

HERRAMIENTAS NECESARIAS: Observación. PROCEDIMIENTO: a) Comprobar existencia. Si dispone de instalación, ésta debe funcionar correctamente.			
EVALUACIÓN:			
Sistema de iluminación interior (luces de sueño y delimitadoras de pasillo)	L	M	G
7.19.1. Descripción libre			

7. SISTEMA ELÉCTRICO 7.20. SISTEMA DE ILUMINACIÓN INTERIOR - LUCES DE ESTRIBO Y ESCALONES DE PASILLO VTP: todos los vehículos categoría M3 deben llevar en las cajas de los escalones de las puertas de ascenso y descenso, por lo menos una (1) luz blanca, ubicada de manera tal que ofrezca una adecuada visibilidad. En los vehículos de media y larga distancia, los escalones del pasillo interior de tránsito deben iluminarse, mediante una luz de sueño o similar, conectada obligatoriamente con las luces reglamentarias de posición. El color puede ser rojo o violeta. PUESTO DE TRABAJO: Interior del vehículo. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Observación y luxómetro. PROCEDIMIENTO: a) Verificar el funcionamiento e intensidad. Comprobar el estado y color de tulipas.			
EVALUACIÓN:			
Sistema de iluminación interior (luces de estribo y escalones de pasillo)	L	M	G
7.20.1. Descripción libre			

7. SISTEMA ELÉCTRICO 7.21. SISTEMA DE ILUMINACIÓN INTERIOR - SALIDA DE EMERGENCIA Las salidas de emergencia deben estar señaladas con una (1) luz roja colocada sobre la parte superior de las mismas o embutidas en el borde del portaequipaje. Las luces deben estar conectadas al circuito de luces de posición. PUESTO DE TRABAJO: Interior del vehículo. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Observación. PROCEDIMIENTO: Verificar el funcionamiento al encender las luces de posición, no se admiten circuitos independientes. Verificar el estado y color de tulipas.			
EVALUACIÓN:			
Sistema de iluminación interior (luces de salidas de emergencia)	L	M	G
7.21.1. Descripción libre			

7. SISTEMA ELÉCTRICO 7.22. SISTEMA DE ILUMINACIÓN INTERIOR - ILUMINACIÓN DE BAÑO E INDICADOR DE BAÑO OCUPADO En los vehículos de larga distancia que poseen servicio sanitario, este debe poseer iluminación interior que pueda accionarse con interruptor independiente o automático al trabar la puerta. La iluminación debe ser de color blanco. Asimismo, debe existir una luz indicadora de "baño ocupado" que se debe encender al estar éste en servicio. Su color debe ser rojo. PUESTO DE TRABAJO: Interior del vehículo. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Observación. PROCEDIMIENTO: a) Verificar el funcionamiento, el estado y color de tulipas.			
EVALUACIÓN:			
Sistema de iluminación interior (iluminación de baño e indicador de baño ocupado)	L	M	G
7.22.1. Descripción libre			

7. SISTEMA ELÉCTRICO 7.23. SISTEMA DE ILUMINACIÓN INTERIOR - LUCES INDICADORAS DE UBICACIÓN DE ASIENTOS En los vehículos de larga distancia que posean indicadores de ubicación luminosos, estos deben ser legibles, pudiendo ser fijos o intermitentes. PUESTO DE TRABAJO: Interior del vehículo. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Observación. PROCEDIMIENTO: a) Verificar el funcionamiento y el estado.			
EVALUACIÓN:			
Sistema de iluminación interior (luces indicadoras de ubicación de asientos)	L	M	G
7.23.1. Descripción libre			

7. SISTEMA ELÉCTRICO 7.24. SISTEMA DE ILUMINACIÓN INTERIOR - ILUMINACIÓN Y SEÑALIZACIÓN PERMITIDA Para todo tipo de vehículo, queda prohibido el uso de luces que funcionen al accionar los dispositivos de frenado del vehículo y toda otra no prevista en este Manual de Procedimientos. Sólo se admiten las siguientes luces interiores en los vehículos de transporte de pasajeros: a) luces blancas de iluminación interior. b) luz blanca en correspondencia con asiento del conductor (urbano y suburbano). c) luz azulada de sueño (media y larga distancia). d) luz delimitadora de piso (media y larga distancia). e) luz indicadora de salidas de emergencia. f) luz blanca de estribo. g) luz de lectura (media y larga distancia). h) luz indicadora de asiento (media y larga distancia). i) dos (2) proyectores antiencandilamiento (violeteros) sobre el parabrisas.			
--	--	--	--

j) baño ocupado - servicio de bar.
 PUESTO DE TRABAJO: Interior del vehículo.
 HERRAMIENTAS NECESARIAS: Observación.
 PROCEDIMIENTO:
 a) Verificar los requisitos exigidos.

EVALUACIÓN:			
Sistema de iluminación interior (iluminación y señalización permitida)	L	M	G
7.24.1. Dispositivos de iluminación no permitidos		X	
7.24.2. Descripción libre			

GRUPO 5 FRENOS

5.1 FRENO DE SERVICIO EJE DELANTERO Y TRASERO

Desequilibrio en un eje
 Eficacia en un eje
 Eficacia global de frenado (capacidad de frenado total)

3. SISTEMA DE FRENOS

FRENOS - CARACTERÍSTICAS GENERALES

El vehículo debe estar dotado de un sistema de freno de servicio, un sistema de freno de emergencia y un sistema de freno de estacionamiento. Dichos sistemas deben cumplir con las siguientes características:

Para categorías M, N y O

Freno de servicio: Debe hacer posible el control del movimiento del vehículo y detenerlo en forma segura, rápida y efectiva, cualquiera sea la velocidad y carga, ya sea en pendientes ascendentes o descendientes. Además, debe ser posible graduar esta acción. El conductor debe lograr esta acción de frenado desde su asiento y sin levantar sus brazos del volante.

El sistema de freno de servicio debe actuar sobre todas las ruedas del vehículo, con excepción de unidades O4 fabricadas antes del año 1995.

Freno secundario (de emergencia): El freno secundario (de emergencia) debe hacer posible la detención del vehículo en una distancia razonable en caso de falla del freno de servicio, debe ser posible graduar esta acción de frenado y el conductor debe poder efectuarla desde su asiento, manteniendo por lo menos una mano en el volante. Para el propósito de este dispositivo se presume que solamente ocurre una falla del sistema de freno a la vez.

Las ruedas sobre las que actúa el freno de emergencia deben tener una distribución tal que no afecte la estabilidad direccional y control del vehículo al accionarse.

Freno de estacionamiento: El freno de estacionamiento debe hacer posible que el vehículo quede estacionado, ya sea en pendiente ascendente o descendente, aún en ausencia del conductor. Las partes accionantes quedan en posición de bloqueo por un sistema puramente mecánico. El conductor debe realizar esta operación desde su asiento, en el caso de un acoplado. El freno de aire del acoplado y el freno de estacionamiento del vehículo motriz pueden ser operados simultáneamente, siempre y cuando el conductor pueda verificar en cualquier momento que la prestación, "performance" del freno de estacionamiento de la combinación de vehículos obtenida por la acción puramente mecánica, sea suficiente.

El valor de eficacia de frenado no debe ser inferior al 15%.

El vehículo debe poseer un comando para el freno de estacionamiento, independiente del freno de servicio.

Todos los vehículos automotores deben contar obligatoriamente con freno de estacionamiento, a excepción de las categorías O2, O3 y O4 cuyos modelos sean anteriores a 1995 (inclusive).

Los acoplados categoría O2 deben contar con freno de servicio, ya sea del tipo continuo, semi-continuo o inercial.

Las unidades O1 no requieren de este tipo de freno, y en el caso de contar con el mismo, debe cumplir con los requisitos para la categoría O2.

Sistema antibloqueo de freno (ABS)

Los vehículos de transporte de pasajeros (VTP) con un peso máximo admisible superior a 21.000 (kg) deben poseer el sistema ABS en todas sus ruedas (Resolución S.T. N° 100/2008).

Los vehículos de las categorías M2, M3 (excluidos los vehículos alcanzados por la Resolución S.T. N° 100/2008) y N2 y N3 deben poseer el sistema ABS.

5.2 FRENO REMOLQUE Y SEMIRREMOLQUE

Eficacia y Desequilibrio

3. SISTEMA DE FRENOS

3.6. FRENO DEL REMOLQUE

• Verificar acoples y válvulas.

• Verificar frenos inerciales.

• Verificar sistema ABS / EBS.

No se admiten vehículos acoplados con carga útil superior a los 750kg sin sistema de freno en todos sus ejes (para los modelos 1995 en adelante).

El accionamiento del freno auxiliar debe ser independiente del freno del tractor.

PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección

HERRAMIENTAS NECESARIAS: Observación

PROCEDIMIENTO:

a) Verificar el estado de las tuberías/mangueras en toda su extensión, las mismas no deben presentar grietas, deterioro o roturas; su longitud debe ser lo suficientemente generosa para permitir el libre movimiento del conjunto. Si el inspector lo considera necesario, el transportista debe maniobrar el vehículo tractor hasta adoptar una posición de giro respecto del remolcado de 90° (hacia ambos lados) a los efectos de poder verificar que las mangueras no queden sometidas a esfuerzos; verificando además que sus conexiones con el acople y/o cañerías cuenten con las abrazaderas apropiadas comprobando la estanqueidad de dichas conexiones.

b) Verificar que los acoples se encuentren instalados en puntos fijos de la unidad tractora y remolcada. Asimismo, verificar que el acople se realice de forma firme y segura, no admitiéndose desgastes excesivos que puedan ocasionar accidentalmente el desacople de las mangueras.

c) Verificar que todas las válvulas estén correctamente fijadas.

d) Accionando el freno de servicio, comprobar el correcto funcionamiento de las válvulas de descarga. Verificar el funcionamiento de la válvula "relay" de emergencia mediante la conexión-desconexión de las mangueras de freno observando que durante el proceso accionen los pulmones de freno. Verificar la estanqueidad del acople y válvulas con el sistema desacoplado.

e) Verificar que el sistema de ajuste de las cajas de registro se encuentre sin huelgos excesivos en cada una de las puntas de eje.
 f) Verificar la válvula reguladora/moduladora de carga (en el caso de poseer). No debe presentar atascamiento, agarrotamiento y debe bascular correctamente su mecanismo.
 g) En remolques con frenos inerciales deberá controlarse el estado de todos los elementos de accionamiento de dicho freno
 Sistema antibloqueo de freno (ABS) / Sistema electrónico de freno (EBS)
 En vehículos arrastrados:
 h) Verificar ABS / EBS en vehículos remolcados (en el caso de poseer).
 i) Verificar la señal óptica en el tablero del vehículo tractor. La señal debe indicar la conexión del remolque y luego de unos segundos apagarse. Si la luz permanece encendida o se enciende intermitentemente indica un fallo.
 j) Verificar la señal óptica en el lateral del remolque. La señal debe indicar la conexión del remolque y luego de unos segundos apagarse. Si la luz permanece encendida o se enciende intermitentemente indica un fallo.
 k) Constatar la correcta sujeción de la ECU ABS/EBS en el remolque.
 l) Verificar las conexiones de los sensores ABS/EBS en proximidades del eje/masa.
 m) En remolques que posean ABS / EBS y arrastrados por camiones o tractores, es recomendable que dichos vehículos motrices también posean.

EVALUACIÓN:			
Frenos del remolque	L	M	G
3.6.1. Ante desconexión de mangueras de freno entre vehículo motriz y arrastrado, el remolque no se bloquea.			X
3.6.2. Acoples, sueltos (conexión de mangueras)		X	
3.6.3. Mal estado de mangueras, acoples y válvulas	X	X	
3.6.4. Cajas de registro en malas condiciones		X	
3.6.5. Válvula reguladora/moduladora de carga (en el caso de poseer), con atascamiento, agarrotamiento sin basculación.		X	
3.6.6. Inexistencia de ABS, cuando fuere reglamentario		X	
3.6.7. Freno inercial de remolque con elementos deteriorados	X	X	
ABS / EBS (vehículos remolcados)			
3.6.8. Señal óptica en lateral de remolque, intermitente	X		
3.6.9. Señal óptica en lateral de remolque, no se apaga	X	X	

5.3 FRENO DE ESTACIONAMIENTO (EFICACIA GLOBAL)
 Eficacia adecuada

3.3. FRENO DE ESTACIONAMIENTO
 • Verificar palanca de freno, traba palanca de freno.
 • Verificar elementos de transmisión.
 • Verificar accionamiento de actuadores neumáticos (spring brake)
 PUESTO DE TRABAJO: Asiento del conductor. Fosa de inspección.
 HERRAMIENTAS NECESARIAS: Lámpara portátil. Observación.
 PROCEDIMIENTO:
 a) Verificar que la palanca del comando del freno de estacionamiento esté en una posición tal que el conductor no deba abandonar la conducción del vehículo para accionarla.
 b) Verificar que la palanca del freno de estacionamiento no retorne a la posición, luego de accionar el mismo. Para este proceso, el técnico que lo lleve a cabo, debe realizarlo sentado en la butaca del conductor.
 c) Verificar estado de los elementos de transmisión (cables, varillas, etc.), no deben rozar contra cualquier otro elemento del vehículo.
 d) Verificar en vehículos remolcados (categorías O) que el sistema sea independiente y que no se encuentre anulado.
 e) En frenos por bloqueadores mecánicos cuya desactivación es neumática, comprobar únicamente el correcto accionamiento del sistema. Su botón exterior debe ser accesible. Las partes accionantes deben quedar en posición de bloqueo por un sistema puramente mecánico.

