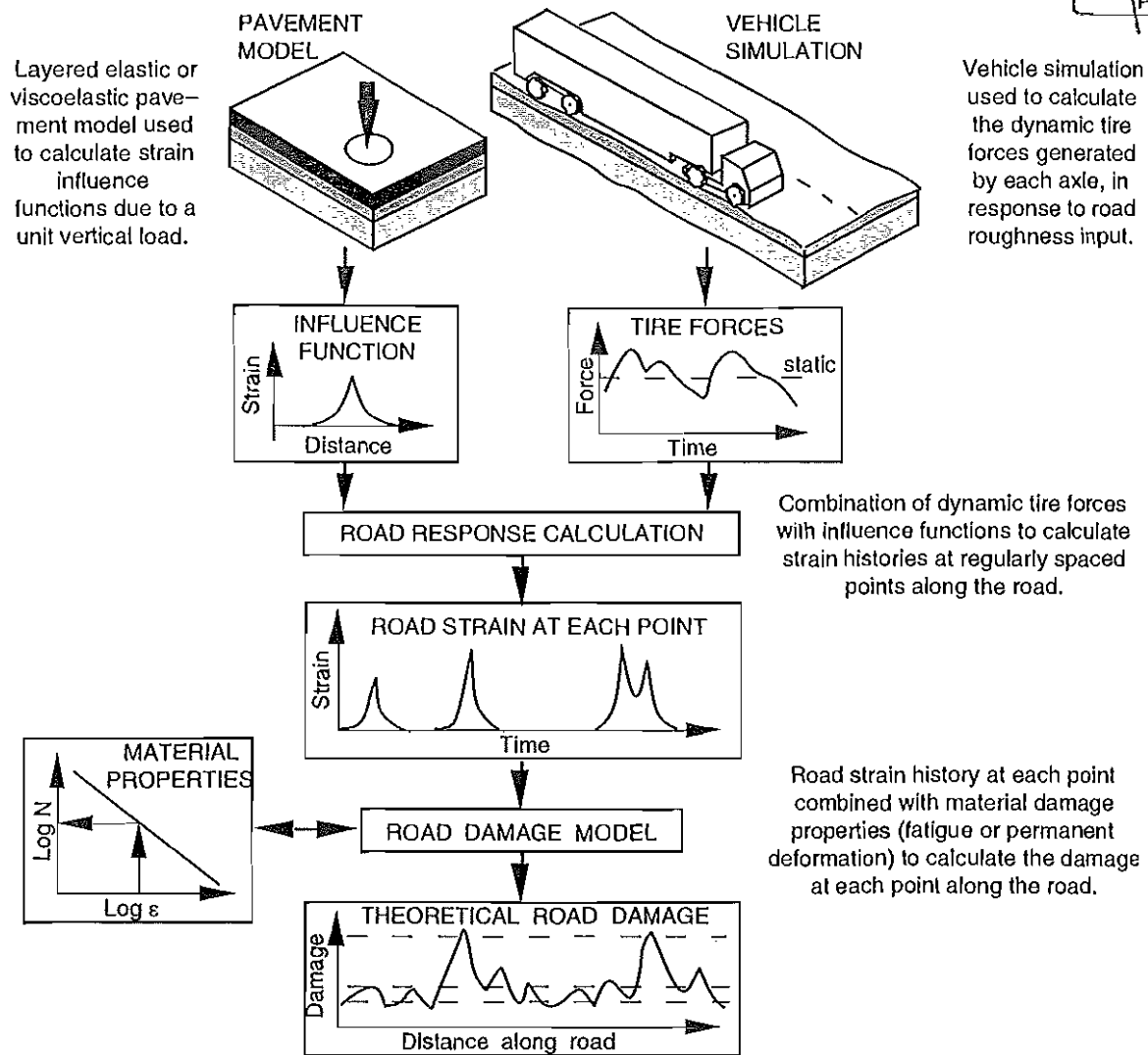


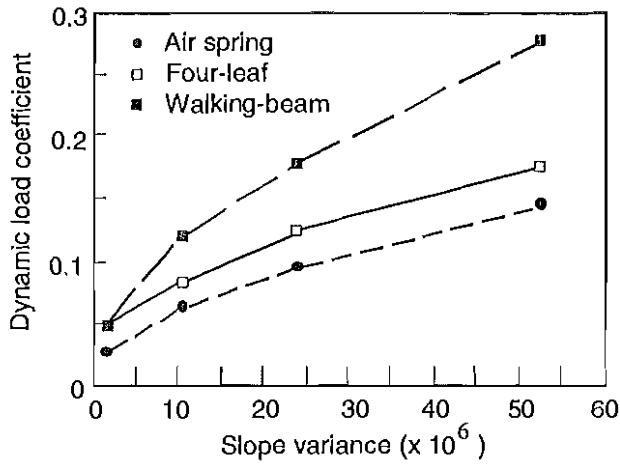
Fig. 47 Schematic diagram of 'single pass' road damage calculation.

O'Connell et al [165] performed a large parametric study of vehicle and pavement variables (see Appendix C). One typical result is shown in figure 48. They concluded that:

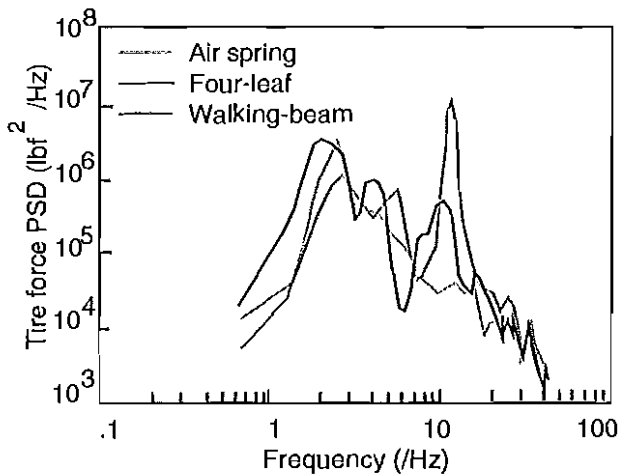
- (i) Dynamic tire forces can cause a significant increase in theoretical pavement damage, typically up to 25%, depending on the conditions, but this can be improved by careful suspension design.
- (ii) Air suspensions were found to be the least damaging and walking beam suspensions the most damaging (see figure 48c).
- (iii) Although dynamic loads and theoretical cracking damage were found to increase slightly with tandem axle spacing, rutting damage was found to decrease dramatically

because of reduced compressive strains in the subgrade.

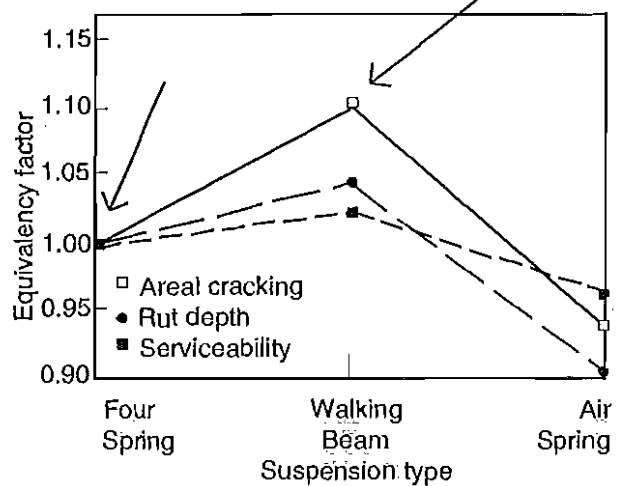
Cebon [44, 46] concluded that dynamic wheel loads are likely to have a significantly greater influence on pavement fatigue life than predicted in the other studies because he asserted that road deterioration is governed by damage at the worst locations (95th percentile) rather than the average value over the road surface. This assertion is consistent with the assumption of 'spatial repeatability' (Section 4.3.11), because it assumes that particular locations will be damaged significantly more than others by all vehicles in the 'fleet'. Gordon [93] postulated the same damage mechanism and estimated that dynamic loads were up to 14 times worse than static loads, for the worst suspensions.



(a)



(b)



(c)

Fig. 48 The effect of suspension type on simulated tire forces and flexible pavement damage. From O'Connell et al [165].

Cebon also concluded that:

- (i) For typical conditions of highway speeds and surface roughness, theoretical fatigue damage at the worst locations was found to be up to four times greater than that due to moving static loads. Theoretical rutting damage was found to be much less sensitive to dynamic loads.
- (ii) Theoretical fatigue damage done by articulated vehicles was generally found to increase with speed. Certain 'critical' speeds exist at which increased damage occurs due to pitch coupling between the axles and increased excitation of the modal responses on the vehicle. One typical result from [46] is shown in figure 49.
- (iii) On roads with relatively smooth surface profiles, at highway speeds, the increase in dynamic wheel loads with speed may be outweighed by the decrease in dynamic response of the road surface (due to the 'speed effect' described in Section 2.3.3). The net effect may be a reduction in fatigue damage at high speeds. This effect can be seen in figure 49.

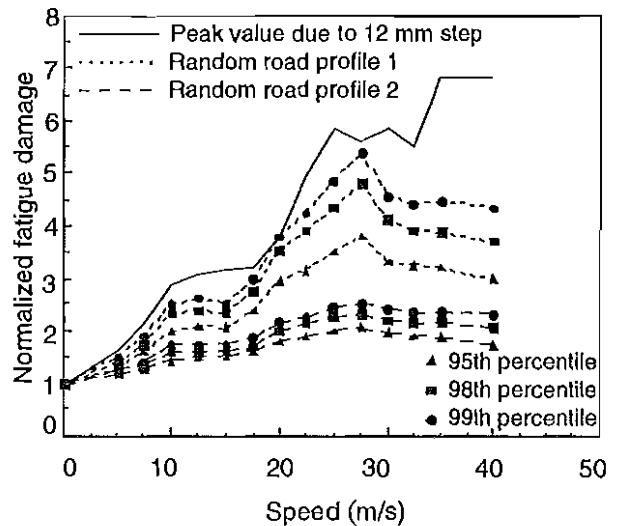
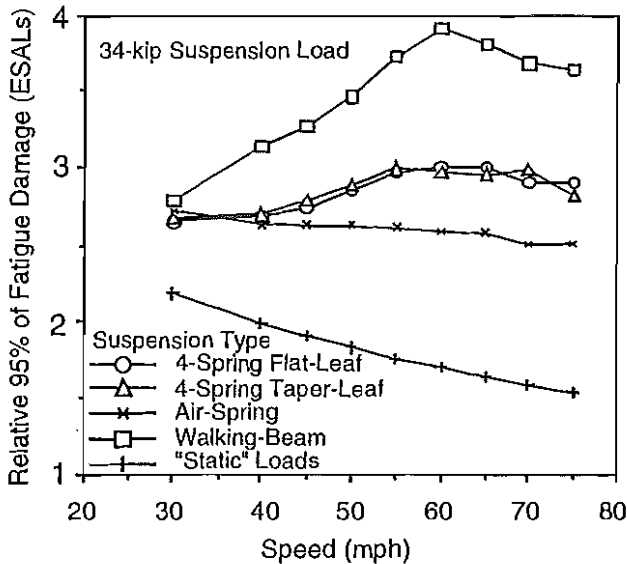


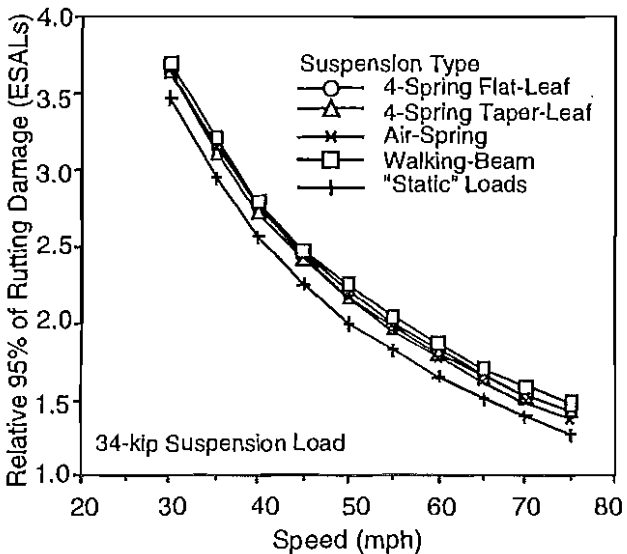
Fig. 49 Variation of normalized theoretical fatigue damage with speed, due to one pass of a tandem axle vehicle model with a 'four-spring' tandem suspension system. From Cebon [46].

Gillespie et al [91] performed an extensive study of the effects of dynamic tire forces on damage to flexible and rigid pavements and obtained qualitatively similar results to Cebon (above). Typical results for fatigue and rutting damage are shown in figures 50a,b.

Figure 50a shows a substantial increase in relative fatigue damage caused by dynamic loads. The walking-beam suspension generates a peak in



(a) Fatigue



(b) Rutting

Fig. 50 Effect of speed and suspension type on flexible pavement damage. Roughness of 150 in/mile (IRI). From [91]

fatigue damage at approximately 60 mph, very similar to that predicted by Cebon for a lightly damped four-spring suspension, and shown in figure 49. From figure 50b it can be seen that rutting damage decreases rapidly with speed, because of the viscoelastic nature of flexible pavements, and that dynamic loads have only a small influence. Gillespie et al also found that road damage increased with road roughness, but at different rates, depending on the suspension type.

5.2.3 Rigid Pavements

The jointed rigid (PCC) pavement analysis by Abbo et al [1, 144] is essentially a 'single vehicle pass' analysis but it includes a model of joint fault degradation with time. This study concluded the following:

- (i) Under static vehicle loads, the ends of concrete slabs are more prone to fatigue damage than the mid-slab region, due to the discontinuity in bending strength at the joints. Under dynamic loading, however, excitation of the sprung mass nodes of the vehicle by joint faults can increase significantly the fatigue damage predicted for the mid-slab regions.
- (ii) Suspensions ranked in order of increasing damage:

$$\text{single axle} < \text{four-spring tandem} < \text{walking beam tandem}$$
 Reducing the spacing of the four-spring tandem *increased* the predicted pavement strains and damage slightly. Reducing the walking beam spacing *decreased* dynamic loads substantially at highway speeds (depending on the speed, because of wheelbase filtering effects) and hence decreased predicted damage.
- (iii) Suspension spring characteristics (stiffness and hysteresis) were found to be important, but tire pressure was not.

Gillespie et al [91] also examined the effects of dynamic loads on rigid pavements and observed a similar suspension ranking to Abbo et al (above). Figure 51 is a typical result showing the influence of roughness level and suspension type on rigid pavement fatigue.

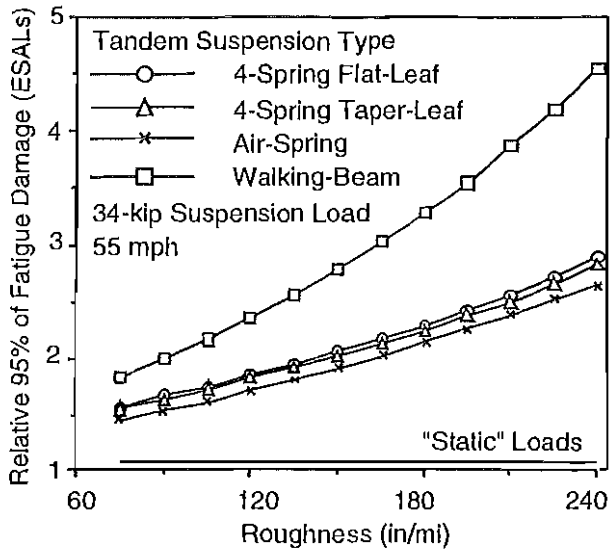


Fig. 51 Influence of tandem suspension type and roughness level on rigid pavement fatigue. From [91].

5.3 COMPARISON OF VEHICLE EFFECTS ON ROAD DAMAGE

The conclusions of this chapter and of Chapter 3 ('Static Loading Considerations') regarding the importance of various vehicle features on relative road damage are collected together in figure 52. The vertical axis indicates road damage (plotted on a logarithmic scale) relative to that caused by a 'baseline' condition of tandem axles, dual tires, perfect static load sharing, and no dynamic tire forces. Each dark bar in the chart represents the results published in one or more papers.

Some conclusions that can be drawn from the chart are:

- (i) Applying a tandem suspension load to a single axle can be expected to increase road damage by a factor of up to 25 (first bar of chart)³¹.
- (ii) Replacing dual tires with wide-base single tires may increase road damage by a factor of up to 10 (second bar of chart).

- (iii) Unequal static load sharing between axles in a tandem suspension may increase road damage by a factor of up to 3 (third bar of chart).
- (iv) The fourth bar summarizes the literature on the road-damaging effects of dynamic tire forces. The *average* increase in damage caused by dynamic forces, compared to static forces alone is approximately 10% - 40% ('mean damage' on the fourth bar of the chart, as calculated by the road stress factor and/or by neglecting spatial repeatability). This is small compared with the effects of tire type and unequal static load sharing shown in the second and third bars.

Assuming a high degree of 'spatial repeatability', the relative increase in *peak* road damage caused by dynamic forces is in the range 2 - 14 ('peak' damage in the fourth bar of the chart), which is comparable with the effects of tires and unequal static load sharing. It should be noted that the higher value of 14 is for 'walking-beam' and 'pivoted-spring' tandem suspensions [93].

If the assumption of *uniformly distributed damage* is correct, then dynamic loading is a relatively unimportant factor in road damage. In this case, discouraging the use of the popular wide-base single tires and improving static load sharing (both of which would be straightforward to enforce) may be much more effective than encouraging the use of particular suspension types.

Conversely, if the assumption of *spatial repeatability* is found to be generally correct, then dynamic loads are an important factor in road damage and suspension design has a strong influence. It is most important to account for this behavior when specifying tests for measuring the road-damaging potential of heavy vehicles.

³¹ This is not a particularly realistic scenario, but is included for comparison purposes.

Anexo 03

Directiva 96/53/Ce do Conselho
de 25 de Julho de 1996

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B**

DIRECTIVA 96/53/CE DO CONSELHO
de 25 de Julho de 1996

que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade

(JO L 235 de 17.9.1996, p. 59)

Alterada por:

	Jornal Oficial		
	n.º	página	data
► M1 Directiva 2002/7/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Fevereiro de 2002	L 67	47	9.3.2002

▼B

Artigo 2.º

Para efeitos da presente directiva, entende-ser por:

- «veículo a motor», qualquer veículo provido de um motor de propulsão que circule em estrada pelos seus próprios meios,
- «reboque», qualquer veículo destinado a ser atrelado a um veículo a motor, com exclusão dos semi-reboques, e que, pela sua construção e organização interna, se destine ao transporte de mercadorias,
- «semi-reboque», qualquer veículo destinado a ser atrelado a um veículo a motor, de tal maneira que uma parte deste reboque repouse sobre o veículo a motor e uma parte substancial do seu peso e do peso da carga seja suportada pelo referido veículo, e que, pela sua construção e organização interna, se destine ao transporte de mercadorias,
- «conjunto de veículos»:
 - quer um conjunto veículo-reboque constituído por um veículo a motor atrelado a um reboque,
 - quer um veículo articulado constituído por um veículo a motor acoplado a um semi-reboque,
- «veículo de transporte condicionado», qualquer veículo cujas superestruturas fixas ou móveis estejam especialmente equipadas para o transporte de mercadorias a uma temperatura controlada, e cujas paredes laterais, incluindo o isolamento, tenham pelo menos 45 milímetros de espessura,
- «autocarro», qualquer veículo que tenha mais de nove lugares sentados, incluindo o do condutor, e que, pela sua construção e organização interna, se destine ao transporte de passageiros e suas bagagens. Pode ter um ou dois andares e pode também rebocar um atrelado para bagagens,
- «autocarro articulado», qualquer autocarro constituído por duas partes rígidas ligadas entre si por uma secção articulada. Neste tipo de veículo, os compartimentos de passageiros situados em cada uma das partes rígidas comunicam entre si. A secção articulada permite a livre circulação dos passageiros entre as partes rígidas. A junção e a disjunção das duas partes apenas podem ser realizadas numa oficina,
- «dimensões máximas autorizadas», as dimensões máximas para a utilização de um veículo previstas no anexo I da presente directiva,
- «peso máximo autorizado», o peso máximo para a utilização, em tráfego internacional, de um veículo carregado,
- «peso máximo autorizado por eixo», o peso máximo, para utilização em tráfego internacional, de um eixo ou de um conjunto de eixos carregado,
- «carga indivisível», a carga que, para efeitos de transporte rodoviário, não possa ser subdividida em duas ou mais cargas sem custos ou risco de danos exagerados e que, devido às suas dimensões ou massas, não possa ser transportada por um veículo a motor, reboque, conjunto veículo-reboque ou veículo articulado que satisfaça todas as disposições da presente directiva,
- «tonelada», o peso exercido pela unidade de massa tonelada, correspondente a 9,8 kN (*quilonewton*).

Todas as dimensões máximas autorizadas especificadas no anexo I devem ser medidas de acordo com o anexo I da Directiva 70/156/CEE, sem tolerância positiva.

Artigo 3.º

1. Os Estados-membros não podem recusar ou proibir a utilização no seu território:
 - em tráfego internacional, de veículos registados ou postos em circulação em qualquer outro Estado-membro, por razões que digam respeito ao peso ou às dimensões,

▼MI

— em tráfego nacional, de veículos registados ou postos em circulação em qualquer outro Estado-Membro, por razões que digam respeito às dimensões

▼B

se esses veículos forem conformes com os valores-limite especificados no anexo I.

Esta disposição é aplicável mesmo que:

- a) Os referidos veículos não estejam em conformidade com o disposto na legislação do Estado-membro em causa em relação a certas características de peso e dimensões não referidas no anexo I;
- b) A autoridade competente do Estado-membro no qual os veículos foram registados ou postos em circulação tenha autorizado limites não previstos no n.º 1 do artigo 4.º, que excedam os fixados no anexo I.

2. Contudo, o disposto na alínea a) do n.º 1 não prejudica o direito dos Estados-membros de, tendo devidamente em conta o direito comunitário, exigirem que os veículos registados ou postos em circulação no seu território estejam em conformidade com as suas exigências nacionais em relação às características de peso e dimensões não referidas no anexo I.

3. No caso dos veículos de transporte condicionado, os Estados-membros podem exigir que estes sejam acompanhados de um documento ou placa de certificação ATP previstos no Acordo de 1 de Setembro de 1970 relativo aos transportes internacionais de produtos alimentares perecíveis e aos equipamentos especializados a utilizar nesses transportes.

*Artigo 4.º***▼MI**

1. Os Estados-Membros não autorizam a circulação normal nos seus territórios:

- a) De veículos ou de conjuntos de veículos para o transporte nacional de mercadorias que não respeitem as características definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 e 4.4 do anexo I;
- b) De veículos para o transporte nacional de pessoas, que não respeitem as características definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.4A, 1.5 e 1.5A do anexo I.

2. Todavia, os Estados-Membros podem autorizar a circulação nos seus territórios:

- a) De veículos ou de conjuntos de veículos para o transporte nacional de mercadorias que não respeitem as características definidas nos pontos 1.3, 2, 3, 4.1 e 4.3 do anexo I;
- b) De veículos para o transporte nacional de pessoas, que não respeitem as características definidas nos pontos 1.3, 2, 3, 4.1 e 4.3 do anexo I.