EVALUACIÓN:			
Freno de estacionamiento	L	M	G
3.3.1. No funciona traba de palanca de freno, la misma retorna a su posición.		X	
3.3.2. Cables, varillas y elementos de transmisión del freno de mano, rozan con elementos del chasis	X	X	
3.3.3. Sistema o botón anulado (remolque)	X	X	
3.3.4. No funciona bloqueo mecánico	X	X	

Procedimiento Complementario:
 Comprobar el funcionamiento de los bloqueadores en el detector de holguras, accionando este último y verificando el bloqueo de los neumáticos moviendo las placas del detector en dirección longitudinal reiteradamente.

5.4 CIRCUITO, DEPOSITO Y TUBERIAS

Depósito Hidráulico (dirección)
 Sin líquido
 Nivel de líquido por debajo de la marca de mínimo
 Conservación deficiente
 Defectos en la sujeción
 Falta de estanqueidad (pérdidas)
Tanque aire comprimido
 Defectuoso o roto
 Presión inadecuada
 Válvula de descarga por presión no funciona
Conexión a Remolque o Semirremolque (mano amiga)
 Mangueras con laceraciones y expuestas a roces. Longitud inadecuada.
 Presiones no adecuadas
 Conexiones al tractor o camión en mal estado
Pedales y palanca de freno de mano
 Cable freno de mano deteriorado
 Inexistencia de freno de estacionamiento cuando sea exigible
Válvulas
 Actuación defectuosa de válvulas

3. SISTEMA DE FRENOS
3.1. PEDAL DE FRENO
 • Verificar juego lateral del pedal (máximo 10mm).
 • Verificar carrera del pedal (máximo 70mm).
 • Verificar posición del pedal (permanencia).
 • Verificar estado almohadilla de pedal.
 PUESTO DE TRABAJO: Asiento del conductor.
 HERRAMIENTAS NECESARIAS:
 Lámpara portátil. Observación. Calibre o regla.
 PROCEDIMIENTO:
 a) Para revisar la carrera del pedal, el motor debe estar funcionando. Se debe accionar el pedal hasta la posición de bloqueo observando que la carrera no sea superior a 70mm.
 b) Para revisar la posición del pedal de freno, se debe accionar el mismo hasta la posición de bloqueo y mantenerlo unos segundos en dicha posición, observando que no ceda excesivamente.
 c) Revisar el estado de la almohadilla: su sujeción debe ser firme y no presentar excesivo desgaste en la superficie antideslizante.

EVALUACIÓN:			
Pedal del freno	L	M	G

Falta estanqueidad (pérdidas)
 Válvula reguladora (compensador) dañado o
 Cilindro de freno/Servofreno/Plato de freno
 Defectos en la sujeción
 Falta de estanqueidad en el servo, cañerías, uniones, etc.
 Conservación deficiente del servofreno
Tuberías y Flexibles de freno
 Defectos en la sujeción
 Falta de estanqueidad (pérdidas)
 Tubos corroidos o deteriorados (con dobleces o aplastamientos)

3.1.1. Defectos en la fijación	X	X	X
3.1.2. Recorrido muerto en pedal de freno	X	X	
3.1.3. Almohadilla en mal estado	X	X	
3.1.4. Cede el pedal ante el esfuerzo	X		
3.1.5. Juego lateral superior a 10 mm		X	
3.1.6. Carrera de accionamiento del pedal superior a 70 mm			X

PROCEDIMIENTO COMPLEMENTARIO (Subrutina)

Para los sistemas SERVO FRENO de vacío controlar que el servo funcione correctamente (se debe comprobar la diferencia de esfuerzo sobre el pedal con motor en marcha y detenido).

5.5 DISCOS, FRENO DE DISCO, FRENO DE TAMBOR, CAMPANAS TAMBORES Y COMPONENTES

Inexistentes o con defectos muy graves
 Conservación. Fijación deficiente

3.2. RECIPIENTES DE ALMACENAMIENTO DE FLUIDOS

- Verificar recipientes de almacenamiento de líquido de freno.
- Verificar recipientes de almacenamiento de aire comprimido.
- Verificar indicador de baja presión.

PUESTO DE TRABAJO: En fosa de inspección, asiento del conductor.
 HERRAMIENTAS NECESARIAS: Lámpara portátil. Observación.

PROCEDIMIENTO:

- Verificar sujeción de recipiente de líquido de freno y aire comprimido.
- Verificar estanqueidad de los mencionados recipientes.
- Los recipientes de líquido de freno deben estar diseñados y fabricados de forma tal de poder observar el nivel del fluido sin tener que abrirlo, o en caso contrario, deben poseer una alarma que indique la caída de nivel del fluido. Los procedimientos que se detallan a continuación deben llevarse a cabo con el motor del vehículo detenido (categorías N, M y O).
- Verificar reserva de aire. En los sistemas de freno neumáticos se debe comprobar que existan al menos dos (2) recipientes completamente independientes. La capacidad de los recipientes debe ser la necesaria para que luego de TRES (3) frenadas completas la presión no sea inferior a CUATRO (4) bar.
- En los sistemas de freno hidroneumáticos, la reserva debe ser la necesaria para que luego de tres (3) frenadas completas la presión no sea inferior a (4) bar.
- Verificar que frente a una caída del 35% de la presión especificada por el fabricante (aproximadamente entre 3,5 y 4,5 bar), se encienda la alarma que indica baja reserva de aire para sistema de freno. Para ello debe descargarse el sistema de aire. Se recomienda abrir la purga de los tanques de aire a los efectos de una descarga veloz y sin esfuerzo. Debe constatarse que ante la falta de aire comprimido los actuadores se bloquean. En vehículos que no bloqueen automáticamente, proceder a bloquearlos y verificar que no puedan desbloquearse por la falta de aire.

EVALUACIÓN:

Recipientes de almacenamiento de fluidos	L	M	G
3.2.1. Fallos en la sujeción	X	X	
3.2.2. Falta estanqueidad (roturas)		X	X
3.2.3. Mal funcionamiento de alarma (reserva de aire)		X	
3.2.4. Reserva de aire menor a 4 bar		X	X

3. SISTEMA DE FRENO

3.4. PRUEBA DEL SISTEMA DE FRENO

- Verificar fuerza de frenado parásita, resistencia a la rodadura (máx. 1 kN)
- Verificar fluctuación de la fuerza de frenado (deformación permanente en elemento frenante)
- Verificar la prestación del freno de servicio
- Verificar la prestación del freno de estacionamiento

PUESTO DE TRABAJO: Zona de frenómetro.

HERRAMIENTAS NECESARIAS: Frenómetro de rodillos.

PROCEDIMIENTO:

a) Verificación de fuerza de frenada parásita (resistencia a la rodadura). Con las ruedas sobre los rodillos del frenómetro en movimiento, sin apretar el pedal de frenos, verificar la fuerza de frenado parásita la cual no debe superar 1kN por rueda.

b) Determinación de la variación de fuerza de frenado (Fluctuación – [O%]). Con las ruedas sobre los rodillos del frenómetro en movimiento, aplicar y mantener constante una fuerza moderada sobre el pedal de freno (entre 3 a 8 segundos), tal que no produzca la detención del frenómetro, obtener el valor máximo y mínimo de la fuerza de frenado para cada rueda. La variación de dichas fuerzas dará la fluctuación de fuerza de frenado según:

$$O [\%] = \frac{F_{\text{fluctr max}} - F_{\text{fluctr min}}}{F_{\text{fluctr max}}} \times 100$$

IMPORTANTE: El valor admisible por rueda es menor o igual de 40%.

c) Verificación de la prestación del freno de servicio. Pisar el freno progresivamente y con suavidad hasta que los rodillos del frenómetro se detengan, el frenómetro debe marcar la fuerza máxima de frenado por rueda Fr (kN), la cual nos da la prestación del freno de servicio de acuerdo a los siguientes parámetros: Diferencia de frenado entre ruedas (asimetría [D%]) y eficacia de frenado [E%].

d) Determinación de asimetría de frenado. Se determina relacionando la diferencia de fuerzas de frenado entre las ruedas de un mismo eje dividido por la fuerza mayor:

$$D [\%] = \frac{Fr_{\text{max}} - Fr_{\text{min}}}{Fr_{\text{max}}} \times 100$$

Fr max

IMPORTANTE: El valor máximo admisible en cada eje es de 25%.

e) Determinación de eficacia de frenado [E%] en freno de servicio. La misma se calcula como la sumatoria de las fuerzas de frenado máximo de cada una de las ruedas (Fr) referido al peso del vehículo expresado en porcentaje según:

$$E [\%] = \frac{1000 \times \sum Fr (kN)}{P (kg)} \times 9,81 (m/s^2)$$

)

F= Suma de fuerzas por eje

P= Suma de pesos por eje (peso total de la unidad)

La eficacia de frenado es por vehículo, y no por formación (ej. Camión con acoplado o semi).
IMPORTANTE: La mínima eficacia admisible, para el freno de servicio, es de 45%.
 En las unidades O4 anteriores al año modelo 1995, específicamente acoplados, que no cuenten con freno en el eje del tren delantero se considerará como apta una eficacia mínima del 40% (siempre que la unidad realice la RTO descargada).
 f) Verificación de la prestación del freno de estacionamiento. Apoyar sobre los rodillos del frenómetro, el eje (donde actúa el sistema de frenos de estacionamiento). Una vez en movimiento dicho equipamiento, accionar el comando del freno de estacionamiento lenta y progresivamente y obtener del frenómetro la fuerza máxima de frenado por rueda y determinar la eficacia de acuerdo:
 $E [\%] = 1000 \times F(kN) \times 100$
 $P(kg) \times 9,81 (m/s^2)$
 F= Suma de fuerza de frenado por rueda, de eje(s) con freno de mano.
 P= Suma de pesos por eje (peso total de la unidad)
 La mínima eficacia admisible, para el freno de estacionamiento, es de 15%.

EVALUACIÓN:			
Prueba del sistema de frenos	L	M	G
3.4.1. Fuerza de Frenada Parásita superior a 1 kN.			
Excepto doble tracción en tandem no desacoplable.	X	X	
3.4.2. Irregularidad de frenado superior al 40%		X	X
3.4.3. Asimetría de frenado en cada eje superior al 25%		X	
3.4.4. Eficacia de frenado total menor al 45%		X	X
3.4.5. Eficacia de frenado total menor al 40% (unidades O4 anteriores al año modelo 1995, específicamente acoplados, que no cuenten con freno en el eje del tren delantero siempre que la unidad realice la RTO descargada).			
3.4.6. Eficacia de freno de mano menor al 15%	X	X	

3. SISTEMA DE FRENOS
3.5. TUBERÍAS FIJAS, TUBERÍAS FLEXIBLES, PULMONES, LEVAS, REGISTROS, CAMPANAS, DISCOS, MORDAZAS, GUARNICIONES, CINTAS, ABS/EBS.

- Verificar el circuito de freno, estado de flexible y registros.
- Verificar campanas y/o discos de freno.
- Verificar cintas y/o pastillas de freno.
- Verificar sistema ABS / EBS

PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección.

HERRAMIENTAS NECESARIAS: Lámpara portátil. Observación.

PROCEDIMIENTO:

- Verificar la no existencia de juegos visibles en la cadena de contactos "pulmón actuador – registro de frenos – eje – levas". Para ello accionar el freno de servicio e inspeccionar todos los elementos.
 - Verificar que no existan cañerías o mangueras de freno dobladas en ángulo agudo o existencia de aplastamiento o corrosiones, observando además el buen estado de conservación y fijación.
 - Verificar que no se encuentren cuarteadas o resacas tuberías flexibles del sistema. Sumado a ello verificar que no se produzcan rozamiento con parte de la estructura o neumáticos y observar que girando las ruedas de tope a tope, su longitud permita que no queden sometidos a esfuerzos que los deterioren.
 - Verificar las campanas o discos de freno. No se admiten discos o campanas donde su sección esté seriamente disminuida por sucesivas rectificaciones. No se admiten campanas con roturas, arreglos, soldaduras o deformaciones.
 - Verificar que las cintas no sobresalgan del perfil de las campanas. Accionar el pedal de freno y. Para las categorías M2, M3, N2, N3, O2, O3 y O4, el protector de cintas de freno debe poseer ventanas de inspección a los efectos de poder verificar el desgaste. En las otras categorías, el recorrido del pedal indica si existe un desgaste o luz cinta-campana y/o pastilla-disco excesiva.
 - Verificar la ausencia de aceite, fluido hidráulico o grasa que produzca el empastamiento del sistema (en la superficie activa).
- Sistema antibloqueo de freno (ABS) / Sistema electrónico de freno (EBS)
 En vehículos motrices:
- Poner en contacto el vehículo y verificar que la luz ABS/EBS del panel instrumental (señal óptica) se enciende y luego de unos segundos se apaga. Esta prueba debe realizarse antes de colocar el vehículo sobre el frenómetro y realizar el ensayo, ya que ciertos sistemas pueden indicar fallos temporales ante estas pruebas.
 - En camiones o tractores, que arrastran remolques y que poseen sistema de freno ABS/EBS, es recomendable que su remolque también posea.