▼B

3. Os veículos ou conjuntos de veículos que excedam as dimensões máximas só podem circular mediante autorização especial não discriminatória das autoridades competentes, ou com base num regime não discriminatório acordado caso a caso com essas autoridades, quando transportarem ou se destinarem a transportar cargas indivisíveis.

4. Os Estados-membros podem autorizar a circulação no seu território ►MI de veículos ou de conjuntos de veículos utilizados no transporte que efectuem ◀ certas operações de transporte nacional, que não afectem significativamente a concorrência internacional no sector dos transportes e cujas dimensões se afastem das definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4 do anexo I.

Considera-se que as operações de transporte não afectam significativamente a concorrência internacional no sector dos transportes se se

▼B

encontrar preenchida uma das condições adiante previstas, nas alíneas a) e b):

- a) As operações de transporte serem efetuadas no território de um Estado-membro, por veículos ou conjuntos de veículos especializados, em circunstâncias em que não são habitualmente efetuadas por veículos provenientes de outros Estados-membros, por exemplo, as operações ligadas à exploração das florestas e à indústria florestal;
- b) O Estado-membro que permitir a realização no seu território de operações de transporte efetuadas por veículos ou conjuntos de veículos cujas dimensões se afastem das previstas no anexo I, autorizará igualmente a utilização de veículos a motor, reboques e semi-reboques de dimensões conformes com as especificadas no anexo I e combinados de modo a que se possa obter, pelo menos, o comprimento de carga autorizado nesse Estado-membro, por forma a que todos os operadores possam beneficiar de iguais condições de concorrência (abordagem modular).

O Estado-membro em causa, que deve adaptar a sua infra-estrutura rodoviária para poder preencher a condição prevista na alínea b), poderá no entanto proibir, até 31 de Dezembro de 2003 o mais tardar, ► **MI** a circulação no seu território de veículos utilizados no transporte nacional ◀ que ultrapassem as normas nacionais em vigor relativas a dimensões, na condição de a legislação nacional ser aplicável a todos os transportadores comunitários sem discriminações.

Os Estados-membros informarão a Comissão das medidas tomadas em aplicação do presente número.

5. Os Estados-membros poderão autorizar os veículos e conjuntos de veículos que utilizem novas tecnologias ou novos conceitos que não permitam satisfazer uma ou várias das exigências da directiva a efectuar determinadas operações de transporte local durante um período de ensaio. Os Estados-membros informarão a Comissão desse facto.

6. Até 31 de Dezembro de 2006, os Estados-membros podem autorizar a circulação no seu território de veículos ou de conjuntos de veículos utilizados no transporte de mercadorias e registados ou postos em circulação antes da aplicação da presente directiva, cujas dimensões excedam as definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4 do anexo I, devido à existência de disposições ou métodos de medição nacionais diferentes.

▼MI

7. Os Estados-Membros podem autorizar até 31 de Dezembro de 2020 a circulação no seu território dos autocarros, registados ou postos em circulação antes da data de execução da presente directiva, cujas dimensões sejam superiores às fixadas nos pontos 1.1, 1.2, 1.5 e 1.5A do anexo I.

▼B*Artigo 5.º*

Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 4.º:

- a) Para efeitos do artigo 3.º, considera-se que os veículos articulados postos em circulação antes de 1 de Janeiro de 1991, que não cumpram o disposto nos pontos 1.6 e 4.4 do anexo I, se encontram em conformidade com essas disposições, se não excederem o comprimento total de 15,50 m;
- b) Para efeitos do artigo 3.º e até 31 de Dezembro de 1998, considera-se que os conjuntos veículo-reboque, cujo veículo a motor tenha sido posto em circulação antes de 31 de Dezembro de 1991 e que não cumpram o disposto nos pontos 1.7 e 1.8 do anexo I, se encontram em conformidade com essas disposições, se não excederem o comprimento total de 18,00 m.

▼B

Artigo 6.º

1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para assegurar que os veículos referidos no artigo 1.º e conformes com a presente directiva estejam munidos de uma das provas referidas nas alíneas a), b) e c):

- a) Uma combinação das duas placas seguintes:
- «placa do construtor», elaborada e fixada nos termos da Directiva 76/114/CEE⁽¹⁾,
 - a placa relativa às dimensões conformes com o anexo III, elaborada e fixada nos termos da Directiva 76/114/CEE;
- b) Uma placa única elaborada e fixada nos termos da Directiva 76/114/CEE, contendo as informações das duas placas referidas na alínea a);
- c) Um documento único emitido pela autoridade competente do Estado-membro onde o veículo foi registado ou posto em circulação. Este documento deve conter as mesmas rubricas e as mesmas informações que figuram nas placas referidas na alínea a), sendo guardado em lugar facilmente acessível ao controlo e suficientemente protegido.

2. Quando as características do veículo deixem de corresponder às indicadas na prova de conformidade, o Estado-membro onde o veículo está registado tomará as medidas necessárias para que a prova de conformidade seja alterada.

3. As placas e documentos referidos no n.º 1 serão reconhecidos pelos Estados-membros como a prova de conformidade dos veículos prevista na presente directiva.

4. Os veículos munidos de uma prova de conformidade podem ser sujeitos:

- no que respeita às normas comuns relativas ao peso, a controlos por amostragem,
- no que respeita às normas comuns relativas às dimensões, apenas a controlos em caso de suspeita de não conformidade com a presente directiva.

5. A coluna central da prova de conformidade relativa ao peso indicará, se for caso disso, os valores comunitários em matéria de peso aplicáveis ao veículo em questão. Para os veículos referidos no ponto 2.2.2.e) do anexo I será inserida a menção «44 t», entre parêntesis, por baixo do peso máximo autorizado do conjunto de veículos.

6. Cada Estado-membro pode decidir, para qualquer veículo registado ou posto em circulação no seu território, que os pesos máximos autorizados pela legislação nacional sejam indicados, na prova de conformidade, na coluna da esquerda e que os pesos tecnicamente admissíveis sejam indicados na coluna da direita.

▼MI

Artigo 7.º

A presente directiva não prejudica a aplicação das disposições em vigor em cada Estado-Membro, em matéria de circulação rodoviária, que permitem limitar os pesos e/ou as dimensões dos veículos autorizados a circular em determinadas estradas ou obras de arte, independentemente do Estado em que tenha tido lugar o registo ou a entrada em circulação desses veículos.

É nomeadamente possível impor restrições locais no que se refere às dimensões e/ou aos pesos máximos autorizados dos veículos que podem ser utilizados em determinadas zonas ou estradas, no caso de as infra-estruturas não se adequarem a veículos longos e pesados, tais

(1) JO n.º L 24 de 30. 1. 1976, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 78/507/CEE da Comissão (JO n.º L 155 de 13. 6. 1978, p. 31).

▼M1

como centros urbanos, pequenas aldeias ou locais de particular interesse natural.

▼B*Artigo 8.º*

O artigo 3.º não é aplicável na Irlanda e no Reino Unido até 31 de Dezembro de 1998:

- a) No que respeita às normas referidas nos pontos 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 e 3.3.2 do anexo I:
- com excepção dos veículos articulados referidos no ponto 2.2.2, cujo:
 - i) peso total em carga seja igual ou inferior a 38 toneladas;
 - ii) peso sobre cada eixo triplo, com a distância definida no ponto 3.3.2, seja igual ou inferior a 22,5 toneladas;
 - com excepção dos veículos referidos nos pontos 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4, cujo peso total em carga seja igual ou inferior a:
 - i) 35 toneladas, para os veículos referidos nos pontos 2.2.3 e 2.2.4;
 - ii) 17 toneladas, para os veículos referidos no ponto 2.3.1;
 - iii) 30 toneladas, para os veículos referidos no ponto 2.3.3, sob reserva da observância das condições definidas nesse ponto e no ponto 4.3;
 - iv) 27 toneladas para os veículos referidos no ponto 2.4;
- b) No que respeita à norma referida no ponto 3.4 do anexo I, com excepção dos veículos referidos nos pontos 2.2, 2.3 e 2.4, cujo peso por eixo motor seja igual ou inferior a 10,5 toneladas.

▼M1*Artigo 8.ºA*

Até 9 de Março de 2005, Portugal e o Reino Unido podem recusar ou proibir a utilização no seu território dos autocarros referidos no ponto 1.1 do anexo I, excepto se satisfizerem os seguintes critérios de manobrabilidade:

- Com o veículo estacionado e com as rodas de direcção orientadas de forma a que, se o veículo se deslocasse, o ponto extremo da sua dianteira descreveria uma circunferência de 12,50 m de raio, é definido um plano vertical tangencial ao lado do veículo que se encontra voltado para o exterior do círculo, traçando uma linha no solo. No caso de um veículo articulado, as duas secções rígidas são alinhadas pelo plano.
- Quando o veículo se movimentar em qualquer direcção, descrevendo uma circunferência de 12,50 m de raio, nenhuma das secções deve ultrapassar o plano vertical em mais de 0,80 m, no caso dos autocarros rígidos com um comprimento inferior ou igual a 12 m ou em mais de 1,20 m, no caso dos autocarros rígidos com um comprimento superior a 12 m e dos autocarros articulados.

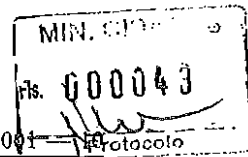
▼B*Artigo 9.º*

No que se refere à norma referida na alínea a) do ponto 1.2 do anexo I, os Estados-membros podem recusar ou proibir a utilização no seu território, até 31 de Dezembro de 1999, de autocarros de largura superior a 2,50 m.

Os Estados-membros informarão a Comissão das medidas tomadas ao abrigo do presente artigo. A Comissão informará os restantes Estados-membros.

Artigo 10.º

A partir da data indicada no artigo 11.º, as directivas enumeradas na parte A do anexo IV são revogadas, sem prejuízo das obrigações dos

**▼B**

Estados-membros quanto aos prazos de transposição enunciados na parte B daquele anexo.

As referências às directivas revogadas devem entender-se como referências à presente directiva e devem ser lidas de acordo com o quadro de correspondências do anexo V.

▼M1*Artigo 10.ºA*

Em relação ao ponto 1.5A do anexo I e o mais tardar em 9 de Março de 2005 a Comissão apresentará um relatório sobre a viabilidade da redução do valor de 0,60 m mencionado no segundo parágrafo daquele ponto, a fim de melhorar as condições de segurança ligadas à manobrabilidade dos autocarros longos. O relatório será, se necessário, acompanhado de uma proposta legislativa de alteração da presente directiva nesse sentido.

▼B*Artigo 11.º*

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de 17 de Setembro de 1997. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas devem conter uma referência à presente directiva ou ser dela acompanhadas na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições essenciais de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 12.º

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 13.º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

▼B

ANEXO I

PESOS E DIMENSÕES MÁXIMAS DOS VEÍCULOS E CARACTERÍSTICAS CONEXAS

1. Dimensões máximas autorizadas dos veículos referidos no n.º 1, alínea a), do artigo 1.º

▼MI

- 1.1 *Comprimento máximo*
- | | |
|--------------------------------------|---------|
| — veículo a motor excepto autocarros | 12,00 m |
| — reboque | 12,00 m |
| — veículo articulado | 16,50 m |
| — conjunto veículo-reboque | 18,75 m |
| — autocarro articulado | 18,75 m |
| — autocarro com dois eixos | 13,50 m |
| — autocarro com mais de 2 eixos | 15,00 m |
| — autocarro + reboque | 18,75 m |

▼B

- 1.2. *Largura máxima*
- a) Todos os veículos 2,55 m
- b) Superestruturas dos veículos de transporte condicionado 2,60 m
- 1.3. *Altura máxima (todos os veículos)* 4,00 m
- 1.4. Nas dimensões definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 estão compreendidas as superestruturas amovíveis e os dispositivos de carga normalizados, como contentores.

▼MI

1.4A Se estiverem instalados num autocarro quaisquer acessórios amovíveis tais como caixas de esquis, o comprimento do veículo, incluindo os acessórios, não deve exceder o comprimento máximo previsto no ponto 1.1.

▼B

1.5. Qualquer veículo a motor ou conjunto de veículos em movimento deve poder girar dentro de uma coroa circular com um raio exterior de 12,50 m e um raio interior de 5,30 m.

▼MI

1.5A *Requisitos adicionais para os autocarros*

Com o veículo estacionado, define-se um plano vertical tangencial ao lado do veículo que se encontra voltado para o exterior do círculo, traçando uma linha no solo. No caso de um veículo articulado, as duas secções rígidas são alinhadas pelo plano.

Quando, a partir de uma aproximação em linha recta, o veículo entra na superfície circular descrita no ponto 1.5, nenhum dos seus elementos pode ultrapassar o plano vertical em mais de 0,60 m.

▼B

1.6. Distância máxima entre o eixo da cavilha de engate e a retaguarda do semi-reboque 12,00 m

▼B

1.7.	Distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque entre os pontos exteriores mais avançados da área de carga atrás da cabina e o ponto mais recuado do reboque do conjunto, diminuída da distância entre a retaguarda do veículo a motor e a parte dianteira do reboque	15,65 m
1.8.	Distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque entre os pontos exteriores mais avançados da área de carga atrás da cabina e o ponto mais recuado do reboque do conjunto	16,40 m
2.	Peso máximo autorizado dos veículos (em toneladas)	
2.1.	<i>Veículos que fazem parte de um conjunto de veículos</i>	
2.1.1.	Reboque de 2 eixos	18 t
2.1.2.	Reboque de 3 eixos	24 t
2.2.	<i>Conjunto de veículos</i>	
2.2.1.	Conjunto veículo-reboque com 5 ou 6 eixos	
	a) Veículo a motor de 2 eixos com reboque de 3 eixos	40 t
	b) Veículo a motor de 3 eixos com reboque de 2 ou 3 eixos	40 t
2.2.2.	Veículos articulados de 5 ou 6 eixos	
	a) Veículo a motor de 2 eixos com semi-reboque de 3 eixos	40 t
	b) Veículo a motor de 3 eixos com semi-reboque de 2 ou 3 eixos	40 t
	c) Veículo a motor de 3 eixos com semi-reboque de 2 ou 3 eixos, que transporte um contentor ISO de 40 pés numa operação de transporte combinado	44 t
2.2.3.	Conjuntos veículo-reboque de 4 eixos, compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um reboque de 2 eixos	36 t
2.2.4.	Veículos articulados de 4 eixos compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um semi-reboque de 2 eixos, se a distância entre os eixos do semi-reboque:	
2.2.4.1.	for igual ou superior a 1,3 m e igual ou inferior a 1,8 m	36 t
2.2.4.2.	for superior a 1,8 m	36 t
		+ 2 t de tolerância se forem respeitados o peso máximo autorizado do veículo a motor (18 t) e o peso máximo autorizado do eixo duplo do semi-reboque (20 t) e se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível comunitário, tal como definido no anexo II
2.3.	<i>Veículos a motor</i>	
2.3.1.	Veículos a motor de 2 eixos	18 t

VB

2.3.2.	Veículos a motor de 3 eixos	< 25 t < 26 t
		se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível comunitário, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas
2.3.3.	Veículos a motor de 4 eixos com 2 eixos directores	32 t
		se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível comunitário, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas
2.4.	<i>Autocarros articulados de 3 eixos</i>	28 t
3.	Peso máximo autorizado por eixo dos veículos referidos no n.º 1, alínea b), do artigo 1.º (em toneladas)	
3.1.	<i>Eixos simples</i>	10 t
3.2.	<i>Eixos duplos dos reboques e semi-reboques. A soma dos pesos por eixo duplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:</i>	
3.2.1.	inferior a 1 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2.	igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3.	igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4.	igual ou superior a 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3.	<i>Eixos triplos dos reboques e semi-reboques. A soma dos pesos por eixo de um eixo triplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:</i>	
3.3.1.	inferior ou igual a 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2.	superior a 1,3 m e inferior ou igual a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4.	<i>Eixo motor</i>	
3.4.1.	Eixo motor dos veículos referidos nos pontos 2.2.1 e 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Eixo motor dos veículos referidos nos pontos 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4	11,5 t
3.5.	<i>Eixos duplos dos veículos a motor. A soma dos pesos por eixo de um eixo duplo não deve exceder, se a distância (d) entre eixos:</i>	
3.5.1.	for inferior a 1,0 m ($d < 1,0$ m)	11,5 t
3.5.2.	for igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$)	16 t
3.5.3.	for igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$)	< 18 t < 19 t
		se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível comunitário, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas

▼B

4. **Características conexas dos veículos referidos no n.º 1, alínea b), do artigo 1.º**

4.1. *Todos os veículos*

O peso suportado pelos eixos ou eixos motores de um veículo ou de um conjunto de veículos não deve ser inferior a 25 % do peso total em carga do veículo ou conjunto de veículos, quando o mesmo for utilizado no tráfego internacional.

4.2. *Conjuntos veículo-reboque*

A distância entre o eixo da retaguarda do veículo a motor e o eixo da frente do reboque não deve ser inferior a 3,00 metros.

4.3. *Peso máximo autorizado em função da distância entre eixos*

O peso máximo autorizado, em toneladas, de um veículo a motor de 4 eixos não pode exceder cinco vezes a distância, em metros, entre as linhas dos eixos extremos do veículo.

4.4. *Semi-reboques*

A distância medida horizontalmente entre o eixo da cavilha de engate e qualquer ponto da dianteira do semi-reboque não deve ser superior a 2,04 metros.

Anexo 04

Pesos e Dimensões

Decreto 779/95 Anexo R - Item 2.6

ANEXO R

PESOS Y DIMENSIONES

Anexo al Artículo 53 incisos c) y d).

1. Las dimensiones máximas establecidas en el inciso c) del Artículo 53 de la Ley, se complementan con las siguientes:

1.1. Omnibus urbano, tendrá un largo máximo de TRECE CON VEINTE METROS (13,20 m). En este tipo de vehículos todas las dimensiones máximas pueden ser menores, en función de la tradición normativa y las características de la zona a la que están afectados:

1.2. Los vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí, son de circulación restringida y no podrán exceder las siguientes dimensiones (incluyendo la carga):

1.2.1. Ancho: DOS CON SESENTA METROS (2,60 m);

1.2.2. Alto: CUATRO CON TREINTA METROS (4,30 m);

1.2.3. Largo: VEINTIDOS CON CUARENTA METROS (22,40 m);

1.2.4. Restricciones: estas unidades no pueden:

1.2.4.1. Circular de noche, ni con tormenta o niebla;

1.2.4.2. Ingresar en ciudades, salvo que utilice autopistas o autorización local;

1.2.4.3. Utilizar los tramos de camino que la autoridad vial le restrinja en función de las características del mismo. El ente vial correspondiente indicará las estructuras con gálibo insuficiente para la circulación de estos vehículos, siendo responsabilidad del transportistas requerir la información necesaria para determinar de sus itinerarios;

1.2.5. Señalamiento: Cada formación debe llevar en la parte posterior un cartel rígido retrorreflectivo de DOS METROS (2 m) de ancho por UN METRO CON CINCUENTA CENTIMETROS (1,50 m) de alto, como mínimo, con franjas rojas y blancas intercaladas, oblicuas a CUARENTAY CINCO GRADOS SEXAGESIMALES (45°), de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho y en el centro, sobre fondo blanco con letras negras, la leyenda:

PRECAUCION AL SOBREPASO

LARGO m.

2. Los pesos máximos, establecidos por la Ley, que los vehículos pueden transmitir a la calzada, se complementan con lo siguiente:

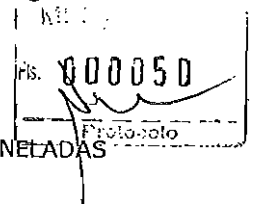
2.1. Para el conjunto (tándem) doble de ejes:

2.1.1. Con ruedas individuales, DIEZ TONELADAS (10 t) e individualmente CINCO (5) por eje;

2.1.2. Uno con rodado doble y otro con ruedas individuales: CATORCE TONELADAS (14 t), NUEVE (9) para el primero y CINCO (5) para el otro;

2.1.3. Ambos con rodados doble: DIECIOCHO TONELADAS (18 t), NUEVE (9) por cada eje;

2.2. Por conjunto (tándem) triple de ejes:



2.2.1. Con DOS (2) de rodados dobles y el otro con ruedas individuales, VEINTIUNA TONELADAS (21 t) y por cada eje dual OCHO CON CINCO (8,5 t) y CUATRO (4) para el otro caso;

2.2.2. Todos de rodado doble, VEINTICINCO CON CINCO TONELADAS (25,5 t) OCHO CON CINCO (8,5) por cada eje.

2.3. Los Carretones dotados de ejes con ruedas múltiples, más de cuatro (4) ruedas por eje: uno con OCHO TONELADAS (1,8 t) por rueda. Las unidades, acoplados o semirremolques, que no sobrepasen las medidas en largo y ancho definidas en el Artículo 53 punto c, independientemente de su diseño, podrán transportar las cargas máximas establecidas en los puntos 2 y 3 del Artículo 53.

2.4. La utilización de cubiertas superanchas (denominadas también de base amplia), se ajustará a lo siguiente:

2.4.1. El empleo de cubiertas superanchas se permitirá a los vehículos equipados con suspensión neumática y que hayan sido diseñados originalmente con ese tipo de neumáticos. Toda adaptación o modificación del diseño original de fábrica deberá hacerse bajo responsabilidad y con expresa autorización del fabricante no admitiéndose ningún otro tipo de certificación.

2.4.2. Las cubiertas superanchas no pueden utilizarse como adaptación en ejes de tracción (eje motriz);

2.5. Sin perjuicio de los máximos señalados para cada conjunto de ejes, se debe respetar el límite asignado individualmente a cada eje que conforma el mismo;

2.6. Para el caso de vehículos destinados al transporte de pasajeros y carga, dotados de suspensión neumática o equivalente, los pesos máximos por eje o conjunto, se incrementan un CINCO POR CIENTO (5%) sobre los fijados en la Ley;

3. Se considera conjunto (tándem) doble de ejes, al agrupamiento de DOS (2) ejes consecutivos pertenecientes a un mismo vehículo y unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permite repartir el peso entre ambos ejes cuando la distancia entre los centros de los mismos es mayor de UNO CON VEINTE METROS (1,20 m) y menor de DOS CON CUARENTA METROS (2,40 m);

3.1. Si la distancia es inferior al mínimo, el peso máximo se reduce en UNA TONELADA (1 t) por cada OCHO CENTÍMETROS (8 cm) menos de distancia entre ejes;

3.2. Si la distancia es superior al máximo, los ejes se consideran independientes;

4. Se considera conjunto (tándem) triple de ejes, al agrupamiento de tres ejes consecutivos de un mismo vehículo unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permite la distribución de pesos entre ellos, cuya distancia entre el centro de los ejes consecutivos debe ser superior a UN METRO CON VEINTE CENTÍMETROS (1,20 m) e inferior a TRES METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (3,60 m) y la separación entre los centros de los ejes no continuos del tándem debe ser superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (2,40 m) e inferior a CUATRO METROS CON OCHENTA CENTÍMETROS (4,80 m).

4.1. Si cualquiera de las distancias es inferior al mínimo de UNO CON VEINTE (1,20m), el peso máximo se reducirá UNA TONELADA (1 t.) por cada OCHO CENTÍMETROS (8 cm.) menos de distancia entre ejes.