EVALUACIÓN:			
Tuberías fijas, tuberías flexibles, pulmones, levas, registros	L	M	G
3.5.1. Juegos visibles en la cadena de contactos señalada en 3.4		X	
3.5.2. Cañerías o tuberías con aplastamientos	X	X	
3.5.3. Cañerías flexibles que rozan con estructura o neumáticos	X	X	
3.5.4. Pérdida de aire o líquido hidráulico	X	X	
3.5.7. Fallos en la sujeción de pulmones, ejes, levas o registros (Categoría N, M)		X	
3.5.8. Falta de estanqueidad de tuberías (o pulmón Categoría N, M)		X	X
3.5.9. Servofreno fuera de servicio			X
3.5.10. Tuberías corroídas o deterioradas	X	X	
3.5.11. Actuación defectuosa de las válvulas	X	X	
3.5.12. Válvula reguladora dañada o fuera de servicio		X	X
Campana, disco, mordazas, guarniciones, cintas, pastillas			
3.5.13. Desgaste de campana o disco superior a lo especificado por el fabricante		X	
3.5.14. Desgaste de cintas (zapatas) y pastillas (caliper) superior a lo especificado por el fabricante		X	
3.5.15 Rotura, fisura, arreglo o deformación de campana o disco		X	X
3.5.16. Cintas frenos que sobresalen del perfil de las campanas	X	X	
ABS / EBS (vehículos motrices)			
3.5.17. Señal óptica en panel instrumental (tablero), intermitente	X		
3.5.18. Señal óptica en panel instrumental (tablero), no se apaga	X	X	

GRUPO 6 DIRECCIÓN																																							
6.1 ALINEACIÓN DEL CHASIS Alineación de chasis	1. SISTEMA DE DIRECCIÓN 1.5. ALINEACIÓN DE DIRECCIÓN • Verificar alineación de las ruedas directrices. PUESTO DE TRABAJO: Cercanía del dispositivo de verificación. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Dispositivo de verificación de alineación de dirección. PROCEDIMIENTO: a) Alinear el vehículo en la dirección de paso del dispositivo de verificación de alineación y aguardar indicación de avance. b) Se debe observar la presión de los neumáticos de las ruedas directrices ya que una presión desigual en los mismos puede afectar al valor de medida de la alineación. En caso de detectar una diferencia mayor al 25%, proceder a inflar los neumáticos de acuerdo a las recomendaciones del fabricante del vehículo. c) Luego, una vez que la presión de los neumáticos se encuentra uniforme, UNA (1) de las ruedas directrices deberá transitar sobre el dispositivo de verificación de alineación a una velocidad uniforme (aproximadamente de 3 a 5 km/h), dicho proceso debe realizarse sin sostener el volante, o bien, sosteniéndolo solo con DOS (2) dedos. Esta inspección deberá ser complementada con una inspección visual en fosa de inspección comprobándose desgastes irregulares en los neumáticos y estado general de los órganos de dirección. Este control no se efectúa en vehículos susceptibles de ser remolcados. No obstante, deberá evaluarse el punto a) señalado a continuación. a) En tren delantero de acoplados (eje móvil), por influir en la dirección del vehículo remolcado, deberá asegurarse la igualdad de rodados (entendiéndose por igualdad de rodados al diámetro de los neumáticos). EVALUACIÓN: <table border="1" data-bbox="737 720 1435 894"> <thead> <tr> <th></th> <th>L</th> <th>M</th> <th>G</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Alineación de dirección (Vehículos N2, N3, M2, M3)</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>1.5.1. Desalineación en las ruedas directrices superior a 15 m/km</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>1.5.2. Desalineación en las ruedas directrices menor a 15 m/km</td> <td>X</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Alineación de dirección (Vehículos N1, M1)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.5.3. Desalineación en las ruedas directrices superior a 10 m/km</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>1.5.4. Desalineación en las ruedas directrices menor a 10 m/km</td> <td>X</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Alineación de dirección (Vehículos remolcado O4 "acoplados")</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.5.5. Diferencia de rodados (diámetro de rodados)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		L	M	G	Alineación de dirección (Vehículos N2, N3, M2, M3)			X	1.5.1. Desalineación en las ruedas directrices superior a 15 m/km			X	1.5.2. Desalineación en las ruedas directrices menor a 15 m/km	X	X		Alineación de dirección (Vehículos N1, M1)				1.5.3. Desalineación en las ruedas directrices superior a 10 m/km			X	1.5.4. Desalineación en las ruedas directrices menor a 10 m/km	X	X		Alineación de dirección (Vehículos remolcado O4 "acoplados")				1.5.5. Diferencia de rodados (diámetro de rodados)					
	L	M	G																																				
Alineación de dirección (Vehículos N2, N3, M2, M3)			X																																				
1.5.1. Desalineación en las ruedas directrices superior a 15 m/km			X																																				
1.5.2. Desalineación en las ruedas directrices menor a 15 m/km	X	X																																					
Alineación de dirección (Vehículos N1, M1)																																							
1.5.3. Desalineación en las ruedas directrices superior a 10 m/km			X																																				
1.5.4. Desalineación en las ruedas directrices menor a 10 m/km	X	X																																					
Alineación de dirección (Vehículos remolcado O4 "acoplados")																																							
1.5.5. Diferencia de rodados (diámetro de rodados)																																							
6.2 VOLANTE COLUMNA DE DIRECCION, HUELGO Sujeción defectuosa del volante a columna. El volante no debe presentar fisuras, deformaciones o reparaciones mal ejecutadas Holgura excesiva en volante(en lo que respecta al juego angular máximo) Juego axial y lateral excesivo Holguras en la junta cardánica de columna dirección Existencia de deformaciones, soldaduras o fisuras en la columna de dirección El volante de comando en uso no corresponde al tipo de modelo	1. SISTEMA DE DIRECCIÓN 1.1. VOLANTE - COLUMNA DE DIRECCIÓN • Verificar juego axial. • Verificar juego radial. • Verificar juego angular. • Verificar estado del volante de dirección y sus fijaciones. PUESTO DE TRABAJO: Asiento del conductor. Fosa de inspección. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Plantilla comparadora de juego libre. Observación. PROCEDIMIENTO: Sujetar diametralmente el volante: a) Tratar de moverlo hacia arriba y abajo, no debe tener juego axial visible. b) Tratar de moverlo diametralmente hacia uno y otro lado, no debe presentar juego radial visible. c) Girar la dirección en un sentido hasta el inicio de giro de ruedas, y girar en sentido contrario para verificar el juego libre. En caso de ser excesivo, se deberá aplicar la plantilla comparadora a los efectos de constatar que el juego sea inferior a TREINTA (30) grados. d) Comprobar visualmente que el volante no presente roturas, deformaciones o reparaciones y que esté firmemente sujeto a su eje. e) Luego, desde fosa de inspección, solicitar al chofer que gire la dirección en ambos sentidos a los efectos de comprobar que no exista juego visible en juntas cardánicas y/o manchón. f) Verificar visualmente la presencia deformaciones, malas reparaciones y falta de elementos de fijación en la columna de dirección. g) Asimismo, se debe verificar que la columna de dirección no posea soldaduras de reparación 1. h) Volante de comando en uso no corresponde al tipo de vehículo. EVALUACIÓN: <table border="1" data-bbox="737 1518 1435 1692"> <thead> <tr> <th></th> <th>L</th> <th>M</th> <th>G</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Volante - columna de dirección</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.1.1. Estado y fijación</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>1.1.2. Juego axial - radial</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>1.1.3. Juego angular excesivo en el volante (30° o superior)</td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>1.1.4. Juego en juntas cardánicas y/o manchón</td> <td>X</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.1.5. Defectos en columna(s) de dirección (*)</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>1.1.6. Columna de dirección contiene soldaduras NO ORIGINALES de fábrica.</td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> </tbody> </table>		L	M	G	Volante - columna de dirección				1.1.1. Estado y fijación	X	X	X	1.1.2. Juego axial - radial	X	X	X	1.1.3. Juego angular excesivo en el volante (30° o superior)		X	X	1.1.4. Juego en juntas cardánicas y/o manchón	X	X		1.1.5. Defectos en columna(s) de dirección (*)	X	X	X	1.1.6. Columna de dirección contiene soldaduras NO ORIGINALES de fábrica.		X	X						
	L	M	G																																				
Volante - columna de dirección																																							
1.1.1. Estado y fijación	X	X	X																																				
1.1.2. Juego axial - radial	X	X	X																																				
1.1.3. Juego angular excesivo en el volante (30° o superior)		X	X																																				
1.1.4. Juego en juntas cardánicas y/o manchón	X	X																																					
1.1.5. Defectos en columna(s) de dirección (*)	X	X	X																																				
1.1.6. Columna de dirección contiene soldaduras NO ORIGINALES de fábrica.		X	X																																				
6.3 CAJA DE DIRECCION Sujeción defectuosa de la caja al chasis Ausencia o deformación de los topes de dirección Angulos de giro diferentes en ambos sentidos (tope a tope) Rajaduras Pérdida de aceite-desgaste-holgura Resistencia al giro	1. SISTEMA DE DIRECCIÓN 1.3. CAJA DE DIRECCIÓN • Verificar fijación al chasis. • Verificar estado mecánico y estado de tuberías. • Verificar eje de salida. • Verificar acoplamiento y estado del brazo Pitman. • Verificar servodirección y accionamiento de bomba. PUESTO DE TRABAJO: En fosa con detector de holguras. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Detector de holguras. Lámpara. Observación. PROCEDIMIENTO: a) Verificar la correcta fijación al chasis o al soporte y éste al chasis, con todos sus bulones y sus respectivos seguros (chavetas, contratueras, etc.).																																						

b) El mencionado soporte, como la propia caja de dirección no debe presentar roturas.			
c) Mover la dirección en ambos sentidos alternativamente (abanicar).			
d) Verificar la no existencia de golpes y huelgos.			
e) Verificar que no haya pérdidas de aceite hidráulico.			
f) Verificar en forma visual el estado de las tuberías, no deben presentar fugas, averías, roces o aplastamiento.			
g) Verificar la no existencia de holguras excesivas, ni ángulos de giro diferentes.			
h) Verificar que el brazo Pitman esté firmemente ajustado al eje de salida de la caja de dirección con su seguro colocado y que no presente partes soldadas ni modificadas.			
i) Verificar estanqueidad del sistema de servodirección.			
j) Verificar el correcto funcionamiento de la bomba hidráulica, la no existencia de golpeteo y/o ruidos extraños. Comprobar estado general del sistema.			
EVALUACIÓN:			
Caja de dirección	L	M	G
1.3.1. Fijación defectuosa de la caja al chasis		X	X
1.3.2. Fisuras a simple vista		X	X
1.3.3. Pérdidas de aceite	X	X	
1.3.4. Holguras en la caja de dirección	X	X	X
1.3.5. Brazo Pitman con deficiencias		X	X
1.3.6. Brazo Pitman soldado o reparado			X
Servodirección y accionamiento de bomba			
1.3.7. Defectuosa estanqueidad del sistema	X	X	
1.3.8. Defectuoso accionamiento de la bomba	X	X	

6.4 BIELAS Y BARRAS

Marcas de soldaduras o sobrecalentamiento en barras o brazos de acoplamiento
Deformaciones en elementos de dirección
Grietas o soldaduras en los elementos de dirección
Existencia de juego inadecuado de los extremos de barras y brazos
Brazo Pitman con soldaduras y/o modificaciones

1. SISTEMA DE DIRECCIÓN			
1.4. BARRAS, BRAZOS Y AMORTIGUADORES DE DIRECCIÓN			
• Verificar juego en extremos de dirección en barras y brazos.			
• Verificar barras y brazos de dirección.			
PUESTO DE TRABAJO: En fosa con detector de holguras.			
HERRAMIENTAS NECESARIAS: Lámpara portátil. Observación.			
PROCEDIMIENTO:			
a) Mover la dirección en ambos sentidos alternativamente (abanicar).			
b) Verificar la no existencia de juegos y/o golpeteos en los extremos de dirección en barras y brazos. Los extremos deben estar firmemente abulonados con sus chavetas y/o seguros y sin deformaciones			
c) Observar el estado de las barras y brazos de dirección, verificar que no existan deformaciones ni roturas. No se admiten soldaduras de reparación o sobrecalentamiento.			
d) Controlar la no existencia de juego visible en los extremos de fijación de los amortiguadores de dirección. Verificar que no existan deformaciones, pérdidas, fisuras o instalaciones deficientes.			
e) Controlar estado de las guarniciones de estanqueidad de los extremos de dirección.			
EVALUACIÓN:			
Brazos, barras y amortiguadores de dirección	L	M	G
1.4.1. Extremos de dirección – Rótulas con juego	X	X	X
1.4.2. Estado defectuoso en las guarniciones de estanqueidad		X	X
1.4.3. Barras y brazos con deformaciones, soldaduras o reparaciones		X	X
1.4.4. Amortiguadores dirección. Defectuoso anclaje	X	X	
1.4.5. Deformaciones y/o fugas en sistema hidráulico	X	X	