4.2. Si cualquiera de las distancias entre centros de ejes consecutivos es superior al máximo de DOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (2,40 m), se considerarán ejes independientes y/o tándem, según corresponda.

5. Tolerancias:

5.1. Para las distancias mencionadas en el punto 4 se admitirá una tolerancia del UNO POR

CÓPIAS PARA:

DENDE – Álvaro Vial / Marcio A. Luciano

SEAT – Giovani Crestani / Paulo Mutterle / Jonatas Araldi / Alessandro Marchesan

DENPRO – Flávio do Nascimento Filho / Dinor Moretto

ENSAIOS DA ENGENHARIA EXPERIMENTAL EM: (X) VEÍCULO
() COMPONENTE

DENOMINAÇÃO DO ENSAIO: ENSAIO DE ESTABILIDADE LATERAL (TILT TEST)**OBJETIVOS:**

Realizar ensaio de estabilidade lateral, com base no Anexo II da Resolução CONTRAN 316/09, de 08 de Maio de 2009, Diretiva 2001/85 CE, de 20 de Novembro de 2001 e Decreto 175/2006, de 28 de Dezembro de 2006.

PROCEDIMENTOS E CONDIÇÕES:

○ ensaio foi realizado conforme os procedimentos descritos no Anexo II da Resolução CONTRAN 316/09; item 7.4 do Anexo I, Diretiva 2001/85/CE e Decreto 175/2006.

Sobre todas as poltronas do veículo (passageiros, motorista e auxiliar de motorista) foram posicionadas bombonas plásticas carregadas com areia, pesando 71 kg cada. As bombonas foram dispostas de tal forma a manter a similaridade do centro de gravidade de uma pessoa sentada.

○ veículo em condições de ordem de marcha e com as massas adicionadas às poltronas foi posicionado na plataforma e inclinado, primeiramente, com a lateral esquerda para baixo e posteriormente, com a lateral direita para baixo. Após a realização do ensaio foram pesados, o veículo (peso total e por eixo) e uma bombona, selecionada aleatoriamente. (Vide fotos)

Para garantir a segurança do ensaio, cintas foram utilizadas para amarração do veículo à plataforma e para apoio da lateral do veículo. Todas as cintas foram reguladas de tal forma que não influenciassem no resultado final do ensaio.

EQUIPAMENTOS UTILIZADOS:

- Plataforma de aço com base rígida que permite o posicionamento do veículo com todos os eixos apoiados. A referida plataforma possui dois atuadores hidráulicos que rotacionam a sua base sobre um eixo longitudinal, permitindo inclinações superiores a 45°;

- Equipamento para medição de inclinação da plataforma, com resolução de 0,001°, composto por um inclinômetro eletrônico, com variação angular de $\pm 45^\circ$, um sistema para aquisição de dados com conversor Analógico/Digital e um computador para interpretação e armazenamento dos dados coletados durante o ensaio;
- Quatro cintas com catraca com capacidade máxima de 5.000 kg cada, para amarração preventiva do veículo à base plataforma;
- Para apoio preventivo da lateral do veículo durante a inclinação da plataforma foram utilizadas duas cintas com capacidade máxima de 8.000 kg cada, presas à plataforma por duas correntes e tracionadas pelo deslocamento da lança de um caminhão guincho;
- Duas correntes com capacidade máxima de 8.000 kg;
- Um caminhão guincho com capacidade superior a 10.000 kg;
- Balança de piso com capacidade máxima de 60.000 kg e resolução de 10 kg;
- Balança digital com capacidade máxima de 250 kg e resolução de 0,05 kg.

DESCRIÇÃO E CARACTERÍSTICAS DO PRODUTO:

Carroceria número 225248, modelo Paradiso 1800 DD G7, montada sobre chassi Volvo B12 R MK II. Segue uma breve relação das principais características do veículo:

- 52 poltronas modelo semi-leito 1060 (44 no piso superior + 8 no piso inferior);
- Um tanque de combustível com capacidade total de 700 litros;
- Pneus Michelin 295/80 R 22,5;
- Pressão dos pneus 120 PSI;
- Entre eixos 7,07 m;
- Comprimento total 14,00 m;
- Peso por eixo do veículo em ordem de marcha mais pesos adicionados sobre as poltronas:
 - Rodado dianteiro: 6.850 kg
 - Rodados traseiros 14.470 kg
 - TOTAL: 21.250 kg.

FORNECEDOR: Marcopolo S/A.

RESULTADOS:

Nas duas etapas do ensaio o segundo rodado traseiro (eixo de apoio) perdeu parcialmente o contato com a base da plataforma (*vide fotos*).

A tabela 1 apresenta o resultado de inclinação para cada uma das etapas do ensaio.

Tabela 1 – Resultado do ensaio de estabilidade lateral.

Etapa	Inclinação máxima
Lado esquerdo para baixo	28,2º
Lado direito para baixo	28,8º

CONCLUSÃO:

O veículo descrito anteriormente cumpre integralmente os requisitos da Resolução CONTRAN 316/09 e da Diretiva 2001/85/CE, no que se refere ao ensaio de estabilidade lateral.

INÍCIO DO TESTE: 31/05/2011

TÉRMINO DO TESTE: 22/06/2011

EXECUTADO POR:

APROVADO POR:

Téc. Guilherme Motter

Téc. Elton João Zanol

Téc. Thiago Machado

Eng. Jocemar Chiele

MOD 0135/3

1ª Etapa: Inclinação com a lateral esquerda do veículo para baixo

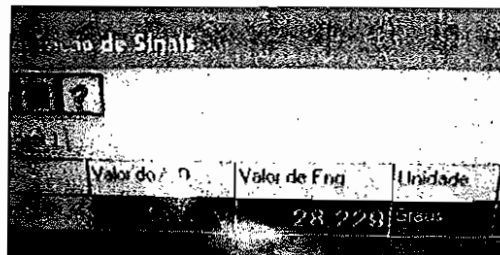
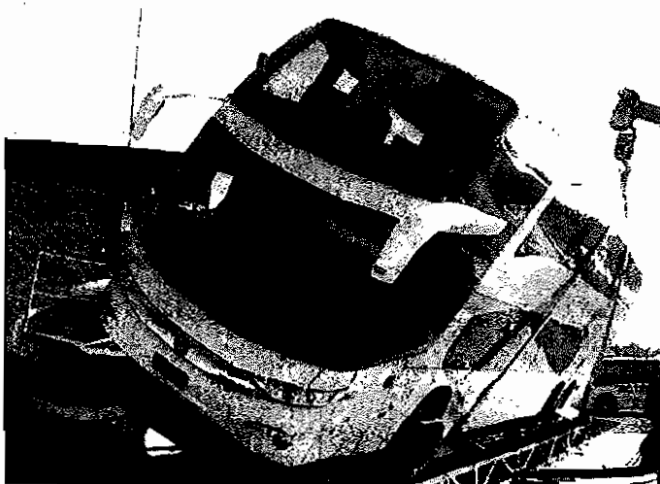
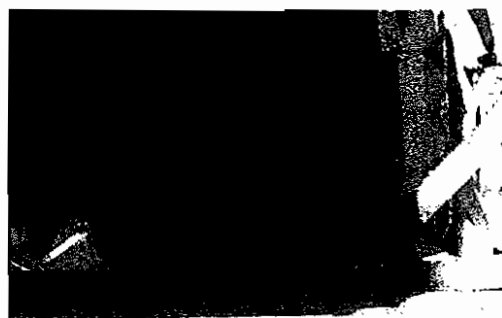
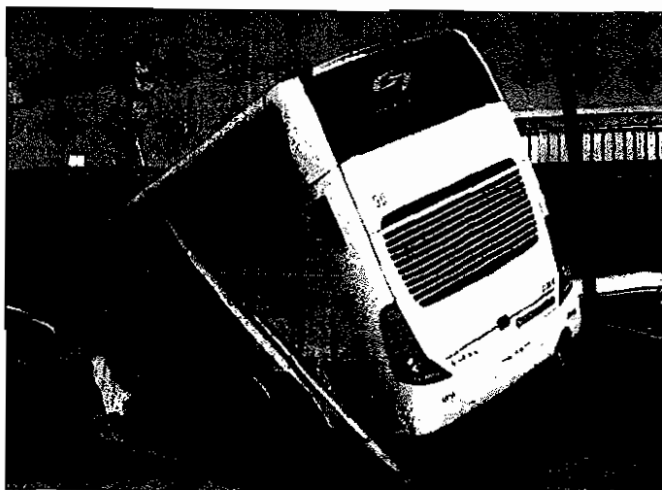


Imagem da tela de monitoração do *software* de aquisição de dados apresentando a inclinação máxima obtida no ensaio.



Perda de contato do rodado traseiro com a base da plataforma.

2ª Etapa: Inclinação com a lateral direita do veículo para baixo

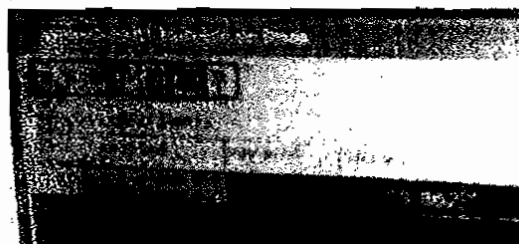
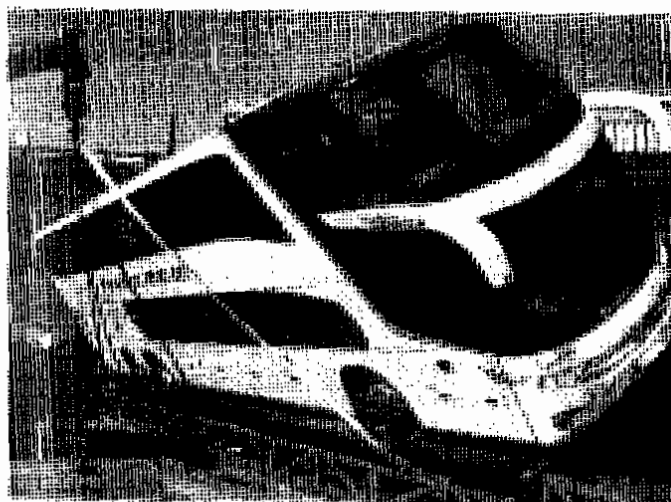
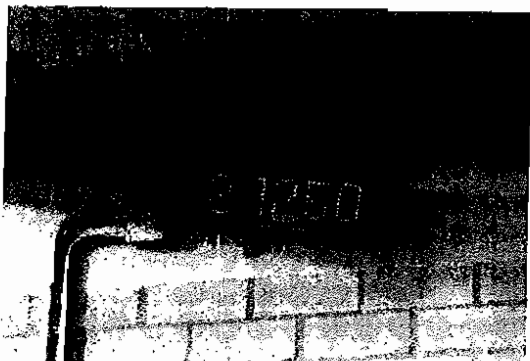


Imagem da tela de monitoração do *software* de aquisição de dados apresentando a inclinação máxima obtida no ensaio.

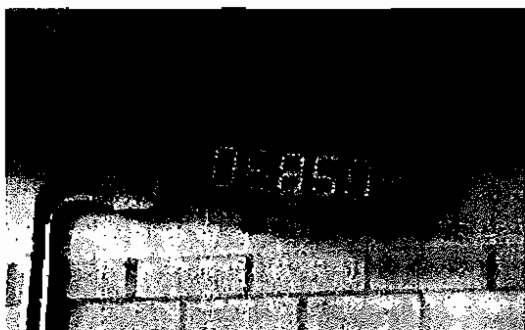


Perda de contato do rodado traseiro com a base da plataforma.

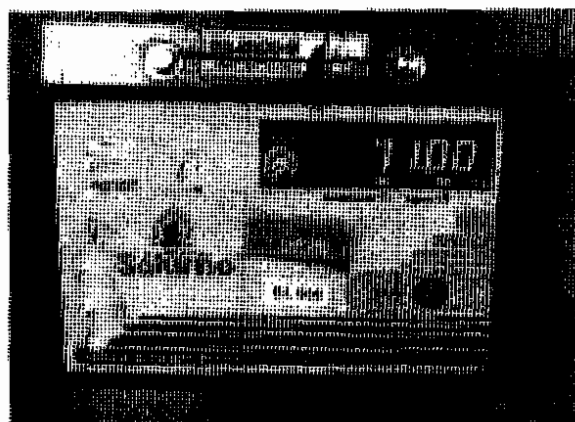
Resultados de pesagem:



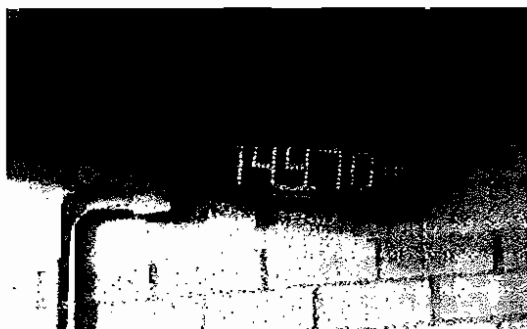
Peso total do veículo.



Apenas eixo dianteiro apoiado.



Apenas os eixos traseiros apoiados.



Apenas rodados traseiros apoiados.

Disposição das bombonas sobre as poltronas:





DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE
(de acordo com a ABNT NBR ISO/IEC 17050-1)

Número: **029/2012**

Nome do Emitente: **MARCOPOLO S.A., CNPJ 88.611.835/0008-03**

Endereço do Emitente: **Avenida Rio Branco, 4889, Bairro Ana Rech, Caxias do Sul - RS**

Objeto da declaração:

Marca: **VOLVO/MARCOPOLO** Abrev. - **VOLVO/MPOLO**

Modelo: **PARADISO**

Versão: **DOUBLE DECK (PISO DUPLO)** Abrev. - **DD**

O objeto da declaração acima está em conformidade com os requisitos dos seguintes documentos:

Documento nº.	Título	Identificação do Laboratório do Ensaio	Identificação Relatório de Ensaio
CONTRAN nº. 48/98	Ancoragem dos cintos de segurança	Engenharia Experimental MARCOPOLO	066/09
CONTRAN nº. 48/98	Cintos de segurança	VEHICLE CERTIFICATION AGENCY	E11 16R-066236 E11 16R-066259 E11 16R 055896
CONTRAN nº. 316/09	Requisitos de segurança para microônibus e ônibus	Declaração	Declaração
CONTRAN nº. 316/09	Inclinação lateral (estabilidade)	Engenharia Experimental MARCOPOLO	113/2011
CONTRAN nº. 316/09	Sistema retenção cadeira de rodas	NA	NA
CONTRAN nº. 316/09	Proteção antiinvasão traseira	NA	NA

Informação Adicional:


A empresa MARCOPOLO S.A. declara que opera com um sistema de gestão que controla as operações do laboratório que executou os ensaios de nível 3.

Assinado por e em nome de:

Edson Dalle Molle Mainieri, Paulo Andrade de Jesus e Paulo Roberto Mutterle
em nome da empresa Marcopolo S.A.

Caxias do Sul, 28 de Setembro de 2012.


PAULO ROBERTO MUTTERLE
Responsável Técnico


EDSON DALLE MOLLE MAINIERI
Representante Legal


PAULO ANDRADE DE JESUS
Representante Legal

Marcopolo S.A.

Unidade Ana Rech - Av. Rio Branco, 4889 - Bairro Ana Rech - 95060-650 - Caxias do Sul - RS - Brasil
Unidade Planalto - Av. Marcopolo, 280 - Bairro Planalto - 95086-200 - Caxias do Sul - RS - Brasil
Fone: 55 (54) 2101.4000 - Fax: 55 (54) 2101.4121 - www.marcopolo.com.br



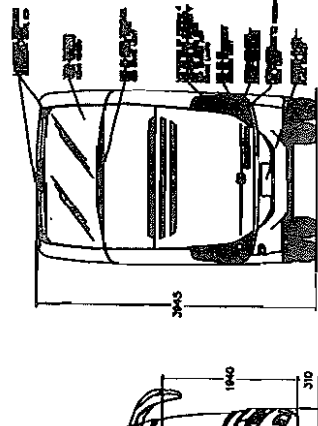
1.4 Para os itens relacionados nesta tabela deverá, ser apresentada declaração de que a empresa opera um sistema de gestão que controle as operações do laboratório que executou os ensaios.

Anexo E - Certificado da ISO

1.5 Relatórios com controle Nível 3 – Ensaios, relacionados à segurança passiva do veículo

Item Veicular	Dispositivo Legal	Caminhão Inacabado	Caminhão acabado	Caminhão Trator	Chassi Plataforma	Microônibus	Ônibus	Identificação dos laboratórios de ensaio	Identificação de relatório de ensaio	Obs.:
Ancoragem dos cintos de segurança	CONTRAN n.º. 48/98	X	X	X		X	X	Engenharia Experimental MARCOPOLO	066/09	NBR 6091
Cintos de segurança	CONTRAN n.º. 48/98	X	X	X		X	X	VEHICLE CERTIFICATION AGENCY	E11 16R-066236 E11 16R-066259 E11 16R 055896	
Condições de resistência frente ao capotamento (carga vertical e lateral)	CONTRAN n.º. 316/09					X	X	Engenharia Experimental MARCOPOLO	086/11	
Condições de resistência ao impacto frontal	CONTRAN n.º. 316/09					X	X	Engenharia Experimental MARCOPOLO	088/11	
Condições de resistência a impactos na lateral esquerda	CONTRAN n.º. 316/09					X	X			Existência de proteção contra impacto lateral, conforme item 2.2 a 2.4 do Apêndice 2 do Anexo III
Resistência da superestrutura	CONTRAN n.º. 316/09						X			Compulsória a partir de 01/01/2012, aplicado somente para veículos de piso único conforme Tabela 2 do Anexo III
Inclinação lateral (estabilidade)	CONTRAN n.º. 316/09					X	X	Engenharia Experimental MARCOPOLO	113/2011	
Sistema retenção cadeira de rodas	CONTRAN n.º. 316/09					X	X	NA	NA	Quando aplicável
Proteção anti-intrusão traseira	CONTRAN n.º. 316/09						X	NA	NA	Quando aplicável

A		B	
1		2	

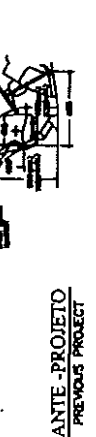


NOTA:
Quando eventualmente houver diferença entre escala e cotas preverá-se a cota. Quando eventualmente haja diferença entre as escalas e as cotas preverá-se a cota.
Quota will always prevail in the event of a difference between scales and quot. /

Todas as dimensões tomadas em relação ao eixo terão tolerância ± 2.0 mm (verificado suspenso).
Capacidade volumétrica de acondicionamento de passageiros = 16,2m³.
Capacidade volumétrica de los pasajeros = 16,2m³.
Luggage compartment volume capacity = 15,6m³.

Todas las dimensiones tomadas en relación al eje tendrán tolerancia $\pm 2,0$ mm (verificación suspenso).
O Compôr de responsabilidade pelo contido transporte de passageiros e/o cargas dentro do número de capacidade que comporta o veículo, de acordo com o projeto Mecânico e construo e regulatório a normas vigentes. No caso de não estar em conformidade, o projeto será submetido às normas internacionais.

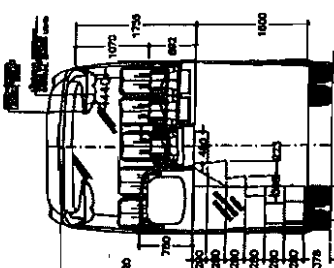
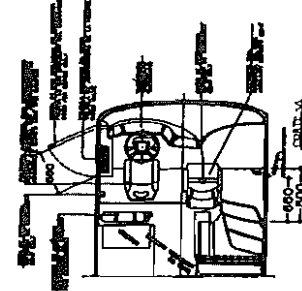
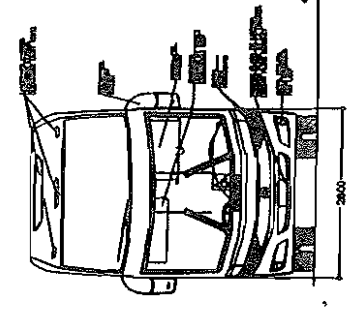
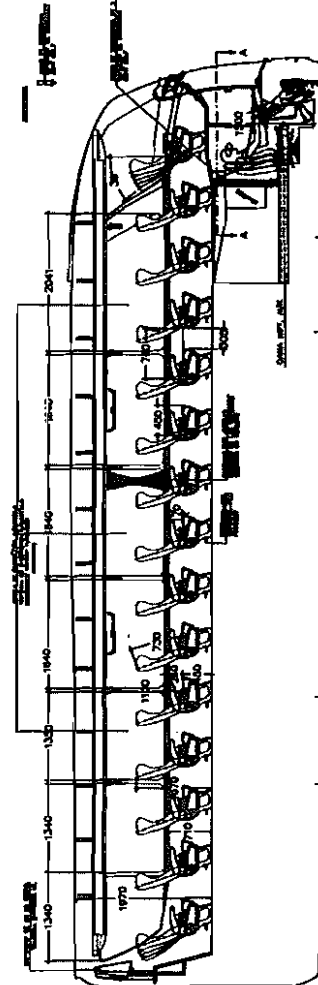
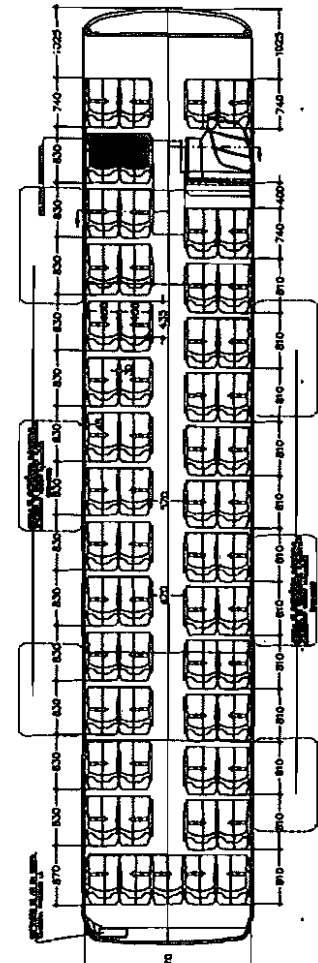
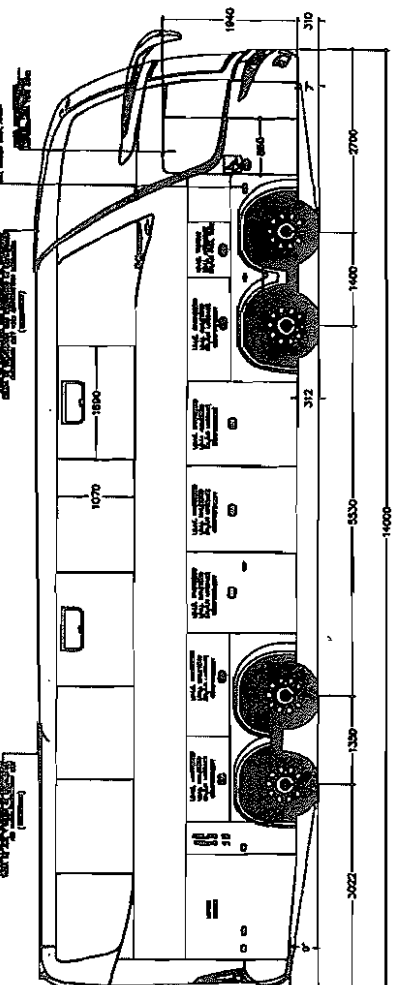
The buses shall be responsible for correct transportation of passengers and cargo, and accord comply with the number of passengers and the amount of cargo in the bus. In full accordance with Mexico's project and conforming with local legislation and regulation, and, in case there where no local legislation and regulation, international regulation will apply.