6.5 PUNTEROS, ROTULAS Y ARTICULACIONES

Fisuras o roturas
Deformaciones. Señales de soldadura
Holguras en punteros, rótulas y articulaciones

2. TREN DELANTERO - TREN TRASERO - SUSPENSIÓN			
2.8. RÓTULAS - PUNTA DE EJES - PARRILLAS DE SUSPENSIÓN			
• Verificar rótulas, punta de ejes.			
• Verificar rodamientos de ruedas.			
• Verificar parrillas de suspensión.			
PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección zona del detector de holguras.			
HERRAMIENTAS NECESARIAS: Detector de holguras. Criquet de fosa. Lámpara portátil.			
PROCEDIMIENTO:			
a) Verificar huelgos y correcto anclaje de rótulas (sobre parrillas o ejes) y punta de eje. con las ruedas sobre las placas del detector de holguras. Con y sin el freno accionado, mover las placas en sentido transversal comprobando que no exista juego visible en las rótulas.			
b) Verificar holguras de rodamientos en puntas de eje. Colocar los ejes sobre las placas del detector de holguras, desplazar éstas en forma transversal verificando el correcto ajuste de los rodamientos, ésta operación se debe realizar sin accionar el freno.			
c) Verificar el estado de parrillas de suspensión, las que no deben presentar deformaciones, daños exteriores y/o soldaduras.			
d) Verificar el correcto anclaje a la estructura del vehículo, el cual debe estar con todos sus bulones, observando además que no existan signos de corrosión en la estructura.			
e) Verificar buen estado de bujes de parrillas de suspensión.			
EVALUACIÓN:			
Rótulas – punta de ejes	L	M	G
2.8.1. Huelgo de rótula	X	X	X
2.8.2. Anclaje o fijación defectuosa		X	X
2.8.3. Roturas, fisuras		X	X
Parrillas de suspensión			
2.8.4. Parrillas de suspensión con deformaciones, soldaduras o recalentamientos		X	X
2.8.5. Parrillas de suspensión con bulones o tuercas faltantes		X	X
2.8.6. Estado de bujes de parrilla de suspensión	X	X	X

6.6 SERVO DIRECCION

Estanqueidad (pérdidas)
Defectuoso accionamiento de la bomba (incluye correas en mal estado)
Fijación deficiente de las flexibles
Fijación defectuosa de la bomba

6.7 AMORTIGUADORES DE DIRECCION Pérdida de aceite Fijación deficiente	ver punto 1.4 arriba detallado de la Resol.110																																						
GRUPO 7 EJES Y SUSPENSIÓN 7.1 EJE DELANTERO Y BRAZOS DE SUJECION Deformaciones, desperfectos Holguras en gomas de los sensores Enderezamiento, reparaciones por soldaduras Fijaciones defectuosas al chasis Pernos y bujes deteriorados Punta de eje con juego 7.2 EJE TRASERO Y BRAZOS DE SUJECION Deformaciones, desperfectos Enderezamientos, reparaciones por soldadura Fijaciones defectuosas del eje trasero (grampas en "U") Fijación y/o juego inadecuado en mazas traseras	2. TREN DELANTERO - TREN TRASERO - SUSPENSIÓN 2.7. EJES, TANDEM, TRIDEM, BALANCINES • Verificar ejes de los trenes. • Verificar tandem, tridem. • Verificar balancines (elemento móvil donde se introducen los elásticos de la suspensión mecánica). PUESTO DE TRABAJO: En fosa de inspección. Zona de detector de holguras HERRAMIENTAS NECESARIAS: Portátil de iluminación, criquet de fosa, detector de holguras. Observación. PROCEDIMIENTO: Ubicar cada eje sobre las placas del detector de holguras y mover longitudinalmente (de manera opuesta) y transversalmente provocando el movimiento de todos los elementos del sistema tandem, tridem y balancín a) Verificar visualmente los ejes, que no presenten rajaduras, deformaciones, ni soldaduras de reparación no autorizadas. b) Verificar, en vehículos categorías N2, N3, M3, O3 y O4, que el conjunto tandem o tridem (manotas, anclajes, balancines, fuelles de carga, amortiguadores, etc) presente una correcta fijación al chasis por medio de bulones, remaches o soldadura. c) Verificar que el estado de balancines no presente rajaduras, deformaciones y/o fisuras a simple vista. Los extremos de elásticos que ingresan y se vinculan al balancín, no deben presentar un enganche deficiente. d) Verificar estado de perno y cojinetes de balancines. No debe presentar roturas, fisuras y deformaciones. EVALUACIÓN: <table border="1" data-bbox="734 814 1341 974"> <thead> <tr> <th></th> <th>L</th> <th>M</th> <th>G</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ejes, tandem, tridem</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.7.1. Eje rajado, soldado o reparado deficientemente</td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>2.7.2. Manota soldada de manera deficiente</td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Balancines</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.7.3. Balancín rajado, con deformaciones o fisuras</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>2.7.4. Perno o cojinetes de balancín rajado, fisurado o deformado</td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>2.7.5. Balancín con topes soldados a la manota</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		L	M	G	Ejes, tandem, tridem				2.7.1. Eje rajado, soldado o reparado deficientemente		X	X	2.7.2. Manota soldada de manera deficiente		X	X	Balancines				2.7.3. Balancín rajado, con deformaciones o fisuras	X	X	X	2.7.4. Perno o cojinetes de balancín rajado, fisurado o deformado		X	X	2.7.5. Balancín con topes soldados a la manota	X								
	L	M	G																																				
Ejes, tandem, tridem																																							
2.7.1. Eje rajado, soldado o reparado deficientemente		X	X																																				
2.7.2. Manota soldada de manera deficiente		X	X																																				
Balancines																																							
2.7.3. Balancín rajado, con deformaciones o fisuras	X	X	X																																				
2.7.4. Perno o cojinetes de balancín rajado, fisurado o deformado		X	X																																				
2.7.5. Balancín con topes soldados a la manota	X																																						
	2. TREN DELANTERO - TREN TRASERO - SUSPENSIÓN 2.8. RÓTULAS - PUNTA DE EJES - PARRILLAS DE SUSPENSIÓN • Verificar rótulas, punta de ejes. • Verificar rodamientos de ruedas. • Verificar parrillas de suspensión. PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección zona del detector de holguras. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Detector de holguras. Criquet de fosa. Lámpara portátil. PROCEDIMIENTO: a) Verificar huelgos y correcto anclaje de rótulas (sobre parrillas o ejes) y punta de eje. con las ruedas sobre las placas del detector de holguras. Con y sin el freno accionado, mover las placas en sentido transversal comprobando que no exista juego visible en las rótulas. b) Verificar holguras de rodamientos en puntas de eje. Colocar los ejes sobre las placas del detector de holguras, desplazar éstas en forma transversal verificando el correcto ajuste de los rodamientos, ésta operación se debe realizar sin accionar el freno. c) Verificar el estado de parrillas de suspensión, las que no deben presentar deformaciones, daños exteriores y/o soldaduras. d) Verificar el correcto anclaje a la estructura del vehículo, el cual debe estar con todos sus bulones, observando además que no existan signos de corrosión en la estructura. e) Verificar buen estado de bujes de parrillas de suspensión. EVALUACIÓN: <table border="1" data-bbox="734 1455 1341 1654"> <thead> <tr> <th></th> <th>L</th> <th>M</th> <th>G</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rótulas – punta de ejes</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.8.1. Huelgo de rótula</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>2.8.2. Anclaje o fijación defectuosa</td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>2.8.3. Roturas, fisuras</td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Parrillas de suspensión</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.8.4. Parrillas de suspensión con deformaciones, soldaduras o recalentamientos</td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>2.8.5. Parrillas de suspensión con bulones o tuercas faltantes</td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>2.8.6. Estado de bujes de parrilla de suspensión</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> </tbody> </table>		L	M	G	Rótulas – punta de ejes				2.8.1. Huelgo de rótula	X	X	X	2.8.2. Anclaje o fijación defectuosa		X	X	2.8.3. Roturas, fisuras		X	X	Parrillas de suspensión				2.8.4. Parrillas de suspensión con deformaciones, soldaduras o recalentamientos		X	X	2.8.5. Parrillas de suspensión con bulones o tuercas faltantes		X	X	2.8.6. Estado de bujes de parrilla de suspensión	X	X	X		
	L	M	G																																				
Rótulas – punta de ejes																																							
2.8.1. Huelgo de rótula	X	X	X																																				
2.8.2. Anclaje o fijación defectuosa		X	X																																				
2.8.3. Roturas, fisuras		X	X																																				
Parrillas de suspensión																																							
2.8.4. Parrillas de suspensión con deformaciones, soldaduras o recalentamientos		X	X																																				
2.8.5. Parrillas de suspensión con bulones o tuercas faltantes		X	X																																				
2.8.6. Estado de bujes de parrilla de suspensión	X	X	X																																				
	2. TREN DELANTERO - TREN TRASERO - SUSPENSIÓN 2.9. EJES ELEVABLES • Verificar el accionamiento de ascenso y descenso del eje. • Verificar eje auto-direccional (eje a una distancia mayor a 2440 mm). El Decreto N° 779/1995, Anexo R, Inc. 1.4) establece que: "...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..." De lo anterior, se desprende que: Los vehículos N3 que posean ejes agregados deberán contar con un dispositivo (no accionable desde la cabina), que baje el eje automáticamente cuando el vehículo está cargado.																																						

- Los remolques O3 y O4 (modelo superior 1995) que posean ejes elevables deberán contar con un dispositivo (no accionable desde la cabina), que baje el eje automáticamente cuando el vehículo está cargado (ver tabla de evaluación a continuación).

PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección zona del detector de holguras.

HERRAMIENTAS NECESARIAS:
Detector de holguras. Criquet de fosa. Lámpara portátil.

PROCEDIMIENTO:
Para remolques O3, O4:
Evaluar el funcionamiento del eje auto-direccional, accionar el botón de la electroválvula (ubicada en la caja de comandos neumática del remolque) para accionar manualmente el ascenso y descenso del eje.

a) Verificar que no existe un dispositivo en la cabina del vehículo tractor capaz de accionar manualmente el ascenso y descenso del eje elevable.

b) Verificar que la electroválvula, de la caja de comandos neumática (en el remolque).

c) Verificar en el eje elevable, el dispositivo que sensa la altura de la unidad, ante la carga del vehículo. Dicho dispositivo debe existir, no debe poseer atascamientos, trabas ni deformaciones.

d) Verificar el funcionamiento del aro giratorio del eje auto-direccional, para ello, apoyar el eje sobre las placas del detector de holguras moviendo las placas longitudinalmente de manera opuesta.

e) Verificar el correcto estado del sistema de amortiguación de giro del eje mencionado, ya sea a ballestas o con amortiguadores (toda vez que posea dicho sistema de amortiguación). Para ello debe mover las placas del detector de holgura de manera longitudinal (de manera opuesta) y verificar que el eje vuelve a su posición original luego de efectuado el movimiento. En el caso de no poder observar el correcto funcionamiento desde fosa de inspección, evaluar visualmente cuando el vehículo se encuentre en movimiento y maniobra. El eje debe retornar a su posición normal.

EVALUACIÓN:			
Ejes elevables	L	M	G
2.9.1. Accionamiento del ascenso/descenso del eje de remolque desde cabina de camión			X1
2.9.2. El eje no retorna a su posición normal ante maniobra	X	X	
2.9.3. No funciona accionamiento de ascenso y descenso de eje			X1
2.9.4. Camión con eje agregado (homologado con suspensión neumática) sin dispositivo para accionar el ascenso/descenso automático con la carga		X1	

7.3 ELÁSTICOS O MUELLES

Fijación defectuosa al chasis, tornillos flojos o faltantes
Roturas en hojas o muelles
Rajaduras en soportes y manoplas
Bujes y grilletes deteriorados
Topes en mal estado o inexistentes
Sujeción entre hojas de muelles en mal estado
Muelles vencidos
Juego en balancines de suspensión de ejes múltiples
Asimetrías en las características de los elementos o muelles de un mismo eje

2. TREN DELANTERO - TREN TRASERO - SUSPENSIÓN

2.2. BALLESTAS / BALLESTINES DE SUSPENSIÓN (elásticos)

• Verificar hojas de elásticos, abrazaderas suplementarias y tope de ballestines.