DETALLE DA BARRA DE TORÇÃO (MEXICANA) para ser usado em:

ITEM	QUANTIDADE	UNIDADE	VALOR UNITÁRIO (R\$)	VALOR TOTAL (R\$)
01	1	kg	12.000	12.000
02	1	kg	17.000	17.000
03	1	kg	20.000	20.000
04	1	kg	22.000	22.000

COM O PROJETO COMPLETO, INCLUI SEGURO DE ROUBO E INCÊNDIO. VALOR: R\$ 1.500,00. CUSTO DE SERVIÇO: R\$ 100,00. VALOR TOTAL: R\$ 1.600,00.



PROJETO DE BARRA DE TORÇÃO (MEXICANA)

PROJETO Nº: 10319677

PROJETO DE: []

PROJETADE POR: []

PROJETADE EM: []

PROJETADE PARA: []

PROJETADE PARA: []

CÓPIAS PARA:

DENDE – Álvaro Vial / Marcio Luciano

SEAT – Paulo Mutterle / Julio Balbinotti / Jonatas Araldi / Alessandro Marchesan

DENPRO – José Luiz Goes / Carlos Sartor

ENSAIOS DA ENGENHARIA EXPERIMENTAL EM: (X) VEÍCULO
() COMPONENTE

DENOMINAÇÃO DO ENSAIO: ENSAIO DE ESTABILIDADE LATERAL (TILT TEST)**OBJETIVOS:**

Realizar ensaio de estabilidade lateral, com base no Anexo II da Resolução CONTRAN 316/09, de 08 de Maio de 2009, Diretiva 2001/85 CE, de 20 de Novembro de 2001 e Decreto 175/2006, de 28 de Dezembro de 2006.

PROCEDIMENTOS E CONDIÇÕES:

O ensaio foi realizado conforme os procedimentos descritos no Anexo II da Resolução CONTRAN 316/09; item 7.4 do Anexo I, Diretiva 2001/85/CE e Decreto 175/2006; onde o veículo a ser ensaiado deve admitir uma inclinação de 28 graus sexagesimais (para os dois lados) da base na qual este estiver apoiado, sem que se ultrapasse o ponto no qual ocorre o capotamento do mesmo.

Sobre todas as poltronas do veículo (passageiros, motorista e auxiliar de motorista) foram posicionadas bombonas plásticas carregadas com areia, pesando 71 kg cada. As bombonas foram dispostas de tal forma a manter a similaridade do centro de gravidade de uma pessoa sentada.

O veículo em condições de ordem de marcha e com as massas adicionadas às poltronas foi posicionado na plataforma e inclinado, primeiramente, com a lateral direita para baixo e posteriormente, com a lateral esquerda para baixo.

Para garantir a segurança do ensaio, cintas foram utilizadas para amarração do veículo à plataforma e para apoio da lateral do veículo. Todas as cintas foram reguladas de tal forma que não influenciassem no resultado final do ensaio.

EQUIPAMENTOS UTILIZADOS:

- Plataforma de aço com base rígida que permite o posicionamento do veículo com todos os eixos apoiados. A referida plataforma possui dois atuadores hidráulicos que rotacionam a sua base sobre um eixo longitudinal, permitindo inclinações superiores a 45°;
- Equipamento para medição de inclinação da plataforma com resolução de 0,01°, composto por um inclinômetro eletrônico, com variação angular de $\pm 45^\circ$, um sistema para aquisição de dados com conversor Analógico/Digital e um computador para processamento e armazenamento dos dados coletados durante o ensaio;
- Quatro cintas com catraca com capacidade máxima de 5.000 kg cada para amarração preventiva do veículo à base;
- Para apoio preventivo da lateral do veículo durante a inclinação da plataforma foram utilizadas duas cintas com capacidade máxima de 8.000 kg cada, presas à plataforma por duas correntes e tracionadas pelo deslocamento da lança de um caminhão guincho;
- Duas correntes com capacidade máxima de 8.000 kg;
- Um caminhão guincho com capacidade superior a 10.000 kg;

DESCRIÇÃO E CARACTERÍSTICAS DO PRODUTO:

Carroceria número 335338, modelo Paradiso 1600 LD G7, montada sobre chassi Mercedes Benz O500RSD 2436 6x2, da empresa Brasil Sul Linhas Rodoviárias LTDA. Segue uma breve relação das principais características do veículo:

- 44 poltronas modelo semi-leito 1060;
- 1 poltrona de motorista;
- Um tanque de combustível com capacidade total de 700 litros, localizado sobre o último eixo do veículo;
- Rodas de alumínio 22,5";
- Pressão dos pneus 120 PSI;
- Pneus Goodyear G658 295/80 R22.5;
- Comprimento total 14000 mm;
- Entre eixos 6680 mm;
- Sanitária na traseira lado direito.

Abaixo segue uma tabela com os valores do peso por eixo do veículo em ordem de marcha, tanque cheio, e os pesos adicionados sobre as poltronas (condição do teste):

Tabela 1 – Peso do veículo carregado.

Eixo dianteiro	5.950 kg
Eixos traseiros	14.100 kg
Total	20.020 kg

FORNECEDOR: Marcopolo S/A.

RESULTADOS:

A tabela 2 apresenta o resultado de inclinação para cada uma das etapas do ensaio.

Tabela 2 – Resultado do ensaio de estabilidade lateral.

Etapas	Inclinação obtida
Lado esquerdo para baixo	28,1º
Lado direito para baixo	28,1º

Durante o ensaio foram tiradas algumas fotos que estão no anexo deste relatório.

CONCLUSÃO:

O ensaio foi realizado conforme o especificado no Anexo II da Resolução CONTRAN 316/09, no item 7.4 do Anexo I, Diretiva 2001/85/CE e no Decreto 175/2006. De acordo com os resultados obtidos, conclui-se que o veículo testado atende ao estabelecido nessas normas.

INÍCIO DO TESTE: 22/06/2011

TÉRMINO DO TESTE: 23/06/2011

EXECUTADO POR:

APROVADO POR:

Alessandro Bernardo Marchesan
Douglas Oliveira Seefeldt
Jonatas Comparin Araldi

Eng. Paulo Roberto Mutterle



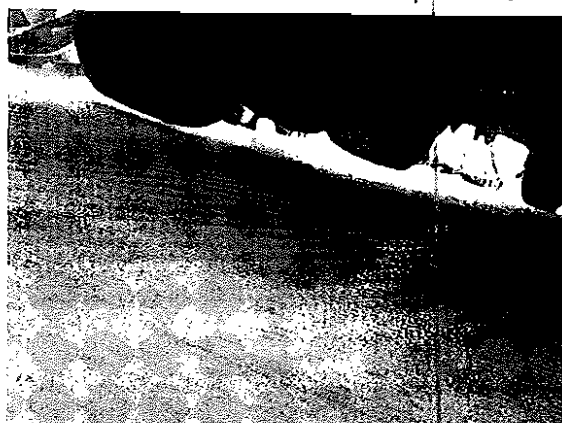
Veículo posicionado na plataforma para iniciar o ensaio com o lado direito para baixo.



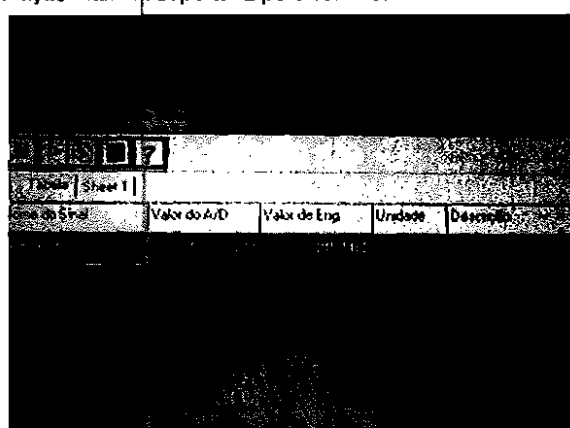
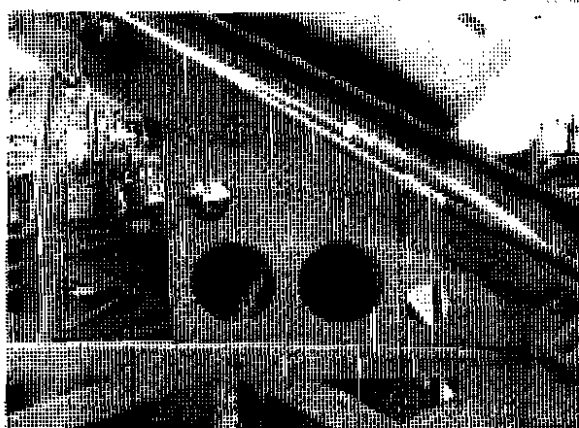
Veículo inclinado com a plataforma medido um ângulo $28,1^\circ$.



Veículo inclinado com o lado direito para baixo.



Detalhe dos eixos traseiros durante a inclinação máxima suportada pelo veículo.



Gabarito com ângulo de 28° posicionado na plataforma e tela do computador mostrando o ângulo medido pelo inclinômetro.



Veículo posicionado na plataforma para iniciar o ensaio com o lado esquerdo para baixo.



Veículo inclinado até 28,1°.



Veículo inclinado esquerdo para baixo



Detalhe dos eixos traseiros durante a inclinação do veículo



Veículo carregado com bombas plásticas de 71 kg cada.

4. TEMPO DE DIREÇÃO DO MOTORISTA.

LEGISLAÇÃO BRASILEIRA SOBRE TEMPO DE DIREÇÃO DE MOTORISTA

LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012.

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

- I - transporte rodoviário de passageiros;
- II - transporte rodoviário de cargas;
- III - (VETADO);
- IV - (VETADO).

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

- I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público;
- II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943;
- III - não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;
- IV - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão;
- V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papelada ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção IV-A:

“TÍTULO III

.....
CAPÍTULO I

.....
Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional:

- I - estar atento às condições de segurança do veículo;
- II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;
- III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;
- IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;
- V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;
- VI - (VETADO);
- VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.

§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

§ 7º (VETADO).

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

- I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;
- II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;
- III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel,

ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E.

Art. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

§ 1º Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.

§ 2º (VETADO).

§ 3º É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

§ 4º O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.

§ 5º Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9º do art. 235-C.

§ 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 8º (VETADO).

§ 9º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 10. Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.

§ 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.

Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação.”

Art. 4º O art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 71.

.....
§ 5º Os intervalos expressos no caput e no § 1º poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.” (NR)

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo III-A:

“CAPÍTULO III-A DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no caput, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no caput e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subseqüentes até o destino.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 5º.

§ 8º (VETADO).

Art 67-B. (VETADO).

Art. 67-C. O motorista profissional na condição de condutor é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas na sua estrita observância.

Parágrafo único. O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

Art. 67-D. (VETADO).”

Art. 6º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 145.

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III.” (NR)

“Art. 230.

.....

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-A, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;

XXIV - (VETADO).” (NR)

“Art. 259.

.....

§ 3º (VETADO).” (NR)

“Art. 261.

.....

§ 3º (VETADO).

§ 4º (VETADO).” (NR)

“Art. 310-A. (VETADO).”

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º (VETADO).

Art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras.

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Brasília, 30 de abril de 2012; 191^o da Independência e 124^o da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Miriam Belchior

Aguinaldo Ribeiro

Gilberto Carvalho

Luís Inácio Lucena Adams

RESOLUÇÃO Nº 405 DE 12 DE JUNHO DE 2012

Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata o artigo 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I do artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, e

CONSIDERANDO a publicação da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista profissional; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências;

CONSIDERANDO o disposto na Lei nº 10.350, de 21 de dezembro de 2001, que definiu motorista profissional como o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo;

CONSIDERANDO o disposto na Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984, que define a atividade do Transportador Rodoviário Autônomo de Bens e dá outras providências;

CONSIDERANDO o disposto na Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, que define o Transportador Autônomo de Cargas – TAC como a pessoa física que exerce sua atividade profissional mediante remuneração;

CONSIDERANDO que o registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo é obrigatório em todos os veículos mencionados no inciso II do artigo 105, do CTB;

CONSIDERANDO a necessidade de redução da ocorrência de acidentes de trânsito e de vítimas fatais nas vias públicas envolvendo veículos de transporte de escolares, de passageiros e de cargas;

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentação dos meios a serem utilizados para a comprovação do tempo de direção e repouso nos termos da Lei nº 12.619/12;

CONSIDERANDO o disposto no artigo 8º da Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006, que cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e dá outras providências;

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer os procedimentos para fiscalização do tempo de direção e descanso do motorista profissional na condução dos veículos de transporte e de condução de escolares, de transporte de passageiros com mais de 10 (dez lugares) e de carga com peso bruto total superior a 4.536 (quatro mil e quinhentos e trinta e seis) quilogramas, para cumprimento do disposto no art. 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.

Parágrafo único. Para efeito desta resolução, serão adotadas as seguintes definições:

I – motorista profissional: condutor que exerce atividade remunerada ao veículo.

II – tempo de direção: período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em movimento.

III – intervalo de descanso: período de tempo em que o condutor estiver efetivamente cumprindo o descanso estabelecido nesta Resolução, comprovado por meio dos documentos previstos no art. 2º, não computadas as interrupções involuntárias, tais como as decorrentes de engarrafamentos, semáforo e sinalização de trânsito.

IV – ficha de trabalho do autônomo: ficha de controle do tempo de direção e do intervalo de descanso do motorista profissional autônomo, que deverá sempre acompanhá-lo no exercício de sua profissão.

Art. 2º A fiscalização do tempo de direção e do intervalo de descanso do motorista profissional dar-se-á por meio de:

I – Análise do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou de outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo, na forma regulamentada pelo CONTRAN; ou

II – Verificação do diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, fornecida pelo empregador; ou

III – Verificação da ficha de trabalho do autônomo, conforme Anexo desta Resolução.

§ 1º A fiscalização por meio dos documentos previstos nos incisos II e III somente será feita quando da impossibilidade da comprovação por meio do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo do próprio veículo fiscalizado.

§ 2º O motorista profissional autônomo deverá portar a ficha de trabalho das últimas 24 (vinte quatro) horas.

§ 3º Os documentos previstos nos incisos II e III deverão possuir espaço, no verso ou anverso, para que o agente de trânsito possa registrar, no ato da fiscalização, seu nome e matrícula, data, hora e local da fiscalização, e, quando for o caso, o número do auto de infração.

§ 4º Para controle do tempo de direção e do intervalo de descanso, quando a fiscalização for efetuada de acordo com o inciso I, deverá ser descontado da medição realizada o erro máximo admitido de 2 (dois) minutos a cada 24 (vinte e quatro) horas e 10 (dez) minutos a cada 7 (sete) dias.

§5º **(revogado pela Res. 417, de 12/09/2012)**

Art. 3º. O motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículos mencionados no caput do art. 1º, fica submetido às seguintes condições, conforme determinação da Lei nº 12.619, de 2012.

I – Observar intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo;

II – Observar, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia;

III – Somente iniciar viagem com duração maior que 24 (vinte e quatro) horas, após o cumprimento integral do intervalo de descanso regulamentar previsto no inciso II;

IV – Comprovar, mediante os meios previstos no artigo 2º, o tempo de descanso regulamentar.

§ 1º O tempo de direção e o intervalo de descanso referidos no inciso I, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução, poderão ser fracionados, restringindo-se o fracionamento do intervalo de descanso a, no máximo, três períodos de 10 (dez) minutos.

§ 2º Em relação ao transporte de passageiro de característica urbana, o fracionamento do intervalo de descanso poderá ser superior a três períodos, devendo ser observado o período mínimo de cinco minutos para cada intervalo.

§ 3º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção referido no inciso I, desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados;

§ 4º Entende-se como início da viagem, para fins de disposto no inciso III, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 5º O descanso de que tratam os incisos I e II deste artigo poderá ocorrer em cabine leito do veículo ou em poltrona correspondente ao serviço de leito, no caso de transporte de passageiros, devendo o descanso do inciso II ser realizado com o veículo estacionado, ressalvado o disposto no § 6º.

§ 6º Para cumprimento do disposto no § 5º, nos casos em que os motoristas trabalhem em regime de revezamento, exige-se que, pelo menos 6 (horas) do período de descanso previsto no inciso II, o veículo esteja estacionado, nos termos dos §§ 6º e 7º art. 235-E da Consolidação das Leis Trabalhistas - CLT.

§ 7º É responsabilidade do motorista profissional o controle do tempo de direção estipulado neste artigo.

Art. 4º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo sem observar as regras de tempo de direção e descanso contidos nesta resolução.

Art. 5º Compete ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via em que ocorrer a abordagem do veículo a fiscalização das condutas previstas nesta Resolução.

Art. 6º O descumprimento dos tempos de direção e descanso previstos nesta resolução sujeitará o infrator à aplicação das penalidades e medidas administrativas previstas no inciso XXIII art. 230 do CTB.

§ 1º A medida administrativa de retenção do veículo será aplicada:

I – por desrespeito ao inciso I do art. 3º, pelo período de 30 minutos;

II – por desrespeito aos incisos II e III do art. 3º, pelo período de 11 horas.

§ 2º No caso do inciso II, a retenção poderá ser realizada em depósito do órgão ou entidade de trânsito responsável pela fiscalização, com fundamento no § 4º do art. 270 do CTB.

§ 3º Não se aplicarão os procedimentos previstos nos §§ 1º e 2º, caso se apresente outro condutor habilitado que tenha observado o tempo de direção e descanso para dar continuidade à viagem.

§ 4º Caso haja local apropriado para descanso nas proximidades o agente de trânsito poderá liberar o veículo para cumprimento do intervalo de descanso nesse local, mediante recolhimento do CRLV (CLA), o qual será devolvido somente depois de decorrido o respectivo período de descanso.

§ 5º Incide nas mesmas penas previstas neste artigo o condutor que deixar de apresentar ao agente de trânsito qualquer um dos meios de fiscalização previstos no art. 2º.

§ 6º A critério do agente no caso do inciso I § 1º, não se dará a retenção imediata de veículos de transporte coletivo de passageiros, carga perecível e produtos perigosos, nos termos do § 4º do art. 270 do CTB.

§7º Recomenda-se que a fiscalização punitiva se dê nas vias que tenham possibilidade do cumprimento do tempo de direção e descanso, no que se refere à existência de pontos de parada que preencham os requisitos definidos no art. 9º da lei 12.619, de 30 de abril de 2012. **(acrescido pela Res. 417, de 12/09/2012)**

§8º O Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego publicarão no Diário oficial da União Portaria Interministerial, no prazo de até 180 dias, com as listas de rodovias federais abrangidas pelo §7 **(acrescido pela Res. 417, de 12/09/2012)**

Art. 7º As exigências estabelecidas nesta Resolução, referentes ao transporte coletivo de passageiros não exclui outras definidas pelo poder concedente.

Art. 8º Até onze de setembro de 2012, os órgãos de trânsito com circunscrição sobre a via deverão realizar somente fiscalização educativa quanto ao tempo de direção e descanso de que trata o artigo 67-A do CTB, acrescido pela lei nº 12.619/2012. **(redação dada pela Res. 408, de 02/08/2012)**

Art. 9º Esta Resolução entrará em vigor depois de decorridos 45 (quarenta e cinco) dias da data de sua publicação.

Julio Ferraz Arcoverde - Presidente

Jerry Adriane Dias Rodrigues - Ministério da Justiça

Rui Cesar da Silveira Barbosa - Ministério da Defesa

Guiovaldo Nunes Laport Filho - Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa - Ministério dos Transportes

Luiz Otávio Maciel Miranda - Ministério da Saúde

José Antônio Silvério - Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

Paulo Cesar de Macedo - Ministério do Meio Ambiente

Luiza Gomide de Faria Vianna - Ministério das Cidades

**PRINCIPIOS GENERALES PARA ACCEDER A LA ACTIVIDAD DE
TRANSPORTISTA INTERNACIONAL DE CARGAS POR CARRETERA Y SU
EJERCICIO EN EL AMBITO DEL MERCOSUR
(PROPUESTA DE LA DELEGACION DE URUGUAY)**

Artículo 1º- Los presentes Principios Generales regulan el acceso a la profesión de transportista internacional de cargas por carretera y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR, para las empresas que realicen operaciones en el marco del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), suscripto al amparo del Tratado de Montevideo de ALADI.

Artículo 2º- Las empresas que ejercen o aspiren a ejercer la profesión de transportista internacional de cargas por carretera deberán cumplir con los siguientes requisitos básicos:

- a) Demostrar competencia profesional.
- b) Gozar de honorabilidad.
- c) Poseer capacidad financiera.
- d) Estar al día con los organismos competentes en materia impositiva y de seguridad social del Estado Parte de origen de la empresa.
- e) Poseer infraestructura en el país de origen, adecuados medios de comunicación y representantes legales en los Estados Partes de destino o de tránsito.
- f) Ser propietaria de una flota que podrá integrarse a través de equipos del tipo tractor con semirremolque, camiones con acoplado, o vehículos del tipo camión, que tenga una capacidad transportativa dinámica total mínima de 80 (ochenta) toneladas, la cual será calculada tomando en cuenta la Resolución GMC N°26/11, “Sistema normalizado de medición de la carga útil de los vehículos de autotransporte internacional de cargas”.
- g) La antigüedad máxima de los vehículos del tipo camión o tractor será de veinticinco (25) años. Por su parte la antigüedad máxima de los vehículos del tipo semirremolque o remolque será de treinta (30) años.

Sin perjuicio de lo anterior, la antigüedad máxima de los nuevos vehículos que una empresa internacional pretenda incorporar a su flota será de diez (10) años, a menos que provengan de otra empresa que ya tenga esa categoría.

Artículo 3º- En el caso que la empresa dispusiera en su flota de vehículos en arrendamiento mercantil en los que los conductores de los vehículos pertenezcan a la empresa arrendadora, ésta también deberá cumplir con las condiciones honorabilidad y capacidad financiera, así como estar al día con los organismos tributarios y de seguridad social del Estado Parte de origen de la empresa.

Artículo 4º- A fin de cumplir el requisito de competencia profesional establecido en el literal a) del Artículo 2º, una empresa que ejerza la profesión de transportista internacional de cargas por carretera en el MERCOSUR nombrará a una persona física, denominada Representante Técnico, el que deberá tener un vínculo real con la empresa, como el de ser empleado, director, propietario o accionista de la misma, y residir en el Estado Parte de origen de la empresa.

Artículo 5º- El Representante Técnico será el interlocutor de la empresa transportista con la Autoridad Competente en materia de transporte en lo que refiere a: gestión del mantenimiento de los vehículos, verificación de los contratos y documentos de transporte, cumplimiento de los servicios, verificación de los procedimientos en materia de seguridad, y aplicación de sanciones por infracciones a la normativa de transporte.