PUESTO DE TRABAJO: En fosa de inspección

HERRAMIENTAS: Lámpara portátil. Observación

PROCEDIMIENTO:
a) Comprobar en forma visual que las hojas de elástico no se encuentren desalineadas, quebradas o soldadas.

b) Verificar que las abrazaderas suplementarias no falten, estén flojas, quebradas o soldadas. Observar los topes de los ballestines de suspensión, no deben presentar desgastes, su fijación a la estructura de chasis debe ser firme y contar con todos los elementos de fijación.

EVALUACIÓN:			
Ballestas / Ballestines de suspensión (elásticos)	L	M	G
2.2.1. Roturas o fisuras en hojas o fuertemente desgastados u hojas faltantes		X	X
2.2.2. Hojas de elásticos (ballestas) soldadas o reparadas		X	X
2.2.3. Topes de elásticos inexistentes o en mal estado	X	X	
2.2.4. Hojas desplazadas y/o faltantes de abrazaderas	X	X	
2.2.5. Elásticos vencidos	X	X	

2. TREN DELANTERO - TREN TRASERO - SUSPENSIÓN

2.3. MANOPLAS / MANOTAS - GEMELOS

• Verificar manoplas, gemelos, pernos, bujes y seguros.

PUESTO DE TRABAJO: En fosa con detector de holguras.

HERRAMIENTAS NECESARIAS:
Detector de holguras, lámpara portátil. Observación.

PROCEDIMIENTO:
a) Accionar el freno de servicio estando las ruedas sobre las placas del detector de holguras, mover las placas longitudinalmente de manera alternativa (en el mismo sentido y sentido opuesto) y controlar la no existencia de movimiento o juego visible en la fijación de las manoplas y gemelos. Se debe constatar la no existencia de juego visible en los pernos y bujes de elásticos, como también la existencia de todos los remaches o bulones de fijación tanto en gemelos como en las manoplas.

b) Verificar que no existan grietas o soldaduras, para ello es necesario limpiar los restos de grasa o suciedad que oculten dichos defectos. Se debe verificar además la existencia de las trabas o seguros de pernos de elásticos.

EVALUACIÓN:			
Manoplas / Manotas - Gemelos	L	M	G
2.3.1. Fijación defectuosa al chasis		X	X
2.3.2. Ojo de elásticos deteriorados	X	X	
2.3.3. Mal estado de bujes (silenblocks)	X	X	
2.3.4. Grietas o soldaduras en manoplas o gemelos de elásticos		X	X

PROCEDIMIENTO COMPLEMENTARIO (Subrutina)

Utilizando el criquet de fosa elevar el chasis comprobando que no exista juego entre pernos y bujes de manoplas y gemelos, luego mover alternativamente el criquet verificando que los gemelos pivoteen libremente sin restricciones.

2. TREN DELANTERO - TREN TRASERO - SUSPENSIÓN

2.4. ABRAZADERA CENTRAL DE MONTAJE

<ul style="list-style-type: none"> • Verificar soportes y abrazaderas centrales de montaje. <p>PUESTO DE TRABAJO: En fosa con detector de holguras. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Detector de holguras, lámpara portátil. Observación. PROCEDIMIENTO: a) Accionar el freno de servicio estando las ruedas montadas sobre las placas del detector de holguras, desplazar las placas del detector de holguras simultáneamente, en dirección longitudinal pero en distinto sentido, no debe existir movimiento visible entre el eje y la ballesta, ni entre hojas de esta última (este movimiento podría deberse al perno central de elástico cortado). b) Verificar la correcta fijación de las abrazaderas, soporte y separadores. No se admiten roturas, ni soldaduras. No debe tener suplementos inadecuados y no debe faltar ninguna tuerca de fijación.</p>			
EVALUACIÓN:			
Abrazadera central de montaje	L	M	G
2.4.1. Fijación defectuosa o floja (rota o faltante)	X	X	
2.4.2. Tope de abrazadera central con rotura o mal soldada	X	X	

7.4 AMORTIGUADORES Y SOPORTES

Defectuosos
Fijación defectuosa al chasis o suspensión, falta de amortiguadores cuando existieran en el modelo original
Fugas de líquido hidráulico
Daños exteriores

<p>2. TREN DELANTERO - TREN TRASERO - SUSPENSIÓN 2.5. AMORTIGUADORES Y SOPORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar amortiguadores, fijación y bujes. <p>PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Lámpara portátil, dispositivo de control de amortiguación, observación. PROCEDIMIENTO: a) Verificar la existencia de todos los amortiguadores, recorrer las fijaciones y zonas de anclaje controlando la correcta sujeción. b) Verificar la existencia y buen estado de polleras de protección, el estado general de conservación, que no exista pérdida de líquido hidráulico. No deben existir golpes, ni deformaciones. Los bujes del amortiguador no deben presentar desgastes visibles y los bulones deben estar correctamente fijados. c) No se aceptan modificaciones en la ubicación de los anclajes. d) Para vehículos categoría M1 y N1, se debe controlar la suspensión en el dispositivo de control de amortiguación, verificando la eficacia mínima. Esta inspección deberá ser complementada con una inspección visual en fosa de inspección comprobándose desgastes irregulares en los elementos afectados.</p>			
EVALUACIÓN:			
Amortiguadores y soportes	L	M	G
2.5.1. Fijación defectuosa (al chasis y suspensión)	X	X	
2.5.2. Fugas de líquido hidráulico	X	X	
2.5.3. Daños exteriores	X	X	
2.5.4. Falta de amortiguadores		X	X
Eficacia de amortiguación (vehículos categoría M1 y N1)			
2.5.5. Eficacia menor a 40%		X	
2.5.6. Desequilibrio mayor de 21%	X	X	

7.5 BARRAS DE TORSION Y ESTABILIZADORAS

Fijaciones defectuosas o flojas, conservación defectuosa
Fisuras, roturas o soldaduras
Inexistentes, cuando existieren en el modelo original
Tensión incorrecta o barras cedidas

<p>2. TREN DELANTERO - TREN TRASERO - SUSPENSIÓN 2.6. BARRAS DE TORSIÓN, ESTABILIZADORAS Y TENSORES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar estado de barras de torsión estabilizadoras y tensores. <p>PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección. Zona detector de holguras. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Detector de holguras, lámpara portátil. Observación. PROCEDIMIENTO: a) Verificar la existencia de todas las barras correctamente fijadas en los puntos de anclaje. Se debe accionar el freno de servicio con ambas ruedas sobre las placas del detector de holguras, desplazar las mismas de forma de forzar la actuación de las barras de torsión, estabilizadoras y tensores. Esta acción permite observar la existencia de juego en anclajes, articulaciones y bujes el cual no debe ser visible. b) Verificar visualmente que ninguno de estos elementos presente deformaciones o cualquier tipo de soldadura de reparación. c) En vehículos de M3, N2, N3, O3 y O4 verificar el correcto estado de tensores, cabezales de tensores y bujes de tensores.</p>			
EVALUACIÓN:			
Barras de torsión, estabilizadora	L	M	G
2.6.1. Soldaduras, roturas. Mal estado. Falta de elementos	X	X	
2.6.2. Fijación defectuosa de barras y elementos de suspensión	X	X	
2.6.3. Mal estado de bujes	X	X	
Tensores			
2.6.4. Tensor, cabezal de tensor presenta soldaduras de reparación		X	X
2.6.5. Tensor, bujes con juego	X	X	X

7.6 SISTEMA DE SUSPENSIÓN NEUMÁTICA

Inadecuada presión en tanque principal
Fuga de aire en tuberías o conexiones
Regulador en mal estado
Fugas en elementos neumáticos de suspensión (vejiga)
Conservación o fijación deficiente

7.7 RUEDAS Y LLANTAS

Tuercas y espárragos defectuosos flojos o incompletos
Existencia de fisuras o deformaciones
Existencia de una o más ruedas que sobresalen de la carrocería
Ruedas recuperadas o con soldaduras
Corrosión acentuada

7.8 NEUMÁTICOS, DIMENSIONES Y ESTADO

Dibujo insuficiente en el 80% de la banda de rodadura (menor a 1.6 mm)

<p>6. NEUMÁTICOS Y LLANTAS 6.1. NEUMÁTICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar estado de neumáticos. <p>PUESTO DE TRABAJO: Exterior del vehículo. HERRAMIENTAS NECESARIAS: Calibre de neumáticos. PROCEDIMIENTO: a. Verificar que la capacidad de carga admisible del neumático, fijada por su fabricante, no sea inferior al esfuerzo real que ellos soporten. Queda prohibido</p>			
---	--	--	--

Desperfectos, cortes, erosiones y deformaciones
 Diferente tipo de neumático en un mismo eje
 Cubiertas recauchutadas en eje delantero
 Montajes de rueda simple y doble en el mismo eje

el uso de neumáticos reconstruidos en las ruedas delanteras en todos los vehículos de cualquier categoría.
 b. Verificar con el calibre de neumáticos que la profundidad del dibujo en tres (3) puntos equidistantes sea como mínimo 1,6 mm.
 c. Observar que los neumáticos estén exentos de sopladuras, roturas radiales con tela expuesta o bandas de rodamiento despegadas.
 d. Se admite el uso de cubiertas super-anchas en ejes remolcados (de rodadura libre) para los vehículos con suspensión neumática y que hayan sido diseñados originalmente con ese tipo de neumáticos. En el eje delantero su uso se limita exclusivamente a vehículos especiales. La capacidad máxima de carga con este tipo de neumáticos es de 8.000 kg por eje.
 Para vehículos de transporte de pasajeros (exclusivamente)
 Se admite el uso de neumáticos reconstruidos en las ruedas delanteras en todos los vehículos afectados a la prestación de servicios urbanos y suburbanos.
 En vehículos doble piso se permite en el eje delantero cubiertas super-anchas (Disposición S.S.T.A. N° 294/2011).
 e. Verificar el tipo y medida de los neumáticos aprobados por la Autoridad de aplicación mediante plano aprobado.

EVALUACIÓN:			
Neumáticos, dimensión y estado	L	M	G
6.1.1. Estado general, cortes, erosiones, recapados, abombamientos, envejecimiento	X	X	
6.1.2. Dibujo insuficiente en tres (3) puntos equidistantes de la banda de rodadura menor a 1,6mm		X	
6.1.3. Riesgo de pérdida de aire por neumático			X
6.1.4. No coincide tipo y medida de neumáticos con plano		X	
6.1.5. Descripción libre			

6. NEUMÁTICOS Y LLANTAS
 6.2. LLANTAS
 • Verificar llantas.
 PUESTO DE TRABAJO: Exterior del vehículo.
 HERRAMIENTAS NECESARIAS: Lámpara portátil. Observación.
 PROCEDIMIENTO:
 a) Verificar el estado de llantas. La mismas no deben presentar deformaciones y/o fisuras; en reparaciones por soldaduras, éstas no deben ser superiores a treinta (30) mm de longitud.
 b) Verificar que las llantas presenten la totalidad de tuercas o bulones.
 c) En los casos que corresponda, verificar las tuercas o bulones de palier, los cuáles deben estar en su totalidad y ajustados correctamente.

EVALUACIÓN:			
Ruedas (llantas y discos)	L	M	G
6.2.1. Tuercas y/o espárragos defectuosos, flojos		X	
6.2.2. Falta de más de una (1) tuerca, en ruedas de más de ocho (8) tuercas de fijación		X	X
6.2.3. Existencia de deformaciones, desperfectos y/o fisuras	X	X	
6.2.4. Existencia de soldadura de reparación de más de 30 mm de longitud			

7.9 RUEDA AUXILIAR
 Inexistente o con defectos anteriormente mencionados (excepto en ómnibus urbanos)

GRUPO 8 CHASIS, MOTOR Y TRANSMISIÓN

8.1 CHASIS, SOPORTES Y FIJACIONES-TRASMISION DE FUERZA
 Transmisión de fuerza deteriorada con riesgo de rotura
 Inexistencia de la defensa del árbol de transmisión
 Fijación y conservación deficiente del árbol de transmisión
 Deformaciones, alargamiento, recalentamiento, corrosiones. Fisuras y roturas
 Falta de paralelismo, simetría y ortogonalidad de ejes
 Caja de velocidad (o cambios) con pérdidas
 Patina disco de embrague. Embrague con trepidación
 Incorrecto funcionamiento del sistema de selección de marchas

4. CHASIS
4.1. BASTIDOR DEL CHASIS
 • Verificar estado general de bastidor del chasis.
 En caso de vehículos de transporte de pasajeros (VTP), no se aceptan modificaciones no autorizadas, chasis armados fuera de fábrica, ni chasis de camiones para ser utilizados en el transporte de pasajeros.
 Las modificaciones de chasis para transporte de pasajeros las debe realizar un taller inscripto en el registro nacional de fabricantes de carrocerías y talleres, el cual otorga un certificado con la modificación aprobada por la comisión nacional del tránsito y la seguridad Vial (CNTySV).
 En vehículos con chasis, ningún elemento del sistema de dirección, suspensión, etc. debe ser soportado por la carrocería (sino que debe ser parte integrante del chasis).
 Se deben cumplimentar todas las disposiciones referidas a LCM (Licencia de Configuración de Modelo) en caso de modificaciones.
 PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección.
 HERRAMIENTAS NECESARIAS: Lámpara portátil. Observación.
 PROCEDIMIENTO:
 a) Estando el vehículo instalado en la fosa de inspección, recorrer todo el chasis y comprobar el estado de conservación de largueros, anclajes, travesaños, escuadras y elementos de fijación. No deben presentar deformaciones, roturas, soldaduras mal realizadas, bulones faltantes o flojos, modificaciones no autorizadas o signos de corrosión que alteren la seguridad.
 b) En los vehículos de transporte de carga, en caso de chasis alargados se debe verificar que los cortes correspondientes no estén en proximidad de los puntos de fijación de elementos de suspensión o entre anclajes de ballestas. Se deben cumplimentar todas las disposiciones referidas a LCM (Licencia de Configuración de Modelo) en caso de modificaciones.
 Modificaciones de chasis
 Para toda modificación de chasis que implique:
 • Alargue o acortamiento de chasis respecto a la versión original,
 • Modificación de tipo (camión a tractor, o viceversa),
 • Incorporación de ejes o modificación de ejes originales (tanto en camiones, tractores o equipos remolcados),
 • Modificación de la distancia entre ejes (paso),
 • Modificación o incorporación de caja de carga;
 El transportista deberá acreditar el original de la certificación emitida por el taller

modificador habilitado por la SSTA1. En el caso que el certificado sea en formato papel, el taller archivará una copia fiel del original junto con la planilla técnica de revisión.
La autoridad de aplicación implementará un sistema informático donde los talleres modificadores habilitados carguen los trabajos realizados, lo que permitirá una vez que el mismo este operativo obviar la entrega de la documentación antes mencionada.