Artículo 6º- A los efectos indicados en el Artículo precedente, el Representante Técnico deberá haber sido identificado y designado por la empresa ante las autoridades competentes, y probar tener los conocimientos sobre las materias enumeradas en el Anexo I del presente, a través de la aprobación de Cursos específicos o acreditando haber dirigido de forma permanente una empresa de transporte de cargas por carretera durante un período de por lo menos cinco (5) años.

Artículo 7º- A fin de cumplir el requisito de honorabilidad establecido en el literal b) del Artículo 2º, los propietarios, accionistas, socios y directores de la empresa, así como el Representante Técnico y sus Representantes Legales no deberán poseer condena con sentencia firme dictada por la justicia penal por delitos cometidos en cualquiera de los Estados Partes, en particular en los casos de tráfico de estupefacientes, armas o personas, robo, contrabando, insolvencia o quiebra fraudulenta y defraudación tributaria.

Artículo 8º- En caso de pérdida del requisito de honorabilidad, el mismo se recuperará una vez que se haya adoptado una medida de rehabilitación o cualquier otra medida de efecto equivalente al amparo de las disposiciones pertinentes de la legislación nacional de cada Estado Parte.

Artículo 9º- A efectos de demostrar disponer de la capacidad financiera establecida en el literal c) del artículo 2º, la empresa deberá presentar ante la Autoridad Competente en materia de transporte un certificado, del tipo aval bancario o póliza de seguro de fianza, emitidos por una entidad bancaria o empresa aseguradora respectivamente, por el que dichas entidades se convierten en garantes solidarios de la empresa por el importe que se establece a continuación: 6000 DEG (Derechos Especiales de Giro), por cada vehículo autopropulsado autorizado.

Artículo 10º- Los conductores de los vehículos de la empresa de transporte deberán estar debidamente registrados ante el organismo competente en materia de seguridad social y en situación regular con respecto a los aportes obligatorios.

Asimismo deberán contar con las habilitaciones para conducir vehículos de transporte expedidas según la legislación vigente en cada Estado Parte, y haber aprobado un curso de formación específica de acuerdo al programa de capacitación que aparece en el Anexo II del presente.

Artículo 11°-El personal de conducción con que deberá contar la empresa transportista deberá ser como mínimo igual al número de vehículos autopropulsados que posea la misma.

Artículo 12°- El Representante Legal a que se hace mención en el literal e) del Artículo 2° deberá presentar ante las Autoridades Competentes de los Estados Partes de destino o de tránsito, un Poder debidamente legalizado y eventualmente traducido, siguiendo las indicaciones que se establecen en el Anexo III del presente.

Artículo 13°- Los Estados Partes realizarán controles periódicos para comprobar si una empresa cumple las condiciones de acceso y ejercicio de la profesión de transportista por carretera. En particular, el control del cumplimiento de los requisitos establecidos en el literal d) del Artículo 2° deberá realizarse en forma anual.

Artículo 14°-La pérdida de cualquiera de los requisitos mencionados en el Artículo 2° por un periodo superior a noventa (90) días, dará lugar a la suspensión de los permisos para operar en los tráficos internacionales que la empresa tenga autorizados.

ANEXO I

Lista de Materias de Conocimiento de los Representantes Técnicos

A. Elementos de Derecho Civil

- 1) Tipos de contratos más usuales en las actividades de transporte por carretera y los derechos y obligaciones derivados de los mismos.
- 2) Responsabilidad contractual y reclamos respecto de los daños provocados por pérdidas, daños o demoras en la entrega de la carga transportada.

B. Elementos de Derecho Comercial

- 1) Normas sobre de ejercicio de las actividades comerciales.
- 2) Tipos de sociedades mercantiles, así como de las normas relativas a su constitución y funcionamiento.

C. Elementos de Derecho Laboral

- 1) Las obligaciones de los empresarios en materia de seguridad social.
- 2) Las normas aplicables a los contratos laborales.
- 3) Conocer las normas aplicables en materia de requisitos previos, formación continua, y ejercicio de la actividad de conductor profesional de vehículos de transporte.

D. Elementos de Derecho Tributario

- 1) Impuestos aplicables a los servicios de transporte.

E. Gestión Comercial y Financiera de la Empresa

- 1) Disposiciones legales y prácticas sobre utilización de medios o fórmulas de pago.
- 2) Formas de crédito.
- 3) Balances y cuenta de resultados.
- 4) Elementos de costo de la empresa.
- 5) Bases de los estudios de mercado (marketing) en el transporte.
- 6) Tipos de seguros en el transporte por carretera.
- 7) Aplicaciones telemáticas en el sector del transporte por carretera.
- 8) Significado y los efectos de los Incoterms.

F. Acceso a los Mercados

- 1) Disposiciones del ATIT.
- 2) Normas sobre el acceso a la profesión de transportista internacional de cargas por carretera
- 3) Documentos necesarios para la prestación de los servicios de transporte por carretera.
- 4) Los trámites en los Pasos de Frontera.

G. Normas Técnicas

- 1) Normas sobre pesos y dimensiones de los vehículos.
- 2) Procedimientos relativos a la emisión de permisos especiales de transporte.
- 3) Tipos de vehículos y pautas para su selección a partir de las necesidades de la empresa.
- 4) Normas y trámites de homologación, matriculación e inspección técnica de los vehículos.
- 5) Planes de mantenimiento periódico de los vehículos y de su equipamiento.
- 6) Manejo económico de los vehículos de transporte.
- 7) Normas relativas al transporte de mercancías peligrosas.

H. Seguridad vial

- 1) Calificaciones que debe poseer el personal de conducción de los vehículos (licencia de conducción, certificados de aptitud psicofísica).
- 2) Normas de circulación vigentes en los distintos Estados Partes.
- 3) Manejo defensivo.
- 4) Procedimientos de actuación de los conductores en caso de accidente.
- 5) Procedimientos para estibar las mercancías adecuadamente.

ANEXO II

Contenido del Programa de Formación de los Conductores

1. Conducción racional de los vehículos

- 1.1 Conocimiento de las características de la cadena cinemática del vehículo para optimizar su utilización.
- 1.2 Evaluación de aspectos de seguridad en los vehículos.
- 1.3 Conocimiento de las prácticas que posibilitan la conducción económica de los vehículos.

2. Reglamentación de transporte de cargas por carretera

Conocimiento de la normativa aplicable al transporte internacional por carretera.

3. Seguridad laboral, vial y medioambiental, salud, actuación en situaciones de emergencia

- 3.1 Reconocimiento de los riesgos de la circulación por carretera y los accidentes de trabajo.
- 3.2 Importancia de la aptitud física y mental del conductor.
- 3.3 Comportamiento en situaciones de emergencia.

ANEXO III

Indicaciones sobre el Nombramiento de un Representante Legal

Aspectos generales

- La empresa extranjera debe otorgar un Poder en Escritura Pública, el que contendrá las facultades expresadas en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y donde el nombre de la empresa mandante debe coincidir con el titular del Permiso Originario.
- Podrá ser Representante Legal una persona física o cualquier tipo de empresa, siempre que cumplan los requisitos de inscripción de empresas en el Estado Parte en el que van a desplegar sus facultades. Asimismo deberá cumplir los requisitos complementarios específicos establecidos en cada Estado Parte, para actuar como representante de empresas extranjeras.
- El Representante así nombrado deberá presentarse ante la autoridad competente del Estado Parte de destino o de tránsito, con el Primer testimonio del Poder otorgado (con la forma que más adelante se detalla) junto con el Certificado de Permiso Originario.

Requisitos de forma y contenido para el otorgamiento del Poder

I) Forma

El Poder debe ser realizado en escritura pública.

Podrá ser otorgado en el extranjero o en el estado de destino o tránsito.

Deberá estar legalizado, traducido y protocolizado (si correspondiere).

II) Contenido

Podrá otorgarse poder a una persona física o jurídica y del texto deberá surgir claramente, el otorgamiento de plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en los que ésta debe intervenir dentro del Estado Parte de destino o tránsito.

DOCUMENTO DE TRABAJO para XLIV Reunión del SGT5

Integración de Informaciones de Transporte

INTRODUCCIÓN

El intercambio de información en el tráfico entre el País “A” y el “B” referirá a:

- 1) La base de datos de **Permisos Originarios otorgados por “A”** para el tráfico con “B”;
- 2) La base de datos de la **flota asociada** a cada uno de esos Permisos Originarios y características de cada vehículo que integra la misma;
- 3) La Base de datos de **Permisos Complementarios otorgados por “A”** a partir de los Permisos Originarios otorgados por “B” a sus empresas, para el tráfico con “A”;
- 4) La base de datos de **flota asociada** a cada uno de esos Permisos Complementarios y características de cada vehículo que integra la misma.

INFORMES A “TRANSMITIR”

Los informes a transmitir por “A” referirán a modificaciones en las bases de datos de Permisos Originarios que otorgó a sus empresas y de sus flotas asociadas, los que se resumen en el cuadro siguiente.

PERMISOS ORIGINARIOS	Permisos Nuevos (“Altas”)	
	Permisos Cancelados (“Bajas”)	
	Permisos Modificados	Cambio en la Vigencia Cambio de Razón Social
FLOTA ASOCIADA A CADA PERMISO ORIGINARIO	Incorporación de vehículos (“Altas”)	
	Desafectación de vehículos (“Bajas”)	
	Cambios en datos de vehículos	Modificación de tipo de vehículo (p.ej. tractor a camión)
		Cambio de estructura (Variación Cantidad de ejes)
		Cambio de matrícula
Cambio de caja de carga		

Asimismo, a través de las WS acordadas en la XLI Reunión del SGT N° 5, “A” pondrá a disposición de “B” la información de los Permisos Complementarios y sus flotas asociadas

PUNTO DE PARTIDA

El proceso requerirá la transmisión al país “B”, de las bases de datos del país “A” referidas en los numerales 1) y 2) a efectos de que “B” pueda realizar su revisión y consolidar su base de datos “DE PARTIDA”.

El país “B” deberá realizar un cotejo de dicha información con los Permisos Originarios de “A” que tiene como recibidos y tramitados, analizando en primer término lo referente a Permisos y en segundo lugar lo vinculado a las flotas asociadas a cada uno de ellos.

En cada caso, deberá realizar las acciones que se prevén en situación de régimen para los diferentes “informes a transmitir”, es decir según se trate de un “alta”, una “baja” o algún tipo de “modificación”.

En efecto:

1. Aquellos Permisos Originarios comunicados por “A” cuyos datos coincidan-tanto en información del permiso propiamente dicho como en lo referente a la flota-, con los que figuran en el Permiso Complementario otorgado por “B” **serán validados e incorporados** en la Base de Datos de Permisos Complementarios otorgados por “B”.
2. Aquellos Permisos Originarios comunicados por “A” que correspondan a empresas que no tengan Permiso Complementario emitido por “B” serán informados como “**Recibidos**” y colocados “**en trámite de complementación**”.
3. Todos aquellos Permisos Complementarios otorgados por “B” a empresas que no figuren entre los Permisos Originarios comunicados por “A” serán **cancelados**
4. Aquellos Permisos Originarios comunicados por “A” cuyos datos del permiso propiamente dicho no coincidan en su totalidad con el Permiso Complementario otorgado por “B” deberán ajustarse

informando como **“Recibidos”** los cambios a realizar y colocándolos **“en trámite de complementación”**, o dando la baja y alta según se entienda más apropiado.

5. Aquellos Permisos Originarios comunicados por “A” cuyos datos coincidan –o se hayan ajustado según lo ya mencionado– en lo referente a los datos del permiso propiamente dicho, con los del Permiso Complementario emitido por “B”, pero no en los vehículos que integran la flota o en las características de los mismos, **serán validados con aquellos vehículos cuyos datos coincidan, e incorporados** en la Base de Datos de Permisos Complementarios otorgados por “B”. En cuanto a las diferencias, se gestionarán como: “Altas” aquellos vehículos informados por “A” que no figuraban; “Bajas” aquellos vehículos no informados por “A” y con el correspondiente “cambio en los datos de un vehículo” aquellos cambios en vehículos que figuraban en el Permiso Complementario emitido por “B”.

SITUACIÓN DE RÉGIMEN

El procedimiento de intercambio a partir de la depuración de la base de datos inicial y conformación de la base de datos “DE PARTIDA”, conllevará tres etapas básicas:

- 1) El país “A” transmite a “B” un informe de alguno de los 6 tipos de movimiento citados en el cuadro, vinculados a Permisos y/o flotas asociadas.
- 2) El país “B” acusa recibo del mismo y lo pasa al estado “en trámite de complementación “
- 3) El país “B” comunica la complementación de la modificación transmitida por “A” o los inconvenientes que le impiden concretarla. En el primer caso, incorpora la modificación en su base de datos de Permisos Complementarios otorgados a empresas del país “A”.

DICIONÁRIO DE DADOS - Informações Complementares para o Webservice de Passageiros

Campo	Descrição	Dado Entrada ou Saída	Obrigatório	Nulo	Tipo	Tamanho
Webservice - Tarifas Serviços Regulares						
Empresa	Razão social da empresa	E/S	Não	Não	varchar	70
Licença	Número da licença	E/S	Não	Sim	varchar	50
TipoLicenca	Tipo da licença	E/S	Não	Não	char	12
Prefixo	Número do prefixo	S		Não	char	8
Origem	Localidade de origem	S		Não	varchar	50
PaisOrigem	País de origem	S		Não	varchar	50
Destino	Localidade de destino	S		Não	varchar	50
PaisDestino	País de destino	E/S	Não	Não	varchar	50
Trecho	Trecho	S		Não	varchar	72
Km	Kilometragem do trecho	S		Não	decimal	18,2
Tarifa	Valor da tarifa			Não	decimal	19,4
Itinerário - Prefixo	Número do prefixo	E/S	Sim	Não	char	8
Itinerário - Ponto	Ponto de parada	S	Não	Não	varchar	60
Webservice - Viagens Serviços Ocasiais (Fretado)						
Empresa	Razão social da empresa	E/S	Não	Não	varchar	70
Data Autorizacao	Data da autorização	E/S	Não	Não	datetime	
Sequencial Itinerario	Número de sequência no itinerário	S		Não	smallint	
Localidade Parada	Nome da localidade de parada	E/S	Não	Não	char	8
Pais	País da localidade de parada	E/S	Não	Não	varchar	30
Dias	Quantidade de dias	S		Sim	int	

Ata da 19ª Reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo 07 a 09 de novembro de 2012 – Ipojuca – PE – Brasil

Realizou-se em Porto de Galinhas na cidade de Ipojuca, Estado de Pernambuco, República Federativa do Brasil, entre os dias 07 e 09 de novembro de 2012, a reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo do Mercosul, com a participação das Delegações da República Federativa do Brasil e da República Oriental do Uruguai.

A lista de participantes consta como Anexo I da presente Ata.

A reunião se desenvolveu sob a presidência do Superintendente Dr. André Luís Souto de Arruda Coelho, Chefe da Delegação Brasileira, que desejou as boas vindas aos participantes desta reunião e lamentou a ausência da Argentina e da Venezuela, mencionando que a República do Paraguai está suspensa.

O representante do Uruguai, conforme foi solicitado na última reunião, comprometeu-se a levar à Chancelaria Uruguaia para que analisasse novamente o Projeto de Acordo, objetivando apontar os Artigos que concorda e aqueles onde existem divergências, e trouxe a resposta de sua Chancelaria de que para o Uruguai o assunto já está no GMC e sugeriu uma possível reunião conjunta do GMC com o grupo técnico do SGT-5 para analisarem os pontos políticos e depois retornarem o assunto para a área técnica.

O representante do Brasil disse respeitar a posição do Uruguai e se comprometeu em levar à Chancelaria do Brasil que trata do GMC a sua proposta. Entretanto, entende que o assunto em questão não se esgotou no âmbito do SGT-5, especialmente com o ingresso da Venezuela que desconhece a proposta de acordo existente e poderá trazer novas sugestões à discussão. Além disso, declarou que deveríamos aguardar o posicionamento da Argentina e o retorno do Paraguai.

Nada mais havendo a tratar a reunião foi encerrada, e o Dr. André Luís de Arruda Coelho agradeceu a participação de todos.




**Ata da 19ª Reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo
07 a 09 de novembro de 2012 – Ipojuca – PE – Brasil**

Finalizada a reunião, lavrou-se a presente Ata em 3 (três) exemplares de um mesmo teor e um só efeito.

Nada mais havendo a tratar a reunião foi encerrada, e o Dr. André Luís de Arruda Coelho agradeceu a participação de todos.

Finalizada a reunião, lavrou-se a presente Ata em 3 (três) exemplares de um mesmo teor e um só efeito.



Pela Republica Federativa do Brasil
Dr. André Luís Souto de Arruda Coelho



Pela República Oriental do Uruguai
Cap. Navio Gustavo Figueredo



MERCOSUL/SGT N° 3/CIA/ATA N° 01/12

**XLVII REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO N° 3
“REGULAMENTOS TÉCNICOS E AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE”/
COMISSÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA**

Realizou-se na cidade de Porto Alegre, República Federativa do Brasil, entre os dias 27 e 29 de agosto de 2012, a XLVII Reunião Ordinária do SGT N° 3 “Regulamentos Técnicos e Avaliação da Conformidade”/ Comissão da Indústria Automotiva, com a presença das Delegações do Brasil e do Uruguai.

Tendo em vista o disposto na Decisão CMC N° 04/93 “Participação nas Reuniões” e o Artigo 2° da Resolução GMC N° 26/01 “Atas e Documentos do MERCOSUL”, a Ata e seus Agregados ficam ad referendum da Argentina e da Venezuela.

A Lista de Participantes consta no **Agregado I**.

A Agenda consta no **Agregado II**.

Em atendimento à convocação da XLVII Reunião Ordinária do SGT N° 3, com vistas à retomada de trabalhos da Comissão da Indústria Automotiva, baseado na solicitação do SGT N° 5, constante na Ata N° 04/11 - Anexo XV da XLII Reunião Ordinária do SGT N° 3 se procedeu analisar os documentos quanto aos aspectos solicitados: de alcance, de conteúdo e de fundamento, com as seguintes referências: Resoluções N° 102/008 e 757/006 da República da Argentina e Resolução CONTRAN 14/98 da República Federativa do Brasil. Além disso se analisou o documento apresentado pela Delegação do Brasil na XLI do SGT N° 3, Anexo XIX.

As Delegações do Brasil e do Uruguai observaram e sugeriram as seguintes considerações, para a efetiva retomada dos trabalhos da Comissão:

1. Luzes de identificação veicular.

- Especificar as cores das lanternas, faróis, indicadores de direção, identificação de placa veicular, dentre outros itens de iluminação.
- Especificar, em algumas luminárias, a intensidade máxima luminosa, em candelas (Cd), para evitar ofuscamento óptico.
- Revisar a localização e quantidade das luminárias.

2. Cintos de Segurança para ônibus. (ônibus para transporte internacional de passageiros)

- Analisar a instalação de cintos de três pontos em assentos, do ônibus, que estejam em posição vulnerável, que possam provocar a ejeção do passageiro em uma eventual colisão. (por ex: último assento do corredor central e assentos da primeira fila, próximos à escada ou anteparo rígido).
- Revisar e definir outros pontos, tais como: condições de ensaios, requisitos de instalação e características técnicas, dentre outros.

3. Limitadores de Velocidade.

- Discutir sobre a conveniência de se instalar dispositivos limitadores de velocidade. Os representantes presentes consideram que a instalação de limitadores de velocidade implica em potencial perigo, em situações de ultrapassagem, ainda que se leve em consideração as recomendações com respeito à eficiência energética.
- Considera-se oportuno a obrigação da instalação de registradores de velocidade (cronotacógrafos), bem como a instalação de dispositivos sonoros ou luminosos que indiquem, aos passageiros, que a velocidade máxima foi ultrapassada.

4. Considerações finais:

- A Delegação Brasileira julga de máxima importância a participação de representantes do DENATRAN, tendo em vista que este órgão é o responsável por regulamentar os produtos objeto desta Comissão, além de ser o responsável pelo estabelecimento das leis de trânsito, no território brasileiro.
- Acordou-se o compromisso de se manter um fluxo de informações e documentos, entre os membros desta Comissão, com vistas a aprofundar a definição e o tratamento dos temas a serem discutidos na próxima reunião.
- As delegações presentes na reunião manifestaram o forte interesse de avançar nos trabalhos do referido tema, tendo em vista a sua importância com relação à segurança das pessoas que transitam entre os Estados Partes e, neste sentido, solicita-se todos os esforços dos demais representantes da Comissão, para estarem presentes nas próximas reuniões.

- Acordou-se avaliar a possibilidade de se introduzir a discussão sobre o tema de homologação de veículos e componentes de segurança (suspensão, freios, amortecedores, pneus, rodas, *airbag* etc.).
- Acordou-se que as Delegações da Comissão poderão apresentar, na próxima reunião, propostas de requisitos e documentos de referência, para se definir o escopo e a aplicação do item desgaste de pneus.

5. Agenda da Próxima Reunião

A agenda da próxima reunião consta no **Agregado III**.