EVALUACIÓN:			
Bastidor principal, soportes, fijaciones	L	M	G
4.1.1. Falta o resulta ilegible numeración de chasis		X	
4.1.2. Torceduras, fisuras, dobleces, alargamientos, calentamientos, corrosiones	X	X	X
4.1.3. Modificaciones de chasis de VTP/ VTC no certificadas			X
4.1.4. Descripción libre			

8.2 TANQUE DE COMBUSTIBLE, TAPON Y CONEXIONES

Fugas
Corrosión en tanque y/o tubos
Defectos de fijación
Proximidad de tubos a partes calientes o conexiones eléctricas
Defectos de estado en tapones, uniones o tubos
Falta de tapón
Tanque suplementario tal que exceda los 333 Kg. (400 Lts.) de capacidad total junto con el tanque principal

4. CHASIS

4.6. SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE

- Verificar tanques de combustible.
- Verificar cañerías y mangueras.

Para los vehículos de transporte de carga, a partir del 1 de enero de 1994 en adelante, solo se admiten tanques adicionales de combustible de fábrica o los habilitados según Resolución S.T. N° 553/2006, o quien la reemplace, ya sea

componente básico u opcional (en caso de ser necesario reemplazar el mismo, debe ser por el repuesto homologado por la terminal y conservar la ubicación primitiva). Se deben cumplimentar las disposiciones vigentes sobre tanques auxiliares (exigencia de certificación).

PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección.

HERRAMIENTAS NECESARIAS: Lámpara portátil. Observación.

PROCEDIMIENTO:

- Verificar la estructura del tanque de combustible para detectar pérdidas o signos de corrosión avanzada.
- Verificar que si se encuentra abollado no sea significativo o con aristas vivas.
- Sólo se toleran reparaciones por soldadura.
- Verificar el correcto estado de los elementos y la calidad de su fijación al vehículo.
- Verificar la no existencia de pérdidas en los circuitos de combustible, como así también su fijación y la trayectoria de su tendido, la cual no debe encontrarse cercana a elementos que puedan provocar su rotura, corrosión o exceso de temperatura. El despegue con respecto al nivel de piso no debe ser inferior al mínimo del sistema o elemento mecánico original de la unidad.
- Verificar el cierre adecuado de la tapa y el estado de conservación del sistema de sellado.

EVALUACIÓN:			
Depósito de combustible	L	M	G
4.6.1. Depósito no certificado		X	
4.6.2. Depósito de combustible abollado, con aristas vivas o reparaciones no soldadas		X	X
4.6.3. Pérdidas de combustible		X	X
4.6.4. Tapa de combustible rota o inexistente		X	X
4.6.5. Descripción libre			

8.3 CANO DE ESCAPE, SILENCIADOR

Inadecuado
Con corrosión
Sujeción defectuosa
Fugas importantes

5. EMISIÓN DE CONTAMINANTES

5.1. SISTEMA DE ESCAPE

- Verificar estado, ubicación y fijación de cañería y silenciador.

PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección.

HERRAMIENTAS NECESARIAS: Lámpara portátil. Observación.

PROCEDIMIENTO:

- Verificar que el silenciador y el caño de escape se encuentren en buen estado, firmemente unidos a los soportes antivibratorios, sin fugas, ni con elementos no autorizados.
- Verificar que la cañería o silenciador no se encuentren sujetos a cañería y/o tanque de combustible.
- Verificar que los componentes del sistema sean originales.
- En caso de vehículos de transporte de pasajeros y de uso particular, verificar que la salida del sistema de escape sea por la parte trasera del vehículo.

EVALUACIÓN:			
Tubos de escape. Silenciador	L	M	G
5.1.1. Corrosión avanzada	X	X	
5.1.2. Fijación defectuosa – Ubicación incorrecta	X	X	
5.1.3. Fugas	X	X	
5.1.4. Modificaciones a los sistemas originales	X	X	

8.4 NIVEL DE RUIDOS

Superior al valor reglamentario

5. EMISIÓN DE CONTAMINANTES

5.5. EMISIÓN SONORA (RUIDO EXTERIOR)

Ningún vehículo debe emitir un ruido de escape que supere el nivel declarado por la fábrica terminal o el importador para cada modelo de vehículo. La declaración se debe basar en los valores medidos sobre vehículos nuevos, con la adición de una tolerancia de 5 dB(A) para cubrir la dispersión de producción, influencias del ruido ambiente en la medición de verificación y la degradación admisible en la vida del sistema de escape. Para todo modelo de vehículo cuyo valor no sea declarado por el fabricante o importador por haber cesado su producción, se tiene en cuenta el valor máximo de los declarados en la respectiva categoría.

La medición del nivel de ruido estático se debe efectuar según la norma IRAM-AITA 9 C-1.

De no contarse con los valores declarados por el fabricante, se debe medir

el nivel de ruido y dejarlo asentado en la planilla de revisión.

NOTA: Todos los valores y la metodología aplicada están definidos en el Decreto N° 779/95, Artículo 33° y Anexo N.

PUESTO DE TRABAJO: Lugar de ensayo.

CONDICIONES LOCALES

Para reducir la influencia del ambiente circundante sobre las mediciones de ruido, se debe utilizar un lugar de ensayo que cumpla con los siguientes requisitos:

a) Un espacio abierto puede considerarse apropiado como lugar de ensayo, si consiste de una superficie plana hecha de hormigón, asfalto o material duro que tenga una alta reflectividad acústica, excluyendo superficies apisonadas y otras de tierra. Los bordes del lugar de ensayo deben estar por lo menos a tres (3) metros de las extremidades del vehículo y no haber objetos y obstáculos que puedan afectar las lecturas del medidor de nivel sonoro; en particular cuando se mide el ruido de escape en la calle, el vehículo debe estar a una distancia no menor a un (1) metro del borde del pavimento (cordón de la acera). Cualquier obstáculo significativo fuera del lugar de medición, debe estar a más de tres (3) metros del micrófono durante el ensayo.

HERRAMIENTAS NECESARIAS: Decibelímetro escala 60-120 dB(A).

PROCEDIMIENTO:

Números de mediciones

a) Se deben realizar por lo menos tres (3) mediciones en cada posición de medida. Las mediciones se consideran válidas si la diferencia, entre dos (2) cualesquiera realizadas, una inmediatamente después de la otra, no es mayor que 3 dB(A). El valor que se toma como resultado es la media aritmética de estas tres (3) mediciones.

b) Cada medición de ruido se hace durante un período de operación, compuesto de mantener constante brevemente la velocidad del motor indicada en condiciones de operaciones del motor y de toda la desaceleración, debiendo registrarse solamente el mayor nivel.

Posiciones de micrófono

a) La altura del micrófono sobre el piso debe ser igual a la del orificio de salida del escape de gases, pero en ningún caso menor que 0,2 m.

b) El micrófono se debe apuntar hacia el orificio de salida y ubicar a una distancia de 0,5 m de este.

c) A menos que el fabricante del medidor de nivel sonoro indique otra cosa, el eje de referencia para condiciones de campo libre (ver IRAM 4074/1) debe estar paralelo al piso y formar un ángulo de $45^\circ \pm 10^\circ$ con el plano vertical que contiene la dirección del flujo de gas.

d) Con relación a este plano, el micrófono debe colocarse hacia el lado externo del vehículo, como se muestra en la Figura 5.3.1.

e) En el caso de un vehículo provisto con dos (2) o más salidas de escape, separados no más de 0,3 m entre ambos y conectadas a un único silenciador, solo se usa una posición de medición; la posición del micrófono se relaciona con el orificio de salida más próximo al lado externo del vehículo o, cuando tal orificio no puede determinarse, a la salida que esté a mayor altura con respecto del piso.

f) Para vehículos con escape vertical, el micrófono se coloca a la altura de la salida del escape, orientado hacia arriba y con su eje vertical, a una distancia de 0,5 m, del costado del vehículo más cercano al orificio de salida.

g) Para vehículos provistos con orificios de salida de escape espaciados más de 0,3 m entre ellos, se realiza una medición por cada salida como si se tratara de una (1) sola y se toma el mayor nivel.

(Ver dibujo pág. 56 de la Resol. 101)

Condiciones de operación del motor

La velocidad del motor se estabiliza en torno de los valores siguientes:

a) Para vehículos, con motor de ignición por chispa: $\frac{3}{4}$ del régimen "n".

b) Para vehículos, con motor diésel: $\frac{3}{4}$ del régimen "n", en su defecto a la velocidad de corte de la bomba en vacío.

Donde "n" es la velocidad del motor a la cual éste produce la máxima potencia, según indicación del fabricante.

EVALUACIÓN:

Emisión Sonora (Ruido exterior)	L	M	G
5.5.1. Ruido escape	X	X	

5. EMISIÓN DE CONTAMINANTES

5.6. EMISIÓN SONORA (RUIDO INTERIOR) EN VTP

A tales efectos, las mediciones de comprobación se efectúan con el vehículo detenido, con sus puertas y ventanillas cerradas, con el motor funcionando hasta $\frac{3}{4}$ del número máximo de revoluciones por minuto, con el aire acondicionado encendido, y asegurándose que el nivel de ruido exterior no supere los 60+5 dB(A). En el interior del vehículo, la zona del motor debe contar con aislación térmica y acústica. Los materiales aislantes tienen que ser tales que aseguren como nivel máximo de ruido interior 88+2 dB(A) (MET). Asimismo, se debe cumplir que en la zona del asiento del conductor el nivel de ruido no debe exceder los 75 dB(A) con motor regulando y de 85 dB(A) con $\frac{3}{4}$ partes del número máximo de revoluciones (Decreto N° 2254/92, Anexo II).

PUESTO DE TRABAJO: Interior del vehículo en vehículos de transporte de pasajeros

HERRAMIENTAS NECESARIAS: Decibelímetro.

PROCEDIMIENTO:

a. Verificar el nivel de ruido interno: primeramente, se debe calibrar el decibelímetro de acuerdo a las instrucciones del fabricante. Luego, asomando el micrófono del decibelímetro por las ventanillas, se debe medir el ruido a ambos lados de la carrocería y verificar que el mismo en el exterior de la unidad no supere los 60+5 dB(A).

b. Seguidamente, se deben cerrar todas las ventanillas y puertas y desconectar todas las posibles fuentes de ruido (aire acondicionado, equipo de radio, etc.).

c. Realizar las mediciones en el interior de la carrocería a 1,25 m del piso, sobre los laterales izquierdo y derecho, y lo más próximo al enclavamiento del motor, dirigiendo el micrófono hacia este último, el cuál debe estar funcionando a $\frac{3}{4}$ de sus "rpm" máximas. En ningún caso las mediciones deben superar los límites reglamentarios.

EVALUACIÓN:

Emisión Sonora (Ruido interior)	L	M	G
5.6.1. Ruido Interior en VTP	X		

8.5 EMISION DE CONTAMINANTES

Vehículos Diesel: con valores superiores a los reglamentarios
Vehículos con motor ciclo Otto: con valores superiores a los reglamentarios
Emisiones de cárter

5. EMISIÓN DE CONTAMINANTES

5.2. HUMOS Y GASES – MOTORES CICLO DIESEL

• Verificar que los niveles de emisión de humo no supere los valores reglamentados.

NOTA: Todos los valores y la metodología aplicada están definidos en el Decreto N° 779/95, Artículo 33° y Anexo N.