LISTA DE ANEXOS

Os Agregados que formam parte da presente Ata são os seguintes:

- Agregado I Lista de participantes
Agregado II Agenda
Agregado III Agenda da próxima reunião

Pela Delegação da Argentina

**Pela Delegação do Brasil
Victor Gomes Simão**

**Pela Delegação do Uruguai
Bernardo Aguerre**

Pela Delegação da Venezuela

RELATO CUMPRIMENTO PROGRAMA DE TRABALHO 2012, aprovado na

LXXXVI Reunião Ordinária do Grupo Mercado Comum

Sub Grupo de Trabalho N 5 “Transporte”

(Dependente do GMC)

Tema	Atividade (negociação, implementação, diagnóstico, acompanhamento)	Tipo (Específica – Permanente)	Origem (órgão decisório – iniciativa própria)	Estado de situação
Inspeção Técnica Veicular	Acompanhamento: resolução GMC 52/10	Específico	SGT-5	Em desenvolvimento
	Negociação: Adesivo	Específico	SGT-5	Em desenvolvimento
	Negociação: Unificação de critérios de nomenclatura de itens do CITV	Específico	SGT-5	Concluído
Transporte de Produtos Perigosos	Implementação: Processo de internalização do texto revisado do Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL	Específico	SGT-5	Em desenvolvimento
	Negociação: Envio de solicitação de contratação de Consultoria Técnica ao GCI do MERCOSUL	Específico	SGT-5	Em desenvolvimento
Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Terrestre	Negociação: Uso de pneus do tipo extralargo em eixos dianteiros de ônibus	Específico	SGT-5	Em desenvolvimento
	Negociação: Revisão do comprimento total de ônibus de duplo piso e configuração 8x2, passando de 14 m a 15 m	Específico	SGT-5	Concluído

RELATO CUMPRIMENTO PROGRAMA DE TRABALHO 2012, aprovado na

LXXXVI Reunião Ordinária do Grupo Mercado Comum

Sub Grupo de Trabalho N 5 “Transporte”

(Dependente do GMC)

Tema	Atividade (negociação, implementação, diagnóstico, acompanhamento)	Tipo (Específica – Permanente)	Origem (órgão decisório – iniciativa própria)	Estado de situação
	Negociação: Análise da possibilidade de se regular o comprimento das carrocerias dos veículos do tipo trator com semi-reboque	Específico	SGT-5	Em desenvolvimento
	Negociação: Estabelecimento de tolerância nas medições de pesos em veículos de transporte rodoviário	Específico	SGT-5	Em desenvolvimento
	Negociação: Análise da questão da altura dos ônibus	Específico	SGT-5	Em desenvolvimento
Horas de Condução	Diagnóstico: Levantamento da situação atual, em coordenação com o SGT-10, para se estabelecer limites máximos ao tempo de condução	Específico	SGT-5	Concluído
Profissionalização da atividade de transportador internacional rodoviário no MERCOSUL	Negociação: Estabelecer condições qualitativas para o acesso à atividade de transportador internacional rodoviário de cargas	Específico	SGT-5	Em desenvolvimento

RELATO CUMPRIMENTO PROGRAMA DE TRABALHO 2012, aprovado na

LXXXVI Reunião Ordinária do Grupo Mercado Comum

Sub Grupo de Trabalho N 5 “Transporte”

(Dependente do GMC)

Tema	Atividade (negociação, implementação, diagnóstico, acompanhamento)	Tipo (Específica – Permanente)	Origem (órgão decisório – iniciativa própria)	Estado de situação
Integração das informações de transporte de passageiros e carga	Negociação: Elaboração de um cronograma de atividades	Específico	SGT-5	Em desenvolvimento
	Negociação: Avaliação do desenvolvimento de um portal do SGT-5	Específico	SGT-5	Concluído
Cabine Dormitório nos veículos de carga	Implementação: Projeto de Resolução sobre a adoção de cabine dormitório	Específico	SGT-5	Concluído
Sistema normalizado de medição da carga útil dos veículos de transporte internacional de carga	Implementação: Projeto de Resolução sobre a medição da carga útil de veículos de transporte internacional de cargas por rodovia	Específico	SGT-5	Concluído
Transporte Marítimo	Negociação: Diversos temas correspondentes à área	Permanente	SGT-5	Realizado
Transporte Ferroviário	Negociação: Diversos temas correspondentes à área	Permanente	SGT-5	Realizado

PROGRAMA DE TRABALHO 2013 - 2014**Sub Grupo de Trabalho Nº 5 “Transporte”****(GMC)**

Tema	Atividade (negociação, implementação, diagnóstico, acompanhamento)	Tipo (Específico – Permanente)	Origem (órgão decisório – iniciativa própria)	Data Conclusão Estimada
Inspeção Técnica Veicular	Acompanhamento: resolução GMC 52/10	Específico	SGT-5	jun/13
	Negociação: Adesivo	Específico	SGT-5	dez/13
Transporte de Produtos Perigosos	Implementação: Processo de internalização do texto revisado do Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL	Específico	SGT-5	dez/14
	Negociação: Atualização do Acordo e envio de solicitação de contratação de Consultoria Técnica ao GCI do MERCOSUL	Específico	SGT-5	dez/14
	Negociação: Transporte de produtos perigosos em veículos do tipo frigorífico	Específico	SGT-5	dez/13
Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Terrestre	Negociação: Uso de pneus do tipo extralargo em eixos dianteiros de ônibus	Específico	SGT-5	dez/13
	Negociação: Análise da possibilidade de se regular o comprimento das carrocerias dos veículos do tipo trator com semi-reboque	Específico	SGT-5	dez/13
	Negociação: Estabelecimento de tolerância nas medições de pesos em veículos de transporte rodoviário	Específico	SGT-5	dez/14
	Negociação: Análise da questão da altura dos ônibus	Específico	SGT-5	dez/13

PROGRAMA DE TRABALHO 2013 - 2014

Sub Grupo de Trabalho Nº 5 “Transporte”

(GMC)

Tema	Atividade (negociação, implementação, diagnóstico, acompanhamento)	Tipo (Específica – Permanente)	Origem (órgão decisório – iniciativa própria)	Data Conclusão Estimada
Profissionalização da atividade de transportador internacional rodoviário no MERCOSUL	Negociação: Estabelecer condições qualitativas para o acesso à atividade de transportador internacional rodoviário de cargas	Específico	SGT-5	dez/13
Integração das informações de transporte de passageiros e carga	Negociação: Revisão do cronograma de atividades	Específico	SGT-5	jun/13
	Negociação: Avaliação do modelo de dados para o transporte ocasional de passageiros	Específico	SGT-5	jun/13
Temas encaminhados ao SGT-3	Acompanhamento: Avaliação do andamento das discussões no âmbito do SGT-3	Específico	SGT-3	dez/14
Seguros	Implementação: Resolução que atualiza as coberturas do seguro internacional do transportador rodoviário	Específico	SGT-5	dez/13
Garantias Aduaneiras	Acompanhamento: Tratamento sobre o Artigo 13 do Anexo Aduaneiro do ATIT	Específico	CT-2	dez/13
Reunião de Autoridades do Transporte dos Países Membros	Negociação: agendamento de reunião de autoridades de transporte	Específico	SGT-5	dez/13

PROGRAMA DE TRABALHO 2013 - 2014

Sub Grupo de Trabalho Nº 5 “Transporte”

(GMC)

Tema	Atividade (negociação, implementação, diagnóstico, acompanhamento)	Tipo (Específica – Permanente)	Origem (órgão decisório – iniciativa própria)	Data Conclusão Estimada
Proposta de criação de Grupo Permanente com o objetivo de harmonização dos procedimentos de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional	Implementação: estabelecimento de um grupo permanente que discuta questões de fiscalização	Permanente	SGT-5	Permanente
Transporte Marítimo	Negociação: Diversos temas correspondentes à área	Permanente	SGT-5	Permanente
Transporte Ferroviário	Negociação: Diversos temas correspondentes à área	Permanente	SGT-5	Permanente

RESOLUÇÃO ANTT Nº 3871/2012 SOBRE ACESSIBILIDADE

Resolução Nº 3.871, de 01 de agosto de 2012

Estabelece procedimentos a serem observados pelas empresas transportadoras, para assegurar condições de acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida na utilização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e, dá outras providências.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no uso de suas atribuições, conferidas pelo inciso VIII do art. 25 da Resolução nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009, fundamentada no Voto DNM – 045, de 25 de julho de 2012, no que consta dos Processos nº 50500.088934/2008-68 e nº 50500.029890/2011-30;

CONSIDERANDO que a República Federativa do Brasil possui como fundamentos a cidadania e a dignidade da pessoa humana, bem como tem por escopo tanto a construção de uma sociedade livre, justa e solidária como a promoção do bem de todos e ainda a redução das desigualdades sociais;

CONSIDERANDO ser dever do Poder Público e seus órgãos assegurar às pessoas com deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos, inclusive dos direitos à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à previdência social, ao amparo à infância e à maternidade, e de outros que propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico;

CONSIDERANDO que a concepção, organização e implantação dos sistemas de transporte coletivo devem atender aos princípios de acessibilidade, tendo como referências básicas as regras contidas no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, no Decreto nº 5.904, de 21 de setembro de 2006, no Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009;

CONSIDERANDO o disposto nas normas ABNT NBR nº 14.022, nº 15.320 e nº 15570 da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, nas Portarias nº 260/07, nº 168/08, nº 432/08, nº 290/10, nº 292/10, e nº 357/10, do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – Inmetro, e nas Resoluções do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – Conmetro, nº 04, de 28 de agosto de 2006, e nº 06, de 16 de setembro de 2008, e demais normas técnicas e atos normativos; e

CONSIDERANDO o disposto no art. 20, inciso II, art. 22, inciso III, e art. 24, inciso IV, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, RESOLVE:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Estabelecer procedimentos a serem observados pelas transportadoras para assegurar condições de acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida na utilização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Parágrafo único. Além do disposto nesta Resolução, deverão ser observados o Decreto nº 5.296, de 2004, as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, os programas de avaliação de conformidade desenvolvidos e implementados pelo Inmetro e demais normas técnicas.

Art. 2º Para os fins desta Resolução, serão usados os conceitos e os termos técnicos definidos no Glossário dos Termos e Conceitos Técnicos da Agência Nacional de Transportes Terrestres, aprovado pela Resolução nº 3.054, de 5 de março de 2009.

CAPÍTULO II DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 3º Os passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida têm direito a receber tratamento prioritário e diferenciado de forma a garantir a eles condição para utilização com segurança e autonomia, total ou assistida, dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Parágrafo único. É vedada a cobrança de valores, tarifas ou acréscimos vinculados, direta ou indiretamente, ao cumprimento do disposto nesta Resolução.

Art. 4º As transportadoras prestadoras de serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros deverão:

- I - adotar, no âmbito de suas competências, as providências necessárias para assegurar instalações e serviços acessíveis;
- II - providenciar os recursos materiais, e pessoal qualificado para prestar atendimento prioritário;
- III - divulgar, em local de fácil visualização, o direito a atendimento prioritário de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- IV - proceder à adequação de todos os sistemas de informações destinados ao atendimento de pessoas com deficiência, inclusive auditiva ou visual, garantindo-lhes condições de acessibilidade;
- V - dispor de veículos equipados com dispositivos sonoros ou visuais, facilmente identificáveis e acessíveis, junto a todos os assentos reservados preferencialmente a passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida, que permitam a sinalização de necessidade de atendimento ao condutor do veículo; e
- VI - manter acessível sítio eletrônico que possua, contendo, nas respectivas páginas de entrada, o símbolo que represente a acessibilidade na rede mundial de computadores – internet.

Art. 5º As transportadoras garantirão o embarque ou desembarque de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, adotando uma ou mais das seguintes possibilidades:

- I - passagem em nível da plataforma de embarque e desembarque do terminal (ou ponto de parada) para o salão de passageiros;
- II - dispositivo de acesso instalado no veículo, interligando este com a plataforma;
- III - dispositivo de acesso instalado na plataforma de embarque, interligando-a ao veículo;
- IV - rampa móvel colocada entre veículo e plataforma;
- V - plataforma elevatória; ou
- VI - cadeira de transbordo.

Parágrafo único. Os passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida deverão ter acesso aos seus equipamentos e ajudas técnicas nos locais de embarque e desembarque de passageiros e em todos os pontos intermediários de parada, entre a origem e o destino das viagens.

Art. 6º As transportadoras, quando da prestação de serviços interestaduais e internacionais em veículos com características urbanas, garantirão o embarque ou desembarque de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, devendo seus veículos possuir uma das seguintes características:

- I - piso baixo;
- II - piso alto com acesso realizado por plataforma de embarque/desembarque; ou
- III – piso alto equipado com plataforma elevatória veicular.

Art. 7º As transportadoras informarão aos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, quando solicitadas, por meio de dispositivo sonoro, visual e tátil, obrigatoriamente nos terminais e pontos de seção, quanto aos seguintes aspectos:

- I - atendimento preferencial;
- II - aquisição e pagamento de bilhete ou de créditos de viagem;
- III - identificação de linha;
- IV - categoria do veículo;
- V - itinerário;
- VI - tarifa;
- VII - tempo de viagem;
- VIII - locais de embarque e desembarque;
- IX - serviços de auxílio para embarque e desembarque;
- X - locais de parada;
- XI - tempo de parada;
- XII - serviço de transporte de bagagens;
- XIII - serviço de transporte de tecnologia assistida: cadeira de rodas, muletas, andador, outros;
- XIV - acesso e transporte de cão-guia; e

XV - procedimentos em situações de emergência.

Parágrafo único. O nome ou marco referencial do próximo ponto de parada será informado, simultaneamente, de forma sonora (locação) e visual (texto ou símbolo).

Art. 8º As transportadoras devem disponibilizar, em local de fácil acesso, para o passageiro que utilize cadeira de rodas, a cadeira de transbordo nos terminais de embarque e desembarque de passageiros e em todos os pontos intermediários de parada, entre a origem e o destino das viagens.

§ 1º O equipamento de que trata o presente artigo deverá ser providenciado pela transportadora isoladamente ou em conjunto com as demais empresas que operem naquela localidade, desde que em quantidade suficiente para atender tempestivamente e com o devido conforto a todos os usuários que necessitem deste.

§ 2º O veículo que substituir outro devido à falha ou pane deverá dispor de cadeira de transbordo, caso a transferência de passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida seja realizada em local que não disponha de cadeira de transbordo.

Art. 9º As transportadoras garantirão, em todos os pontos de venda, próprios ou terceirizados, localizados ou não em terminais rodoviários, pelo menos um balcão de atendimento adequado às normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º Excepcionalmente, duas ou mais transportadoras podem compartilhar o mesmo balcão de atendimento acessível, desde que mantida a presteza e a qualidade do atendimento.

Art. 10. Os veículos possuirão dois assentos, devidamente identificados, preferencialmente reservados aos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, adaptados conforme normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º Nos ônibus de categoria convencional, a reserva de que trata o caput deste artigo deverá estar disponível pelo prazo de três horas antes do horário da partida do ponto inicial da linha.

§ 2º Na hipótese do §1º deste artigo, caso os assentos identificados sejam ocupados por passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida pagantes, a transportadora deverá disponibilizar outros assentos para fins de atender ao beneficiário do Passe Livre.

§ 3º Na existência de seções, nos pontos de seção devidamente autorizados para embarque de passageiros, será considerado para fins de contagem do prazo definido no §1º o horário de viagem definido para o ponto inicial da linha.

§ 4º Os assentos de que trata o caput deste artigo somente poderão ser oferecidos aos demais passageiros quando não restarem outros assentos disponíveis, observado o disposto no § 1º.

§ 5º Somente poderá ser utilizada a cadeira de rodas do próprio passageiro para a realização da viagem, quando o veículo possuir os equipamentos necessários que garantam a sua segurança e comodidade.

Art. 11. Os ônibus de características urbanas deverão ter 10% (dez por cento) dos assentos disponíveis para uso das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, sendo garantido o mínimo de 2 (dois) assentos, preferencialmente localizados próximos à porta de acesso, identificados e sinalizados conforme normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Art. 12. Todos os equipamentos e ajudas técnicas de uso dos passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida não serão considerados bagagem, sendo obrigatório, gratuito e prioritário o seu transporte, mesmo que excedam os limites máximos de peso e dimensões de bagagem, estabelecidos em resoluções específicas.

§ 1º No caso de equipamentos que extrapolem as dimensões e pesos especificados em Resolução da ANTT, e que necessitem de cuidados especiais para o transporte, devem ser informados à transportadora com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas do horário de partida do ponto inicial do serviço.

§ 2º Na hipótese de equipamento não compatível com o bagageiro, sendo impossível o armazenamento, o passageiro deverá providenciar o seu transporte, arcando com as despesas decorrentes.

Art. 13. A pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida deverá indicar eventuais necessidades de atendimento especial durante a viagem com antecedência mínima de 3 (três) horas do horário de partida do ponto inicial do serviço.

Parágrafo único. Para efeito do caput deste artigo é recomendável que o passageiro se apresente com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos do horário de partida da sua viagem no local designado pela transportadora.

Art. 14. Os passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida deverão comparecer, por seus próprios meios de locomoção, ao local de embarque designado pela transportadora, bem como providenciar o seu deslocamento, após o desembarque.

Art. 15. O embarque do passageiro com deficiência ou mobilidade reduzida será preferencial em relação aos demais passageiros, e no destino final, seu desembarque deverá ser posterior ao dos demais passageiros, exceto os casos de passageiros com cão-guia, quando esta prioridade poderá ser invertida.

Art. 16. O passageiro com deficiência visual poderá ingressar e permanecer no veículo com o cão-guia, o qual será transportado gratuitamente, no piso do veículo, próximo ao seu usuário.

§ 1º O acesso do animal se dará por meio de identificação de cão-guia, carteira de vacinação atualizada e equipamentos (coleira, guia e arreo com alça), dispensado o uso de focinheira.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se ao treinador, instrutor ou acompanhante habilitado quando o cão estiver em fase de socialização ou treinamento, devendo o animal estar devidamente identificado por uma plaqueta com a inscrição “cão-guia em treinamento”, dispensado o uso de arreo com alça.

§ 3º Os passageiros citados no § 2º não terão direito à gratuidade de passagem.

Art. 17. Caso o passageiro com deficiência ou mobilidade reduzida precise utilizar o sanitário durante a viagem, deverá comunicar à tripulação, para que, caso necessário, possa utilizar as instalações do posto de serviços mais próximo.

CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 18. Para assegurar as condições de acessibilidade, a frota total de veículos das transportadoras deverá ser fabricada ou adaptada de acordo com as normas constantes no parágrafo único do art. 1º desta Resolução.

§ 1º O atendimento ao disposto no caput será comprovado por meio de inscrição das “características” ou dos “tipos” de acessibilidade no campo “observações” do Certificado de Registro do Veículo – CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV, conforme atos normativos do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN e do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 2º Até 2 (dois) de dezembro de 2014, as condições de acessibilidade para veículos utilizados exclusivamente para o serviço sob regime de fretamento, serão exigidos somente daqueles fabricados a partir de 2008. Após esta data, as condições de acessibilidade serão exigidas da totalidade da frota.

Art. 19. As transportadoras atualizarão o cadastro de veículos no sistema informatizado da ANTT, indicando as especificações de acessibilidade existentes e o respectivo equipamento utilizado para o embarque e desembarque, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de publicação desta Resolução.

Parágrafo único. Os veículos que não comprovem as adaptações previstas na legislação pertinente nesse prazo serão descadastrados do Sistema informatizado da ANTT.

Art. 20. Não se aplicam aos serviços interestaduais com características urbanas os arts. 5º, 7º, 8º, 10, § 1º e 2º do art. 12, 13 e 17 da presente Resolução.

Art. 21. Os veículos que prestarem serviço sob regime de fretamento, quando transportarem pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, deverão dispor de cadeira de transbordo, sem prejuízo de outras alternativas previstas no art. 5º desta Resolução.

Parágrafo único. Aplica-se aos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros realizados em regime de fretamento o disposto nos arts. 2º; 3º; 4º; 12 a 19 desta Resolução.

Art. 22. A inobservância de disposições constantes desta Resolução sujeitará o infrator às penalidades previstas no Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, bem como nas Resoluções nos 233, de 25 de junho de 2003, e 3.075, de 26 de março de 2009.

Art. 23. O inciso III do art. 1º da Resolução ANTT nº 233, de 25 de junho de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“III - ...

q) não observar as normas e procedimentos de atendimento a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; e

r) não observar as normas e procedimentos necessários para garantir condições de acessibilidade aos veículos.” NR

Art. 24. O inciso III do art. 2º da Resolução ANTT nº 3.075, de 26 de março de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“III – ...

q) não observar as normas e procedimentos de atendimento a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

r) não observar as normas e procedimentos necessários para garantir condições de acessibilidade aos veículos.”

Art. 25. Esta Resolução entra em vigor 30 dias após sua publicação.

IVO BORGES DE LIMA
Diretor-Geral, em Exercício



CONSELHO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS DO MERCOSUL, BOLIVIA E CHILE – CONDESUL

COORDENAÇÃO: NTC&Logística

Porto de Galinhas/PE, 06 de novembro de 2012.

Senhores Coordenadores Nacionais
Do SGT-5 – Transporte do MERCOSUL

Os representantes das Entidades Membros do CONDESUL – Conselho Empresarial de Transporte Rodoviário de Cargas do MERCOSUL, reunidos, nesta data, em seu quadragésimo primeiro Encontro, agradecem a oportunidade de apresentar as Vossas Senhorias os temas, a seguir, que resultam de grande preocupação para o setor e solicitam que fossem tratados e deliberados:

- 1) Reiteramos a solicitação aos Senhores Coordenadores Nacionais das respostas sobre as questões apresentadas em reuniões anteriores.
- 2) Reiteramos nossa manifestação de assegurar a irrestrita aplicação do Acordo de Transporte Internacional Terrestre – ATIT, base fundamental das negociações sobre esta matéria no MERCOSUL e elemento chave para manter e consolidar a segurança jurídica regional.
- 3) Alcançar, em curto prazo, a concreta agilização dos processos de comércio exterior nos pontos de fronteira, com todos os Organismos envolvidos, de forma permanente, viabilizando a implementação de mecanismos que sirvam de opção, para que os veículos possam concluir a operação de transporte internacional, como por exemplo o carne TIR que garante todas as responsabilidades tributárias e securitárias, como também, a sobrevivência das empresas.
- 4) Solicitamos que se esclareça os alcances e as modalidades de normas adotadas pelos países do MERCOSUL sobre LACRES ELETRONICOS na operação aduaneira. Dessa forma, solicitamos que se permita participação deste setor econômico para estabelecer uma Normativa Comum MERCOSUL, a exemplo do que ocorreu com a Inspeção Técnica Veicular. Ainda, que não seja aplicada a norma de cada país sobre a matéria até que se tenha a referida Normativa Comum.
- 5) Este Conselho Empresarial manifesta seu total apoio à proposta apresentada pela Delegação Argentina sobre a incorporação de veículos na frota de empresa habilitada de um por um, ou seja, para cada veículo próprio, a empresa habilitada possa contratar e incorporar em sua frota um veículo arrendado. A fim de possibilitar essa proposta se propõe que seja acordado um instrumento no âmbito do MERCOSUL, conforme previsão dos arts.14 e 15 do ATIT.
- 6) Que os Acordos firmados no âmbito da Comissão do Art.16, ATIT, possam ser implantados e implementados, em procedimentos agilizados, no âmbito do MERCOSUL, mais notadamente, o que se refere às garantias aduaneiras.




**CONSELHO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DE CARGAS DO MERCOSUL, BOLIVIA E CHILE – CONDESUL**

COORDENAÇÃO: NTC&Logística

- 7) Este Conselho manifesta seu apoio à proposta apresentada pela Delegação Brasileira de criação de grupo com o objetivo de harmonização dos procedimentos de fiscalização do transporte rodoviário internacional, desde que haja a participação do setor empresarial.

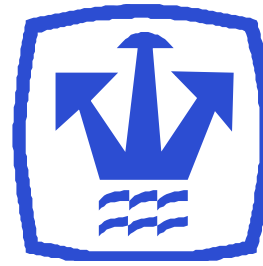
Reiterando nossos agradecimentos, manifestamos nossas sinceras considerações.


Ademir Pozzani
NTC&Logística
Brasil


Guilherme Boger
ABTI
Brasil


Daniel Indart
FADEBAC
Argentina


Mauro Borzacchi
CATIDU
Uruguai



***XLIV REUNIÓN del SUBGRUPO de TRABAJO N° 5
“TRANSPORTES del MERCOSUR”***

Sr. Mario Baubeta

Presidente del CENTRO DE NAVEGACIÓN

URUGUAY

Porto Galinhas, 7 de noviembre de 2012

El Gobierno Uruguayo sigue apostando al MERCOSUR, al espíritu que llevó a la firma del Tratado de Asunción:

- *Un proceso de integración*
- *La coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados Partes*
- *El compromiso de armonizar sus legislaciones en áreas pertinentes*

OBJETIVO SUPERIOR: Buscar el bien común y calidad de vida para los pueblos.

Nuestro País en los últimos veinte años a desarrollado una Política de Estado, con alternancia en el gobierno de distintas fuerzas políticas, alcanzando con éxito, una política estratégica de apertura de valores, con el fin de alcanzar niveles superiores de desarrollo económico y social, y con la premisa:

***INTEGRADOS A LA REGIÓN Y
ABIERTOS AL MUNDO***

Uruguay es pequeño físicamente, con una economía pequeña, con un enorme potencial interno, que apuesta a la calidad y eficiencia para la inserción internacional, y mitigar en alguna medida las asimetrías dentro del bloque.

Una política de apertura consustanciada con el espíritu fundacional del MERCOSUR.

- *A 20 años de la firma del Tratado el espíritu inicial fue involucionando.*
- *HOY nos encontramos en un MERCOSUR fragmentado institucionalmente, reticente y contradictorio.*
- *A pesar de los avances en el comercio al interior del bloque, de alcanzar algunos progresos en las bases de la política comercial común, no se lograron resultados en materia de políticas que tiendan a compensar, limitar o armonizar las fuertes asimetrías.*
- *Por el contrario, se establecieron medidas unilaterales reñidas con los preceptos básicos del Tratado, desdibujando los objetivos, que profundizan las asimetrías.*
- *Uruguay ha puesto énfasis en la mejora de los accesos a los mercados y a las condiciones de competencia. El Derecho a la Competencia.*

- *Arribando al sector marítimo, portuario y logístico de exportación, nuestra economía cuenta con un sector dinámico, eficiente, competitivo, de apoyo al comercio exterior e internacional que atrajo inversiones nacionales y extranjeras, generando ingresos de divisas y creando puestos genuinos de trabajos.*
- *La posición geográfica nos protege y nos posiciona con fuerza en la región, como puerta de entrada al MERCOSUR, a través de sus puertos, de sus plataformas logísticas y de sus conexiones fluvio-marítimas.*
- *Desde los inicios de la nación, se entendió que **Montevideo tenía que ser un puerto de tránsito y trasbordo, brindando servicios a la región**, constituyéndose en una plataforma integral al servicio del transporte y la logística.*

El Puerto de Montevideo, principal plataforma logística, se consolida como puerto multipropósito para el comercio internacional del País y para la región, con objetivos específicos:

- *Confiabilidad, eficiencia, certeza operativa, competitividad, trabajando en la mejora continua en el respeto al medioambiente y en la seguridad.*
- *Es un trabajo en conjunto de autoridades, trabajadores y empresarios.*
- *Beneficios para nuestro País y sus habitantes.*
- *También, beneficio para los países vecinos, absolutamente, apoyando a exportadores e importadores de Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia, quienes no pueden ser atendidos eficientemente en sus países o puertos de la región, brindándoles niveles de fletes competitivos, disponibilidad de bodega, conectividad al mundo, evitando demoras, sobre costos, y que sus productos lleguen o arriben al destino final con precios más competitivos.*

El Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo a consideración, aprobado por los tres socios, con la ausencia de Uruguay en el 2005, incluye en síntesis los siguientes tráficos:

- *Cualquiera marítimo*
- *Trafico internacional del Río de la Plata*
- *Remolque de mercaderías, barcazas*
- *Feeder y trasbordos con destino a 3ros. países*

Se excluyen los siguientes:

- *Tráfico del acuerdo Hidrovía Paraguay – Paraná*
- *Tráfico del Alto Paraná*
- *El Petróleo brasileño*
- *El Cabotaje de cada país*

El Centro de Navegación ha apoyado la decisión del Gobierno, que se mantiene desde 2005 hasta la fecha, y en diversos foros hemos manifestado nuestra total oposición a las reservas de carga, y fundamentalmente, a la estipulación que se incluye en el Proyecto, con respecto a los servicios “feeders” y trasbordos con destino a terceros países.

Esta disposición, que va contra la tradición del País, implica:

- Una amenaza al Puerto de Montevideo***
- Un atentado contra el tránsito de mercadería por nuestra principal terminal portuaria***
- Afectar los intereses generales de nuestro comercio exterior e internacional***
- Una afectación que replicará en agentes de comercio exterior de países vecinos que encuentran en el Puerto de Montevideo una plataforma eficiente para sus negocios***

El rechazo desde 2005 está basado en que afectaría las operaciones de nuestros puertos que se nutren de trasbordos de cargas de los diversos países de la región.

Montevideo es un puerto “hub”, un puerto concentrador, más del 50 % de su actividad es el manipuleo de carga en tránsito, favorecido por la ventaja comparativa de la libre circulación de mercaderías, régimen de puerto libre, creado por la Ley de Puertos aprobada en 1992.

- *El proyecto incluye excepciones, para todos los demás miembros, menos para Uruguay. No rige en la Hidrovía. Continúan vigentes las respectivas leyes de Cabotaje.*
- *Deja de lado la eficiencia. No se analiza el encarecimiento de costos de los productos exportables de la región.*
- *Uruguay brinda el mismo tratamiento de navegación y facilidades portuarias que tiene la bandera nacional a las banderas de sus socios, cuando nuestra bandera fue y es considerada 3ra.bandera en países del bloque, y por trabas administrativas que generan sobre costos - llámese prácticos del Río Paraná y Paraguay-, no puede navegar en la Hidrovía.*

Afectación al Comercio Exterior e Internacional de nuestro País

- *De aprobarse el actual proyecto, los fletes marítimos del comercio internacional del País quedarán a expensas de un limitado grupo de armadores de las naciones integrantes del MERCOSUR, con una única e insuficiente y burocrática cláusula de escape, consistente en habilitar cargas a terceras compañías fuera del sistema, en tanto no existan servicios disponibles en las líneas de las banderas de la región.*
- *Nuestro País con una economía pequeña dentro del bloque, y compitiendo con sus socios con los mismos productos en los mercados internacionales, corre el serio riesgo de que los armadores del MERCOSUR opten por banderas que tienen “el mayor mercado”, Brasil fundamentalmente, y luego Argentina.*
- *Nuestro comercio exterior puede quedar de rehén de situaciones que afecten la competitividad de la producción nacional en el mundo, en el momento que se busca denodadamente la diversificación de mercados, y podrán elevarse los costos de producción y consumo interno de importantes actividades.*

Afectación al Comercio Exterior e Internacional de nuestro País

- ***Ante la oferta restringida -propia de la reserva de carga-, pensemos qué banderas asignarán las preferencias de disponibilidad de bodega, los valores de los fletes, y además, los costos burocráticos. No será la bandera uruguaya.***
- ***Nuestro País necesita estimular la competencia, abrir las fronteras para reducir los fletes, y proveer a los exportadores e importadores, los beneficios de la ampliación y modernización del transporte.***

Afectación al Comercio Exterior e Internacional de nuestro País

- **Compartimos la opinión de que en el bloque debe haber una flota MERCOSUR, y no ampararse en una reserva de cargas.**
- **El primer impulso para la flota comunitaria sería que Brasil, Argentina y Paraguay flexibilizaran las normas de cabotaje a la bandera MERCOSUR, en lugar de promover la reserva de carga. **Esta situación si favorecería el desarrollo de las marinas mercantes en régimen de libre competencia y competencia.****

Afectación al Comercio Exterior e Internacional de nuestro País

- ***El camino que nos pretenden imponer los socios del bloque con una medida totalmente proteccionista nos lleva a aislar a la economía nacional del ámbito internacional.***
- ***Sería inminente un incremento de fletes considerando que, por ejemplo, hoy el costo corriente de una bandera del bloque, sin tener un mercado cautivo, es muy superior a un charter de tercera bandera, sin combustible.***

Afectación al Puerto de Montevideo para la captación de cargas en tránsito

- *Entendemos que la posición adoptada en el 2005 y la presión que se ejerce contra Uruguay en el SGT No. 5 y en otros ámbitos, constituye en sí misma, un ataque frontal sistemático de Argentina y Brasil para evitar el tránsito de sus mercaderías por nuestro puerto, solucionando sus problemas sin abrir su comercio de cabotaje.*
- *Si coincidimos en que las banderas de Brasil y Argentina se quedarán con el mercado del transporte marítimo en la región, imaginemos que puertos elegirán estas banderas para concentrar las cargas en tránsito.*
- *La volatilidad de las mercaderías en tránsito y la falta de flexibilidad en el transporte pondrán en riesgo a nuestra principal terminal como puerto “Hub”, y al País como Centro de Distribución Regional, afectando toda la actividad logística.*

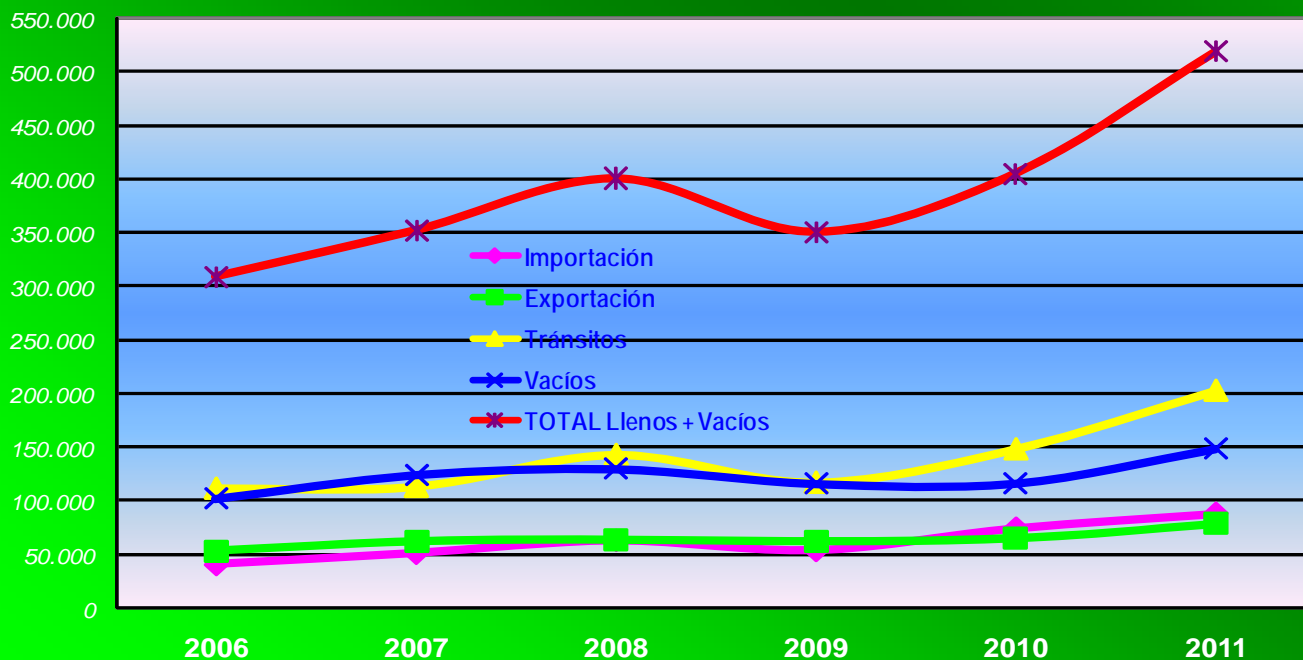
Afectación al Puerto de Montevideo para la captación de cargas en tránsito

- ***La viabilidad del Uruguay Logístico depende directamente del mantenimiento del flujo de tránsito y éste de la libertad de bandera.***
- ***La carga en tránsito contribuye a financiar los costos de escala de los buques y por ende a la rebaja de fletes y a la disponibilidad de bodega para nuestro comercio exterior.***
- ***El cambio de las reglas de juego para los Armadores de Ultramar que recalán los puertos del bloque obligará al replanteo de los tráficos.***

Movimiento de Contenedores (en boxes)

Movimientos de	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Importación	40.801	51.394	63.437	53.988	74.814	88.655
Exportación	53.257	62.273	63.798	62.381	65.141	78.903
Tránsitos	112.499	114.131	143.715	118.063	148.884	203.011
Total Llenos	206.557	227.798	270.950	234.432	288.839	370.569
Vacíos	102.565	124.678	130.043	116.447	116.694	148.591
TOTAL Llenos + Vacíos	309.122	352.476	400.993	350.879	405.533	519.160
TOTAL Llenos + Vacíos (en TEU) *	519.338	596.067	673.906	587.990	672.008	862.843

* TEU = Unidad equivalente a contenedores de 20 pies



En contenedores llenos la actividad en 2011 se desglosó en:

- **45,22 %** Exportación e importación
- **54,78 %** Tránsito

El total movilizado correspondió a:

- **32,27 %** Exportación e importación
- **39,10 %** Tránsito
- **28,62 %** Vacíos

- *Además de recalcar la importancia del tránsito debemos destacar lo significativo que representa la movilización de contenedores vacíos, en la gran mayoría para atender la actividad de tránsito.*
- *Se descargan de un buque, se cargan en otro buque y luego vuelven con carga regional. Un mismo contenedor llega a tener cuatro movimientos.*
- *El borrador del Acuerdo alcanza al transporte de las unidades vacías.*
- *No permitir que un Armador internacional pueda reposicionar unidades vacías con sus propios buques entre los puertos del MERCOSUR, es un grave atentado al concepto de polo logístico.*

➤ *Del total de tránsitos que se movilizaron en el Puerto de Montevideo en el año 2011:*

	Miles de TEU
Total de Tránsitos de Buques con Bandera MERCOSUR	52
Total de Tránsitos y Vacíos en tránsito de Buques con Banderas de Extra-región (Servicios Feeder)	156
Total de Tránsitos y Vacíos en tránsito de Buques con Banderas de Extra-región (Servicios de Ultramar)	255
TOTAL DE TRÁNSITOS y Vacíos en TRÁNSITO	463
% TRÁNSITOS EN BANDERA MERCOSUR	11%
% TRÁNSITOS EN TERCERAS BANDERAS	89%

- *Se deberá interpretar la posición que tomen frente a un nuevo escenario regional, los armadores del ultramar que optan hoy por concentrar cargas en Montevideo, y que cumplen el servicio básicamente en terceras banderas.*
- *Tenemos una inmensa fortaleza que es nuestra posición geográfica, ventajas comparativas con los puertos de la región, servicios eficientes, competitivos que resulta atractivo para los armadores internacionales en un mercado abierto.*

- *Teniendo una visión optimista frente al proyecto, existirían beneficios absolutamente teóricos para nuestra Marina Mercante, pero se corren enormes riesgos.*
- *Se deberá cuantificar el monto de divisas por servicios a la carga, a escala de buques, y mano de obra que perderá el Puerto de Montevideo, si alguno o algunos de los Armadores deciden atender nuestras exportaciones e importaciones con servicios “feeder”, buques de menor capacidad, y elige otro puerto como “hub”, donde recalaran los buques de mayor porte.*
- *Se deberá cuantificar el aumento de fletes que pagará nuestro comercio exterior, debido al aumento de costos de las banderas del bloque frente a terceras banderas, y a la eventual pérdidas de tránsito, masa crítica para financiar los gastos de escala.*

- *Se deberá interpretar cual será la bandera que captará el mayor mercado de transporte del bloque, y cuantificar el porcentaje para nuestra bandera nacional. Sin lugar a dudas, la bandera más atractiva para los Armadores, para acogerse a esta norma, será casi exclusivamente la bandera brasileña, ya que también le permitiría al Armador hacer el servicio de cabotaje dentro de Brasil, el mercado mayor del bloque.*
- *La disponibilidad de bodega para nuestras cargas, que hoy, en un mercado abierto, muchas veces por situaciones ajenas, se constituyen en una traba a nuestro comercio exterior.*

Además de los perjuicios posibles analizados, el borrador del Acuerdo incluye una cláusula de sumo riesgo y que quedará a la interpretación de las grandes economías del bloque.

- ***El Art 12 establece la vigencia y dice que mientras no se ratifique por los parlamentos siguen vigentes los acuerdos bilaterales, pero no se establece expresamente que no rige la reserva de carga y no rige el alcance a los servicios feeders, hasta la ratificación de los Parlamentos de todos los Estados Partes.***

CONCLUSIONES

- *El sector privado está de acuerdo en que se firme un acuerdo multilateral de transporte marítimo, pero que no se constituya en una traba al desarrollo de nuestro comercio internacional y de la economía de nuestro país.*
- *Se siga el ejemplo de otros bloques económicos, por ejemplo, la Unión Europea, y en nuestro continente, la Comunidad Andina de Naciones (CAN).*
- *Ambos bloques han avanzado significativamente en la eliminación de las reservas de carga y en las restricciones al transporte regional, por cuanto estos regímenes restringen la oferta de mercado, con un encarecimiento del mismo, limitando los derechos de los países de la región y también de terceros.*

CONCLUSIONES

- *En este contexto reclamamos igualdad en las condiciones de navegabilidad para todas las banderas de la región, sin excepciones.*
- *El sector privado está de acuerdo en flexibilizar el Tratado de Asunción, yendo a una asociación más libre en diversas áreas, alcanzando aperturas más amplias en régimen de reciprocidad.*
- *Con relación al Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur -tal como está redactado-, no genera ningún beneficio para la Marina Mercante Uruguaya y encierra una amenaza para el Puerto de Montevideo, y para nuestro comercio exterior e internacional.*

CONCLUSIONES

- **Aumentarán los valores de los fletes marítimos por los altos costos de las banderas del bloque, se pagarán servicios portuarios superiores a los actuales, perjudicando la economía de escala, por perder la condición de Hub, y al perder la carga en tránsito, tanto contenedores llenos como vacíos, se afectará en definitiva al Puerto de Montevideo, y al País como Centro de Distribución Regional.**
- **El Proyecto -tal como está redactado- aumentará la asimetría que tiene Uruguay con los demás socios del bloque, por lo cual, **manifestamos el total apoyo a la posición sustentada por nuestra Delegación Oficial y felicitar a nuestros delegados por su actuación y con quienes nos sentimos identificados en la defensa de los intereses generales del País.****

CONCLUSIONES

De acuerdo a lo expuesto, propiciamos la reformulación del Proyecto o en su defecto, el tratamiento del Acuerdo en el ámbito del Grupo Mercado Común.

Muchas gracias !!!

Porto Galinhas, 7 de Noviembre de 2012.

**Señores Integrantes del
Subgrupo de Trabajo No. 5,
Transportes del Mercosur
Presente**

De nuestra mayor consideración:

En mi calidad de Presidente del Centro de Navegación de Uruguay, saludo a todas las Delegaciones integrantes de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del Mercosur, y agradezco especialmente a la Delegación de Brasil por su hospitalidad.

El Gobierno Uruguayo sigue apostando al Mercosur, al espíritu que llevó a la firma del Tratado de Asunción, un proceso de integración, la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados Partes, y el compromiso de armonizar sus legislaciones en áreas pertinentes.

La integración para la libre circulación de bienes y servicios y factores productivos, a través, de la eliminación de derechos aduaneros y restricciones no arancelarias a la circulación de mercaderías.

La coordinación de políticas, a fin de asegurar condiciones adecuadas de competencia entre los Estados Partes.

El compromiso de armonizar legislaciones en diversas áreas, para consolidar al bloque, y proyectarlo al mundo.

Acciones que apuntaron a un objetivo superior, buscar el bien común y calidad de vida para los pueblos.

Nuestro País en los últimos veinte años ha desarrollado una Política de Estado, con alternancia en el gobierno de distintas fuerzas políticas, alcanzando con éxito, una política estratégica de apertura de valores, con el fin de alcanzar niveles superiores de desarrollo económico y social, y con la premisa de:

Integrados a la región y abiertos al mundo

Política estratégica de apertura construida con un objetivo de progreso, buscando un ritmo de crecimiento robusto, encarados con una visión de mediano y largo plazo.

Uruguay es pequeño físicamente, con una economía pequeña, pero con un enorme potencial interno, que apuesta a la calidad y eficiencia para la inserción internacional, y mitigar en alguna medida las asimetrías dentro del bloque.

Una política de apertura consustanciadas con el espíritu fundacional del Mercosur.

Con el correr de los años, a los veintiún años de la firma del Tratado, el espíritu inicial fue involucionando, y hoy nos encontramos en un Mercosur fragmentado institucionalmente, reticente y contradictorio.

A pesar de los avances en el comercio al interior del bloque, de alcanzar algunos progresos en las bases de la política comercial común, no se lograron resultados en materia de políticas que tiendan a compensar, limitar o armonizar, las fuertes asimetrías.

Por el contrario, se establecieron medidas unilaterales reñidas con los preceptos básicos del Tratado, desdibujando los objetivos, que profundizan las asimetrías.

Uruguay no cree que el Fondo Estructural de Convergencia del Mercosur (FOCEM) sea una solución efectiva para las asimetrías. Se necesita unanimidad para la liberación de fondos.

Uruguay ha puesto énfasis en la mejora de los accesos a los mercados y a las condiciones de competencia. El Derecho a la Competencia.

Arribando al sector marítimo, portuario y logístico de exportación, nuestra economía cuenta con un sector dinámico, eficiente, competitivo, de apoyo al comercio exterior e internacional que atrajo inversiones nacionales y extranjeras, generando ingresos de divisas y creando puestos genuinos de trabajos.

La posición geográfica nos protege y nos posiciona con fuerza en la región, como puerta de entrada al Mercosur, a través de sus puertos, de sus plataformas logísticas y de sus conexiones fluvio marítimas.

Desde los inicios de la nación, se entendió que Montevideo tenía que ser un puerto de tránsito y trasbordo, brindando servicios a la región, constituyéndose en una plataforma integral al servicio del transporte y la logística.

El comercio internacional cuenta con una gama de servicios que le permiten estar conectado a los principales centros económicos mundiales y con la mayoría de los países.

En el transporte marítimo los distintos armadores compiten en los diferentes tránsitos alrededor del mundo.

Los servicios marítimos regulares se complementan con servicios “Tramps” desde y hacia nuestros puertos para atender producciones específicas o cargas de proyecto.

El Puerto de Montevideo, principal plataforma logística, se consolida como puerto multipropósito para el comercio internacional del País y para la región, con objetivos específicos:

Confiabilidad, eficiencia, certeza operativa, competitividad, trabajando en la mejora continua en el respeto al medioambiente y en la seguridad.

Es un trabajo en conjunto de autoridades, trabajadores y empresarios.

Beneficios para nuestro País y sus habitantes.

También, beneficio para los países vecinos, absolutamente, apoyando a exportadores e importadores de Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia, quienes no pueden ser atendidos eficientemente en sus países o puertos de la región, brindándoles niveles de fletes competitivos, disponibilidad de bodega, conectividad al mundo, evitando demoras, sobre costos, y que sus productos lleguen o arriben al destino final con precios más competitivos.

El Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo a consideración, aprobado por los tres socios, con la ausencia de Uruguay en el 2005, incluye en síntesis los siguientes los tráficos:

**Cualquiera marítimo
Tráfico internacional del Río de la Plata
Remolque de mercaderías, barcazas
Feeder y trasbordos con destino a 3ros países**

**Tráficos Excluidos:
Tráfico del acuerdo Hidrovía Paraguay – Paraná
Tráfico del Alto Paraná
Petróleo brasileños
Cabotaje de cada país**

El Centro de Navegación ha apoyado la decisión del Gobierno, que se mantiene desde 2005 hasta la fecha, y en diversos foros hemos manifestado nuestra total oposición a las reservas de carga, y fundamentalmente, a la estipulación que se incluye en el Proyecto, con respecto a los servicios “feeders” y trasbordos con destino a terceros países.

A nuestro criterio, esta disposición, que va contra la tradición del País, implica una amenaza al Puerto de Montevideo, constituye un atentado contra el tránsito de mercadería por nuestra principal terminal portuaria, y afectará los intereses generales de nuestro comercio exterior e internacional del País.

Afectación que se replicará en agentes de comercio exterior de países vecinos que encuentran en el Puerto de Montevideo una plataforma eficiente para sus negocios.