(Ver cuadro pag. 19 de la Resol. 101)

Las emisiones por venteo de cárter deben ser nulas en cualquier régimen de trabajo del motor, a excepción de los turboalimentados.

PUESTO DE TRABAJO: Exterior al vehículo, salida de tubo de escape.

5.2.A) MEDICIÓN POR OPACIDAD

HERRAMIENTAS NECESARIAS: Opacímetro.

PROCEDIMIENTO:

a) Poner en 0 (cero) el equipo y verificar 1,7 m-1 o 50 % (auto chequeo), corregir si existe desviación.

b) El vehículo debe estar detenido, con el motor en temperatura de funcionamiento, en marcha lenta (ralentí), con el sistema de comando de aceleración libre de toda traba, que dificulte o impida su correcto funcionamiento.

c) Estabilizado el motor unos segundos en su condición de ralentí (es suficiente 30 segundos), se debe accionar el acelerador rápidamente pero sin brusquedad, de modo de obtener la máxima entrega de la bomba de inyección. Esta posición se debe mantener hasta que se obtenga la máxima velocidad de rotación o su tope máximo y actúe el regulador.

d) Tan pronto se alcance dicha velocidad, se debe dejar de acelerar hasta que el motor recupere su velocidad de ralentí.

e) La operación descrita en el punto c), debe repetirse cinco (5) veces hasta limpiar el sistema de escape. Luego se debe fijar de manera segura la manguera del opacímetro a la cola del tubo de escape.

f) A partir de la sexta aceleración los valores máximos de opacidad en cada aceleración sucesiva deben ser registrados hasta que se obtengan valores estabilizados. No se deben tomar en cuenta los valores entre cada aceleración mientras que el motor está en marcha lenta.

g) Los valores leídos serán registrados como estabilizados cuando tres (3) de ellas en forma consecutiva estén situados dentro de una banda de 0,25 m-1, aproximadamente 5% en la escala lineal, y no formen una secuencia decreciente.

h) Una vez obtenidas tres (3) mediciones sucesivas que cumplan ambas condiciones, se debe tomar como resultado de la medición la media aritmética de las 3 tres (3) lecturas.

5.2.B) MÉTODO POR FILTRADO

HERRAMIENTAS NECESARIAS: Equipo de captación de gases.

PROCEDIMIENTO:

a) Con el vehículo sin movimiento y el motor a temperatura de funcionamiento normal, fijar en la cola del tubo de escape la sonda del equipo de medición de contaminantes, cuidando previamente mediante un disparo al aire, que no ennegrezca el filtro con hollín que pudiera contener el equipo en su interior.

b) Estabilizado el motor unos segundos en su condición de ralentí (es suficiente 30 segundos), se debe accionar el acelerador rápidamente pero sin brusquedad, de modo de obtener la máxima entrega de la bomba de inyección. Esta posición se debe mantener hasta obtener la máxima velocidad de rotación o su tope máximo y actúe el regulador.

c) Tan pronto se alcance dicha velocidad, se debe dejar de acelerar hasta que el motor recupere su velocidad de ralentí.

d) Las operaciones descritas en los puntos b) y c), se debe repetir cinco (5) veces

e) A partir de la sexta aceleración, se deben tomar cuatro (4) lecturas sucesivas, accionando el disparador neumático del equipo captador de gases, en cada caso, un segundo antes de accionar el pedal de acelerador según lo establecido en el punto b).

f) El inspector actuante debe retirar la tira de papel de filtro del instrumento de medición y, descartando la primera muestra, debe comparar cada una de las siguientes con la Escala Bacharach, verificando que las mismas no difieran entre sí en más de media unidad Bacharach y no estén en secuencia decrecientes. En el caso que así sucediera, se debe repetir la operación comenzando por el punto d). Una vez obtenidas tres (3) mediciones sucesivas que cumplan ambas condiciones, se debe tomar el valor intermedio como resultado final de medición.

Motores Turboalimentados: Para los motores turboalimentados, son válidos los ensayos y procedimientos descriptos para motores de aspiración atmosférica, con el agregado que, en los pasos detallados en los puntos precedentes en los cuales se establece la condición de ralentí, ésta debe incrementarse en doscientas (200) revoluciones por minuto para permitir el normal accionamiento del turbocompresor en el rango de revoluciones de motor en que inicia su funcionamiento.

EVALUACIÓN:

Motores ciclo diesel	L	M	G
5.2.1 Emisiones por venteo de cárter - en cualquier régimen de trabajo del motor (a excepción de los turboalimentados)		X	
5.2.1.1. Valores mayores a los reglamentados		X	

5. EMISIÓN DE CONTAMINANTES

5.3. HUMOS Y GASES – MOTORES CICLO OTTO

• Verificar que los niveles de emisión gaseosa no superen los valores reglamentados.

NOTA: Todos los valores y la metodología aplicada están definidos en el Decreto N° 779/95, Artículo 33° y Anexo N.

(Ver cuadro pág. 52 de la Resol. 101)

PUESTO DE TRABAJO: Exterior del vehículo en cola caño de escape.

HERRAMIENTAS NECESARIAS: Analizador de gases (CO y HC), por absorción de rayos infrarrojos no dispersivos (IRND).

PROCEDIMIENTO:

a) Comprobar que el motor se encuentre a la temperatura normal de funcionamiento y al régimen de marcha lenta (ralenti). La calibración y estabilización del equipo se realiza de acuerdo a los datos del fabricante. En estas condiciones, la sonda de medición se debe introducir en la cola del caño de escape a una profundidad mayor a veinticinco (25) centímetros y efectuar la medición correspondiente.
 b) En el caso de más de un caño de escape, se debe hacer la medición en cada una de las salidas y adoptar el valor mayor.

EVALUACIÓN:			
Motores Ciclo Otto	L	M	G
5.3.1. Valores mayores a los reglamentados		X	

5. EMISIÓN DE CONTAMINANTES
5.4. VERIFICACIÓN DE TECNOLOGÍA EURO V
 • Verificar que el equipo se encuentre operativo.
 PUESTO DE TRABAJO: Exterior del vehículo y cabina.
 HERRAMIENTAS NECESARIAS: Observación.
 PROCEDIMIENTO:
 a) Comprobar que el tanque de "urea" (Adblue) se encuentre con fluido. Si el recipiente estuvo por debajo de su nivel mínimo, se debe verificar en la cabina de conducción que el sistema "OBD" (sistema de diagnóstico a bordo) está indicando un fallo en el sistema de abatimiento de la contaminación.

EVALUACIÓN:			
Operatividad de la Tecnología Euro V	L	M	G
5.4.1. Nivel de Urea por debajo del mínimo		X	
5.4.2. Sistema OBD señalando un fallo en el sistema		X	
5.4.3. Nivel de Urea por debajo del mínimo y el sistema OBD no registra falla -			

Procedimiento Adicional
 En el caso enunciado en el Punto 5.4.3., el hallazgo debe ser reportado a la CNRT. El informe debe establecer el "titular de la unidad", el "dominio" y el "nombre y apellido" del Director Técnico del taller que observó el problema

8.6 INSTALACION ELECTRICA Y BATERIA
 Fijación defectuosa de batería
 Fugas de electrolito
 Defectuoso estado en bornes y conexiones
 Deterioro en las conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque

7. SISTEMA ELÉCTRICO
7.2. ACUMULADOR DE ENERGÍA (BATERÍA) Y CORTE RÁPIDO
 • Verificar ubicación, estado y fijación de acumuladores.
 • Verificar existencia y funcionamiento del corte rápido.
 Todos los vehículos de cargas peligrosas y los pertenecientes a la categoría M3 deben tener un dispositivo de desconexión rápida del acumulador eléctrico, que no necesite la utilización de herramientas ni la remoción de elemento alguno.
 PUESTO DE TRABAJO: próximo a batería y al corte rápido.
 HERRAMIENTAS NECESARIAS: Observación.
 PROCEDIMIENTO:
 a) Verificar la fijación de baterías, como también de los cables a los bornes y que estos no presenten sulfatación.
 b) Verificar la existencia y funcionamiento de un dispositivo de desconexión rápida del acumulador. Para la desconexión, no debe ser necesario la utilización de herramientas ni la remoción de elemento alguno.

EVALUACIÓN:			
Instalación eléctrica	L	M	G
7.2.1. Carencia de corte rápido de energía, cuando corresponda, funcionamiento defectuoso o inadecuado		X	
7.2.2. Descripción libre			

7. SISTEMA ELÉCTRICO
7.3. INTERRUPTORES, TESTIGOS Y PILOTOS
 • Verificar interruptores de accionamiento de los dispositivos eléctricos, testigos y pilotos.
 PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección. Interior del vehículo
 HERRAMIENTA NECESARIAS: Observación
 PROCEDIMIENTO:
 a) Verificar el correcto funcionamiento de cada interruptor tanto mecánica como eléctricamente.
 b) Verificar que estén fijados sólidamente al tablero, sin cables colgando.
 c) Verificar que la identificación de cada interruptor, con la función al que está destinado.

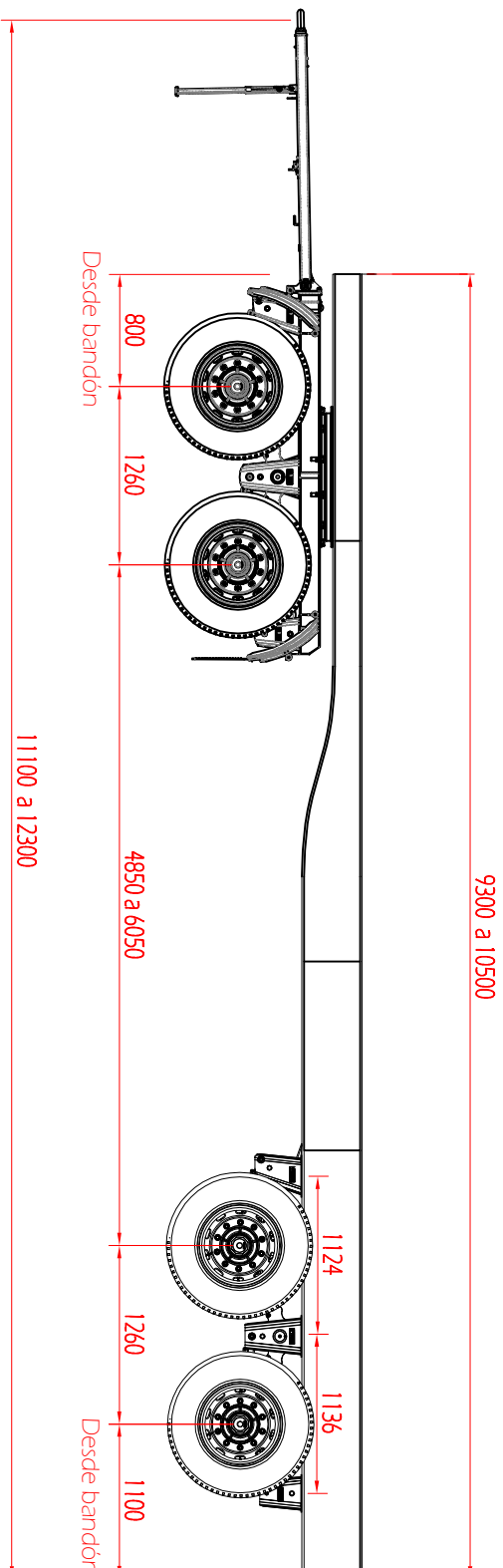
EVALUACIÓN:			
Instalación eléctrica	L	M	G
7.3.1. Defectos en interruptores, testigos o pilotos	X	X	
7.3.2. Descripción libre			

7. SISTEMA ELÉCTRICO
7.4. ACOPLER ELÉCTRICOS PARA VEHÍCULOS REMOLCADOS
 • Verificar acoples del circuito eléctrico para vehículos remolcados.
 PUESTO DE TRABAJO: Fosa de inspección. Exterior del vehículo.
 HERRAMIENTA NECESARIA: Observación.
 PROCEDIMIENTO:
 a) Verificar el acople del circuito eléctrico para vehículos remolcados el cual debe presentar sus contactos libres de sulfatación, la conexión firme y segura.
 b) El largo del cable debe ser tal que no quede sometido a esfuerzos de tracción cuando el vehículo tractor adopte una posición de 90 grados con respecto de su remolcado. El acople debe estar instalado en un punto fijo del chasis o carrocería del vehículo tractor

EVALUACIÓN:			
Instalación eléctrica	L	M	G
7.4.1. Acoplamientos en vehículos remolcados, en malas condiciones	X	X	
7.4.2. Descripción libre			