El rechazo desde 2005 está basado en que afectaría las operaciones de nuestros puertos que se nutren de trasbordos de cargas de los diversos países de la región.

Montevideo es un puerto “hub”, un puerto concentrador, más del 50 % de su actividad es el manipuleo de carga en tránsito, favorecido por la ventaja comparativa de la libre circulación de mercaderías, régimen de puerto libre, creado por la Ley de Puertos aprobada en 1992.

Analicemos el contexto del Proyecto y el contexto regional:

- **El proyecto incluye excepciones, para todos los demás miembros, menos para Uruguay. No rige en la Hidrovía. Continúan vigentes las respectivas leyes de Cabotaje.**
- **Deja de lado la eficiencia. No se analiza el encarecimiento de costos de los productos exportables de la región.**
- **Uruguay brinda el mismo tratamiento de navegación y facilidades portuarias que tiene la bandera nacional a las banderas de sus socios, cuando nuestra bandera fue y es considerada 3ra. bandera en países del bloque, y por trabas administrativas que generan sobre costos, llamase prácticos del Río Paraná y Paraguay, no puede navegar en la Hidrovía.**

- **Analicemos primero la afectación al comercio exterior e internacional de nuestro País, de acuerdo a nuestra óptica.**

De aprobarse el actual proyecto, los fletes marítimos del comercio internacional del País quedarán a expensas de un limitado grupo de armadores de las naciones integrantes del MERCOSUR, con una única e insuficiente y burocrática cláusula de escape, consistente en habilitar cargas a terceras compañías fuera del sistema, en tanto no existan servicios disponibles en las líneas de las banderas de la región.

Nuestro País con una economía pequeña dentro del bloque, y compitiendo con sus socios con los mismos productos en los mercados internacionales, corre el serio riesgo de que los armadores del MERCOSUR opten por banderas que tienen “el mayor mercado”, Brasil, fundamentalmente y luego Argentina.

Nuestro comercio exterior puede quedar de rehén de situaciones que afecten la competitividad de la producción nacional en el mundo, en el momento que se busca denodadamente la diversificación de mercados, y podrán elevarse los costos de producción y consumo interno de importantes actividades.

Ante la oferta restringida propia de la reserva de carga, pensemos qué banderas asignaran las preferencias de disponibilidad de bodega, los valores de los fletes, y además, los costos burocráticos. No será la bandera uruguaya.

Nuestro País necesita estimular la competencia, abrir las fronteras para reducir los fletes, y proveer a los exportadores e importadores, los beneficios de la ampliación y modernización del transporte.

Compartimos la opinión de que en el bloque debe haber una flota MERCOSUR, y no ampararse en una reserva de cargas.

El primer impulso para la flota comunitaria sería que Brasil, Argentina y Paraguay flexibilizaran las normas de cabotaje a la bandera MERCOSUR, en lugar de promover la reserva de carga. Esta situación si favorecería el desarrollo de las marinas mercantes en régimen de libre concurrencia y competencia.

El camino que nos pretenden imponer los socios del bloque con una medida totalmente proteccionistas nos lleva a aislar a la economía nacional del ámbito internacional.

Sería inminente un incremento de fletes considerando que, por ejemplo, hoy el costo corriente de una bandera del bloque, sin tener un mercado cautivo, es muy superior a un charter de tercera bandera, sin combustible.

- **Seguidamente analicemos la afectación al Puerto de Montevideo para la captación de cargas en tránsito.**

Entendemos que la posición adoptada en el 2005 y la presión que se ejerce contra Uruguay en el SGT No. 5 y en otros ámbitos, constituye en sí misma, un ataque frontal sistemático de Argentina y Brasil para evitar el tránsito de sus mercaderías por nuestro puerto, solucionando sus problemas sin abrir su comercio de cabotaje.

Si coincidimos en que las banderas de Brasil y Argentina se quedarán con el mercado del transporte marítimo en la región, imaginemos que puertos estas banderas elegirán para concentrar las cargas en tránsito.

La volatilidad de las mercaderías en tránsito y la falta de flexibilidad en el transporte pondrán en riesgo a nuestra principal terminal como puerto “Hub”, y al País como Centro de Distribución Regional, afectando toda la actividad logística.

La viabilidad del Uruguay Logístico depende directamente del mantenimiento del flujo de tránsito y éste de la libertad de bandera.

La carga en tránsito contribuye a financiar los costos de escala de los buques y por ende a la rebaja de fletes y a la disponibilidad de bodega para nuestro comercio exterior.

El cambio de las reglas de juego para los Armadores de Ultramar que recalcan los puertos del bloque obligará al replanteo de los tráficos.

Adjunto a la presente las estadísticas de movilización de contenedores por el período 2006 – 2011.

Analicemos las cifras de actividad del Puerto de Montevideo en porcentajes en el rubro contenedores en el año 2011.

En contenedores llenos la actividad se desglosó en:

**45,22 % Exportación e importación
54,78 % Tránsito**

El total movilizado correspondió a:

32,27 % Exportación e importación

39,10 % Tránsito

28,62 % Vacíos

Además de recalcar la importancia del tránsito debemos destacar lo significativo que representa la movilización de contenedores vacíos, en la gran mayoría para atender la actividad de tránsito.

Se descargan de un buque, se cargan en otro buque y luego vuelven con carga regional. Un mismo contenedor llega a tener cuatro movimientos.

El borrador del Acuerdo alcanza al transporte de las unidades vacías.

No permitir que un Armador internacional pueda reposicionar unidades vacías con sus propios buques entre los puertos del Mercosur, es un grave atentado al concepto de polo logístico.

Las conclusiones de un estudio que realizó el Centro de Navegación para apoyar a los negociadores en el SGT 5 fueron:

Del total de tránsitos que se movilizaron en el Puerto de Montevideo:

- **11% fueron en bandera del MERCOSUR
89% en terceras banderas.**
- **Se deberá interpretar la posición que tomen frente a un nuevo escenario regional, los armadores del ultramar que optan hoy por concentrar cargas en Montevideo, y que cumplen el servicio básicamente en terceras banderas.**
- **Tenemos una inmensa fortaleza que es nuestra posición geográfica, ventajas comparativas con los puertos de la región, servicios eficientes, competitivos que resulta atractivo para los armadores internacionales en un mercado abierto.**
- **Teniendo una visión optimista frente al proyecto, existirían beneficios absolutamente teóricos para nuestra Marina Mercante, pero se corren enormes riesgos.**

- **Se deberá cuantificar el monto de divisas por servicios a la carga, a escala de buques, y mano de obra que perderá el Puerto de Montevideo, si alguno o algunos de los Armadores deciden atender nuestras exportaciones e importaciones con servicios “feeder”, buques de menor capacidad, y elige otro puerto como “hub”, donde recalaran los buques de mayor porte.**
- **Se deberá cuantificar el aumento de fletes que pagará nuestro comercio exterior, debido al aumento de costos de las banderas del bloque frente a terceras banderas, y a la eventual pérdidas de tránsito, masa crítica para financiar los gastos de escala.**
- **Se deberá interpretar cual será la bandera que captará el mayor mercado de transporte del bloque, y cuantificar el porcentaje para nuestra bandera nacional. Sin lugar a dudas, la bandera más atractiva para los Armadores, para acogerse a esta norma, será casi exclusivamente la bandera brasileña, ya que también le permitiría al Armador hacer el servicio de cabotaje dentro de Brasil, el mercado mayor del bloque.**
- **La disponibilidad de bodega para nuestras cargas, que hoy, en un mercado abierto, muchas veces por situaciones ajenas, se constituyen en una traba a nuestro comercio exterior.**

Además de los perjuicios posibles analizados, el borrador del Acuerdo incluye una cláusula de sumo riesgo y que quedará a la interpretación de las grandes economías del bloque.

El Art 12 establece la vigencia y dice que mientras no se ratifique por los parlamentos siguen vigentes los bilaterales, pero no se establece expresamente que no rige la reserva de carga y no rige el alcance a los servicios feeders, hasta la ratificación de los Parlamentos de todos los Estados Partes.

- **Conclusiones.**

El sector privado está de acuerdo en que se firme un acuerdo multilateral de transporte marítimo, pero que no se constituya en una traba al desarrollo de nuestro comercio internacional y de la economía de nuestro país.

Se siga el ejemplo de otros bloques económicos, por ejemplo, la Unión Europea, y en nuestro continente, la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

Ambos bloques han avanzado significativamente en la eliminación de las reservas de carga y en las restricciones al transporte regional, por cuanto estos regímenes restringen la oferta de mercado, con un encarecimiento del mismo, limitando los derechos de los países de la región y también de terceros.

En este contexto reclamamos igualdad en las condiciones de navegabilidad para todas las banderas de la región, sin excepciones.

El sector privado está de acuerdo en flexibilizar el Tratado de Asunción, yendo a una asociación más libre en diversas áreas, alcanzando aperturas más amplias en régimen de reciprocidad.

Con relación al Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur, en conclusión, tal como está redactado, no genera ningún beneficio para la Marina Mercante Uruguaya y encierra una amenaza para el Puerto de Montevideo, y para nuestro comercio exterior e internacional.

Aumentarán los valores de los fletes marítimos por los altos costos de las banderas del bloque, se pagarán servicios portuarios superiores a los actuales, perjudicando la economía de escala, por perder la condición de Hub, y al perder la carga en tránsito, tanto contenedores llenos como vacíos, se afectará en definitiva al Puerto de Montevideo, y al País como Centro de Distribución Regional.

El Proyecto tal como está redactado aumentará la asimetría que tiene Uruguay con los demás socios del bloque, por lo cual, manifestamos el total apoyo a la posición sustentada por nuestra Delegación Oficial y felicitar a nuestros delegados por su actuación y con quienes nos sentimos identificados en la defensa de los intereses generales del País.

De acuerdo a lo expuesto, propiciamos la reformulación del Proyecto o en su defecto, el tratamiento del Acuerdo en el ámbito del Grupo Mercado Común.

Agradeciendo la atención, aprovechamos la oportunidad para saludar a Uds. con nuestra más alta consideración.

**p. CENTRO DE NAVEGACION
URUGUAY**

**MARIO BAUBETA
Presidente**

CUT



COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Buenos Aires, 11 de junio de 2012

Al señor
Subsecretario de Transporte Automotor
Coordinador Nacional del SGT N° 5
Sr. Eduardo Omar Colombini

S / D

Ref. G. N° 3644/2012
Protocolo de Montevideo. Su implementación.
Proyecto de Acuerdo Multilateral de
Transporte Marítimo del MERCOSUR SGT 5.
Solicitud de inclusión en temario y acta de la
reunión del SGT N°5, a realizarse en Buenos
Aires 12 a 15 de junio de 2012.

De nuestra consideración:

Las entidades que a continuación se citan en orden alfabético, representantes de la carga de exportación y de importación, la producción, los puertos y el transporte internacional, reunidas en la Comisión de Usuarios del Transporte – CUT- , tienen el agrado de dirigirse a Ud., refiriéndose al Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR (en adelante PAMTMM):

- Bolsa de Cereales
- Bolsa de Comercio de Rosario
- Cámara Argentina del Acero (Ex Centro de Industriales Siderúrgicos –CIS-)
- Cámara de Exportadores de la República Argentina – CERA -
- Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina – CIARA –
- Cámara de la Industria Química y Petroquímica – CIQYP –
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Exportadores de Cereales – CEC –
- Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina – FECACERA -
- Sociedad Rural Argentina

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina

Av. Roque S. Peña 740 – Piso 1° - C1035AAP - Buenos Aires

Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 Líneas rotativas

E-mail: contacto@cera.org.ar - Internet: <http://www.cera.org.ar>

Página 1 de 2

Subsecretaría de Transporte Automotor
Eduardo Omar Colombini
P. MANTILLA
2012

CUT



COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Ante la proximidad de la reunión del SGT N° 5 a realizarse en Buenos Aires del 12 a 15 de junio de 2012, y no habiéndose producido hechos nuevos significativos, tales como contar con una nueva versión del PAMTMM o el conocimiento de un estudio que fundamente el diseño de un futuro proyecto de Acuerdo, consideramos oportuno **reiterar adjunta la posición y solicitud** elevada para la reunión del SGT N° 5 celebrada en mayo (4, 5 y 6 de 2011) en Asunción, Paraguay, y que por la misma razón fue reiterada en ocasión del SGT N° 5 reunido en octubre (26, 27 y 28 de 2011), en Montevideo¹.

Agradeceríamos especialmente su atención a esta reiteración de la posición de la CUT, adjunta, y nos permitimos solicitarle tenga a bien **disponer que esta nota y su adjunto consten en el acta de la reunión SGT N°5** a realizarse en Buenos Aires, Argentina, los días 12, 13, 14 y 15 del corriente mes.

Saludamos a Ud. con nuestra más distinguida consideración.

Lic. María del Rosario Solari

**Directora de Relaciones Internacionales y Técnicas de la CERA
Entidad Coordinadora de la CUT**

¹ Adjuntamos copia de la posición elevada para la reunión de mayo/11 y de su reiteración en octubre del mismo año. Ambas dirigidas al entonces Coordinador del SGT N° 5, Sr. Jorge González, ex Subsecretario de Transporte Automotor.

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina

Av. Roque S. Peña 740 – Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires

Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 Líneas rotativas

E-mail: contacto@cera.org.ar - Internet: <http://www.cera.org.ar>

Página 2 de 2

ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

CUT



COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Buenos Aires, 25 de octubre de 2011

Al señor
Subsecretario de Transporte Automotor
Coordinador Nacional del SGT N° 5

D. Jorge Gonzalez

S / D

Ref. CD N° 5713/2011

**Protocolo de Montevideo. Su implementación.
Proyecto de Acuerdo Multilateral de
Transporte Marítimo del MERCOSUR SGT 5
Solicitud de inclusión en temario y acta de la
reunión del SGT 5 26 a 28 octubre 2011,
Montevideo – Uruguay.**

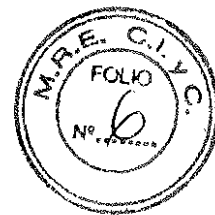
De nuestra consideración:

Las entidades que a continuación se citan en orden alfabético, representantes de la carga de exportación y de importación, la producción, los puertos y el transporte internacional, reunidas en la Comisión de Usuarios del Transporte – CUT- , tienen el agrado de dirigirse a Ud., refiriéndose al Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR (en adelante PAMTMM):

- Bolsa de Cereales
- Bolsa de Comercio de Rosario
- Cámara Argentina del Acero (Ex Centro de Industriales Siderúrgicos –CIS)
- Cámara de Exportadores de la República Argentina – CERA -
- Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina – CIARA –
- Cámara de la Industria Química y Petroquímica – CIQYP –
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Exportadores de Cereales – CEC –
- Sociedad Rural Argentina
- Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina – FECACERA -

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina Página 1 de 2
Av. Roque S. Peña 740 – Piso 1º – C1035AAP – Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 Líneas rotativas
E-mail: contacto@cera.org.ar - Internet: <http://www.cera.org.ar>

CUT



COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE


Ante la proximidad de la reunión del SGT N° 5 a realizarse en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay durante los días 26, 27 y 28 de octubre 2011 y no habiéndose producido hechos nuevos significativos tales como contar con una nueva versión del PAM/TMM o el conocimiento de un estudio que fundamente el diseño de un futuro proyecto de Acuerdo, consideramos oportuno reiterar la posición y solicitud elevada para la reunión del SGT N° 5 celebrada en mayo 4, 5 y 6 de 2011 en Asunción, Paraguay. (Adjuntamos copia de la misma).

Agradeceríamos especialmente su atención a esta reiteración de posición de la CUT y nos permitimos solicitarle tenga a bien **disponer que esta nota y su adjunto consten en el acta de la reunión SGT N°5** a realizarse en Montevideo, República Oriental del Uruguay los días 26, 27 y 28 del corriente mes de octubre.

Saludamos a Ud. con nuestra más distinguida consideración.

Enrique S. Mantilla
Presidente CERA
Entidad Coordinadora de la CUT

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina Página 2 de 2
Av. Roque S. Peña 740 – Piso 1º - C1035AAP - Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 Líneas rotativas
E-mail: contacto@cera.org.ar - Internet: <http://www.cera.org.ar>


ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE



Ante la proximidad de la reunión del 2007 N.º 1 a realizarse en la ciudad de Asunción, Paraguay, los días 4, 5 y 6 de mayo próximos y los debates producidos: nuevos hechos significativos, tales como contar con una versión del PAMTMM o el conocimiento de un estudio que fue referente al desarrollo de un futuro proyecto de Acuerdo con alcances oportunos referir nuestra posición:

1. Recomendamos un profundo análisis del Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios, y del Programa de Liberalización en materia de transporte marítimo como paso previo a la formulación de un Acuerdo de Transporte Marítimo del MERCOSUR y de esa manera asegurarse el cumplimiento de la ley normativa vigente.
2. Validar que la actualización del PAMTMM es voluntaria del Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR, en particular por ejemplo de los Artículos 7 y 4º del Anexo sobre Servicios de Transporte Terrestre y por Agua, al no seguirse la metodología del Programa de Liberalización, que implica respetar los acuerdos multilaterales y bilaterales vigentes (Convención entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay sobre el Transporte Marítimo y Acuerdo sobre Transportes Marítimos entre la República Federativa del Brasil y la República Argentina).
3. A los efectos de un adecuado análisis de la situación actual que sirva de base para el futuro Acuerdo, sugiere que se efectúe un relevamiento de los diversos obstáculos que puedan detectarse en cada uno de los Estados Parte para el desarrollo del servicio de transporte marítimo de mercancías que pueda concluirse con todo lo establecido por el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR y su Programa de Liberalización.
4. Presentar todas las presentaciones oportunamente realizadas por la CUT (Montevideo, octubre de 2007; Montevideo, abril de 2008; Montevideo, octubre de 2008; Asunción, mayo de 2009; Montevideo, noviembre de 2009, y Asunción, mayo 2010, Junio-Pesquero, octubre de 2010).

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina
Av Roque S. Peña 140 - Piso 7 - C1003AAP - Buenos Aires
Tel: +54 (0)11 4784-4782 / e-mail: cut@caexport.com.ar

E-mail: contacto@caexport.com.ar - Internet: www.caexport.com.ar

Carolina S. Peña

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE



En la oportunidad de la reunión de usuarios del transporte, se acordó:

- 1. Se establezca un comité de usuarios con sede en la oficina para llevar adelante el desarrollo de los planes de trabajo de la Comisión de Usuarios del Transporte, de acuerdo a los programas de actividades de los usuarios, que permitan mejorar la atención al cliente y el servicio al usuario en el transporte de pasajeros en México.
- 2. Se solicite a la autoridad competente (MEXTRAM) que permita el desarrollo de actividades de capacitación de usuarios en el transporte de pasajeros en el transporte de pasajeros en México.
- 3. Se solicite a la autoridad competente (MEXTRAM) que permita el desarrollo de actividades de capacitación de usuarios en el transporte de pasajeros en México.

El presente es un documento que se le entrega en la oportunidad de la reunión de usuarios del transporte, para su conocimiento.

Enrique S. Manilla
Presidente CUTRA
Laboral Convencional de la CUT

Comité de Usuarios del Transporte, en la República Argentina
C/ Enrique S. Manilla, 1000 - Ciudad de Buenos Aires
Tel: (011) 4381-1111 - Fax: (011) 4381-1112
E-mail: comiteusuarios@cutra.org.ar
Web: www.cutra.org.ar

Enrique S. Manilla
Presidente CUTRA

Montevideo, 5 de noviembre de 2012

Sr. Director General de
Transporte Fluvial y Marítimo
Cap. Gustavo Figueredo

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted en relación al Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR.

En ocasión de la XLIV Reunión del Subgrupo de Trabajo Nº 5 y de la XIX Reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR, consideramos oportuno presentar formalmente la posición de nuestra Institución.

En el considerando del Proyecto se plantea la necesidad de asegurar la eficiencia, regularidad y reducción de costos de los servicios de transporte marítimo.

Reconocemos estos elementos como fundamentales para el crecimiento del comercio exterior, ya sea en el marco del interés mayor de asegurar el desarrollo económico y social de nuestro país, como en la consecución del objetivo MERCOSUR de mejorar la participación de sus economías en el mercado mundial.

Sin embargo, entendemos que la reserva total de cargas para armadores autorizados en el MERCOSUR no va en ese sentido, sino que por el contrario, se constituye en el establecimiento de una nueva restricción, que agrega incertidumbre a los flujos comerciales.

Cabe destacar que hoy en día, en un marco de mayor competencia entre transportes regionales e internacionales, el sector exportador uruguayo enfrenta dificultades en cuanto a la disponibilidad de medios de transporte y al cumplimiento de plazos y servicios por parte de los prestadores. Asimismo, los costos asociados a la operativa marítima representan una constante preocupación para la competitividad de los productos nacionales.

La entrada en vigor del Acuerdo propuesto, disminuirá la disponibilidad de buques al desincentivar la llegada de terceras banderas, afectará al alza las tarifas asociadas al transporte y generará otras ineficiencias como demoras adicionales, impactando negativamente en la competitividad, además de afectar la libertad de los operadores de elegir transporte a la hora de recibir o enviar cargas. Estos resultados son contrarios a los objetivos de eficiencia, regularidad y reducción de costos invocados.

Nuestra posición contraria al Proyecto responde entonces al tema de fondo, que es la inconveniencia para el sector exportador uruguayo y el país en su conjunto de avanzar con esta normativa; entendemos que no le significará beneficio alguno, por el contrario afectará negativamente la operativa y la competitividad.

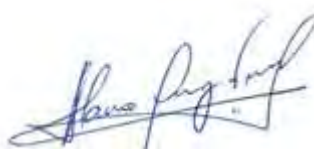
Por lo tanto entendemos, en total concordancia con la posición oficial manifestada por nuestro país, que el ámbito de discusión debe ser el Grupo Mercado Común.

Solicitamos se agregue la presente al Acta de la reunión.

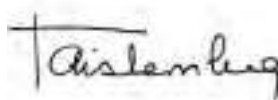
Agradeciendo desde ya su atención, saludamos a Ud. atentamente,



Cr. Enrique Elena
Secretario



Cr. Alvaro Queijo
Presidente



Teresa Aishemberg
Secretaria Ejecutiva

Cc:

Presidente de la República, Don José Mujica Cordano
Pro Secretario de Presidencia de la República, Dr. Diego Cánepa
Ministro de Transporte y Obras Públicas, Sr. Enrique Pintado
Ministro de Economía y Finanzas, Ec. Fernando Lorenzo
Ministro de Relaciones Exteriores, Emb. Luis Almagro
Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, Ing. Tabaré Aguerre
Ministro de Industria, Energía y Minería, Ing. Roberto Kreimerman
Secretario Ejecutivo de la CIACEX, Ec. Alvaro Ons
Director Nacional de Transporte, Sr. Felipe Martín
Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes
Comisión de Relaciones Internacionales de la Cámara de Representantes
Presidente de la Administración Nacional de Puertos, Ing. Alberto Díaz
Director Nacional de Aduanas, Cr. Enrique Canon
Presidente del Centro de Navegación, Sr. Mario Baubeta
Cámara de la Marina Mercante Nacional
Presidente del Instituto Nacional de Logística, Ing. Beatriz Tabacco