<p>GRUPO 9.- TACOGRAFOS Y OTROS INSTRUMENTOS</p> <p>9.1 TACOGRAFOS</p> <p>No lleva estando obligado a ello</p> <p>Diámetro de neumático no adecuado</p> <p>Precintos rotos</p> <p>Diferencia en valores del banco y del instrumento</p>	<p>8. INSTRUMENTOS Y ACCESORIOS</p> <p>8.3. SISTEMAS DE CONTROL DE VELOCIDAD - TACÓGRAFO (REGISTRO DE OPERACIONES)</p> <p>Verificar existencia, correcta lectura e impresión, accesibilidad e indicador acústico luminoso de sobrepaso de velocidad máxima, de acuerdo con lo establecido en la Resolución S.T. N° 135/94.</p> <p>Información mínima que debe registrar el tacógrafo: datos del vehículo, del conductor, lugar, fecha y hora de partida, fecha de finalización del viaje, duración del viaje, tiempos de detención y marcha, total de kilómetros recorridos, velocidad máxima, tiempo por encima de la velocidad máxima reglamentaria, cortes de alimentación y apertura del equipo o retiro del elemento de grabación.</p> <p>Vehículos que deben obligatoriamente poseer tacógrafo</p> <p>Categorías M2, M3: Servicios para el turismo y de media y larga distancia.</p> <p>Categoría N2 y N3: Transporte de carga general.</p> <p>Categorías N1, N2 y N3: Transporte de cargas peligrosas.</p> <p>Opcionalmente pueden llevar tacógrafo o limitador de velocidad los siguientes servicios de oferta libre: Servicio Urbano Especial, Servicio Pre y Pos Aéreo y Servicios Contratados.</p> <p>Para los siguientes servicios no es obligatorio poseer tacógrafo:</p> <p>Escolares Interjurisdiccionales, Servicio de Hipódromo y Espectáculos y vehículos de hasta cinco (5) pasajeros.</p> <p>Se incluyen también las Categoría L, N1.</p> <p>PUESTO DE TRABAJO: Puesto de conducción.</p> <p>HERRAMIENTAS NECESARIAS: Observación.</p> <p>PROCEDIMIENTO:</p> <p>a) Verificar existencia, marca y modelo.</p> <p>b) Verificar número de serie (en caso de transporte de pasajeros, debe coincidir con el alta del vehículo).</p> <p>c) Verificar en el caso de tacógrafos electrónicos la existencia de unidad interactiva para conductor, que permita verificar los parámetros de velocidad máxima en las últimas 24 horas y la existencia de impresora de los registros.</p> <p>d) Verificar existencia, accesibilidad y funcionamiento de pulsador de prueba de velocidad máxima. Se debe encender la indicación correspondiente y debe ser observable desde la última fila de asientos; transcurridos dos (2) minutos debe activarse la señal acústica con una intensidad mínima de 75 db(a), esta medición se debe efectuar con el motor detenido y a un (1) metro de la fuente.</p> <p>e) Verificar que el registro sea de una duración no menor a siete (7) días.</p> <table border="1" data-bbox="734 949 1344 1104"> <thead> <tr> <th colspan="4">EVALUACIÓN:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sistemas de control de velocidad - Tacógrafo</td> <td>L</td> <td>M</td> <td>G</td> </tr> <tr> <td>8.3.1. Faltante (cuando corresponda) M2 y M3</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8.3.2. Faltante</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>N1, N2 y N3 Cargas Peligrosas</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8.3.2. Faltante N2 y N3 Cargas Generales -</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>8.3.2. Descripción libre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	EVALUACIÓN:				Sistemas de control de velocidad - Tacógrafo	L	M	G	8.3.1. Faltante (cuando corresponda) M2 y M3		X		8.3.2. Faltante				N1, N2 y N3 Cargas Peligrosas		X		8.3.2. Faltante N2 y N3 Cargas Generales -				8.3.2. Descripción libre				
EVALUACIÓN:																														
Sistemas de control de velocidad - Tacógrafo	L	M	G																											
8.3.1. Faltante (cuando corresponda) M2 y M3		X																												
8.3.2. Faltante																														
N1, N2 y N3 Cargas Peligrosas		X																												
8.3.2. Faltante N2 y N3 Cargas Generales -																														
8.3.2. Descripción libre																														
<p>9.2 VELOCIMETRO</p> <p>Inexistencia o no funciona</p>	<p>8. INSTRUMENTOS Y ACCESORIOS</p> <p>8.2. VELOCIMETRO - ODÓMETRO</p> <p>Verificar la existencia del mismo. Para los modelos 1995 en adelante, el odómetro debe poseer como mínimo una capacidad acumulativa de 100.000 km, sin retorno a cero manual (es decir, debe ser automático).</p> <p>Es optativo el odómetro parcial para las categorías M y N.</p> <p>PUESTO DE TRABAJO: Interior del vehículo.</p> <p>HERRAMIENTAS NECESARIAS: Observación.</p> <p>PROCEDIMIENTO:</p> <p>a) Verificar la lectura del mismo, estando sentado en el puesto de conducción, como así también que la indicación esté graduada en km/h (velocímetro).</p> <p>b) Verificar la existencia del registrador de distancia recorrida en km (odómetro totalizador).</p> <table border="1" data-bbox="734 1360 1344 1436"> <thead> <tr> <th colspan="4">EVALUACIÓN:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Velocímetro - Odómetro</td> <td>L</td> <td>M</td> <td>G</td> </tr> <tr> <td>8.2.1. Descripción libre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	EVALUACIÓN:				Velocímetro - Odómetro	L	M	G	8.2.1. Descripción libre																				
EVALUACIÓN:																														
Velocímetro - Odómetro	L	M	G																											
8.2.1. Descripción libre																														
<p>9.3 BOCINA</p> <p>No funciona o no existe</p> <p>Intensidad no adecuada</p>	<p>8. INSTRUMENTOS Y ACCESORIOS</p> <p>8.6. BOCINA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar correcto funcionamiento. • Emisión sonora grave y de un solo tono. • El nivel sonoro máximo admisible debe ser de 104 db(A). <p>PUESTO DE TRABAJO: Puesto de conducción. Parte frontal del vehículo.</p> <p>HERRAMIENTAS NECESARIAS: Decibelímetro.</p> <p>PROCEDIMIENTO:</p> <p>a) Accionar la bocina y verificar el funcionamiento. En caso que el sonido fuere muy elevado según la experiencia del inspector de fosa, tomar el decibelímetro (calibrado y en la escala de 60 a 120 db(A)), ubicarse en el exterior del vehículo a un (1) metro de la parte frontal del mismo, accionar la bocina y tomar el valor medido por el decibelímetro, el cual no debe ser superior a 104 db(A).</p> <table border="1" data-bbox="734 1730 1344 1822"> <thead> <tr> <th colspan="4">EVALUACIÓN:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bocina</td> <td>L</td> <td>M</td> <td>G</td> </tr> <tr> <td>8.6.1. Bocina de aire</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8.6.2. Descripción libre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	EVALUACIÓN:				Bocina	L	M	G	8.6.1. Bocina de aire		X		8.6.2. Descripción libre																
EVALUACIÓN:																														
Bocina	L	M	G																											
8.6.1. Bocina de aire		X																												
8.6.2. Descripción libre																														
	<p>9.4 DETECTOR DE RADARES</p> <p>Existencia</p>																													

Chasis de Acoplados 4 Ejes
 Largos que mayormente se fabrican: 9300 A 10500 mm
 Tara del 9300: 7.480 Kg
 Tara del 10500: 7.900 Kg



Nota:

Nombre

Fecha

Nº Plano:

Dibujó

Revisó

Aprobó



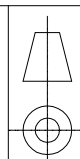
Escala

Denominación:

Nº Pieza:

ABV 4 EJES

Toler.



Material:

Rug.

Archivo:

Formato: A4

11 de noviembre de 2020.

Ing. Jaime Garagorry
Coordinador Nacional Alterno por Uruguay
Sub Grupo de Trabajo N° 5 "Transporte" del MERCOSUR

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted en referencia a la consulta formulada al SGT N° 1 en referencia al empleo de la tecnología RFID para la identificación electrónica de vehículos por carretera que se encuentra en consideración en el SGT N°5.

Al respecto corresponde señalar que, sin perjuicio de las medidas que cada Administración adopta en el ámbito de su territorio que incluye la determinación de otros segmentos de frecuencias para su operación, de la información aportada por las entidades de administración y gestión del espectro de cada Administración (ENACOM¹ de Argentina, ANATEL² de Brasil, CONATEL³ de Paraguay y URSEC de Uruguay) surge que al día de hoy el segmento 918-928 MHz es común a los 4 (cuatro) países.

Sin perjuicio de ello, también consideramos que, en caso de que el SGT N° 5 promueva el despliegue de sistemas RFID pasivos para el empleo en la identificación electrónica de vehículos por carretera con un rango de lectura de 902-928 MHz, la activación podría realizarse en los distintos segmentos identificados en cada país.

En lo atinente a las características que los *tags* pasivos deban cumplir, ajenas a la banda de operación identificada en cada país, se alienta al SGT N° 5 a promover las medidas que considere aplicables para que efectivamente exista interoperabilidad entre los diversos sistemas, considerando el concepto de neutralidad tecnológica impulsado por esta Comisión Temática.

Aprovechamos la oportunidad para saludarlo muy atentamente y enfatizamos nuestra disposición a colaborar en todo lo que se encuentre a nuestro alcance.



Matías Cattaneo
Por la Delegación de Argentina



Carolina Jacquet
Por la Delegación de Paraguay



Frederico Fernandes Neves
Por la Delegación de Brasil



Héctor Burdó
Por la Delegación de Uruguay

¹ Normativa técnica relacionada con equipos RFID y aplicable en el rango 902-915 MHz: Resolución 302 SC/1998 (Reglamentación técnica de sistemas de espectro ensanchado) y Resolución 226 SC/2006 (Reglamentación técnica de sistemas de modulación digital de banda ancha diferentes del espectro ensanchado). Normativa técnica relacionada con equipos RFID y aplicable en el rango 915-928 MHz: Resolución 4653 ENACOM/2019 (Reglamentación técnica sistemas de modulación digital de banda ancha incluyendo técnicas de espectro ensanchado)

² Regulamento sobre equipamentos de radiocomunicação de radiação restrita <https://www.anatel.gov.br/legislacao/resolucoes/2017/936-resolucao-680>

³ Resolución de Directorio N° 1269/2020 por la cual se establece el uso de la banda 918 – 928 MHz para equipos de identificación por radiofrecuencia (RFID), dispositivos de radiocomunicaciones de corto alcance (SRD) y redes de área amplia de baja potencia (LPWAN) <https://www.conatel.gov.py/conatel/wp-content/uploads/2020/08/2020-rd-1269.pdf>

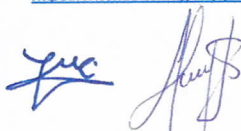


TABELA COMPARATIVA DE FREQUENCIAS DE RFID NOS PAÍSES DO MERCOSUL

País	Tipo de TAG	Tecnologia		Fonte
		Protocolo de leitura	Frequência de leitura (Mhz)	
Argentina	Passivo	ISO 18000 – 6C	902 - 928	Comisión Nacional de Comunicaciones
Brasil	Passivo	ISO 18000 – 6C	915 - 928	Resolução ANTT nº 4281/2014
Paraguai	-		865 - 868	Ata da LVII Reunião do SGT-5
Uruguai	Passivo	ISO 18000 – 6C	902 - 928	Corporación Vial del Uruguay



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
ASSESSORIA DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

OFÍCIO SEI Nº 11736/2021/ASINT/DIR-ANTT

Brasília, 29 de abril de 2021.

A Sua Senhoria o Senhor

DANIEL NOGUEIRA LEITÃO

Chefe da Divisão de Coordenação Econômica e Assuntos Comerciais do MERCOSUL

Itamaraty

BRASÍLIA/DF

Assunto: Prorrogação de prazos, por tempo indeterminado, para renovação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH e de outras atividades por parte do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)

Senhor chefe,

Primeiramente agradecemos pelo Ofício nº 09107.000234/2021-76 encaminhado à esta Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, em 27 de abril de 2021, na qual salienta as prorrogações de prazos realizadas pelo CONTRAN por meio de dispositivo regulatório (Resoluções e Portarias), cuja ementa foi a renovação do CNH, de registro e transferência de veículos, dentre outros.

Cumpramos registrar que a ANTT, tão logo teve o conhecimento da publicação, por meio dos atores da cadeia, referente às alterações de atos normativos editados pelo CONTRAN quanto à matéria em questão, providenciou, despachos de Ofícios, divulgando assim os referidos atos, mas também de seu conteúdo de forma explicativa, aos representantes dos países signatários do Mercosul do Subgrupo de Trabalho nº 5 'Transportes'. Ademais, foi solicitado que sejam retransmitidos aos setores responsáveis de cada país o assunto em tela, buscando cada vez mais sinergia, alinhamento de possíveis gestões e execuções de práticas fiscalizatórias, bem como assegurando os direitos dos transportadores brasileiros para o exercício da atividade de transporte rodoviário internacional de cargas.

Desta forma, pretende-se alcançar resultados cada vez mais expressivos, consensual e seguro para o exercício da atividade de movimentação de cargas internacionais frente aos impactos decorrentes da pandemia de Covid-19 no setor.

Por fim, cabe registrar, que reforçaremos a informação por ocasião da próxima Reunião do SGT5-Transporte do Mercosul, prevista para os dias 3 e 4 de junho do corrente, por videoconferência, sob a coordenação da Argentina no exercício da Presidência Pró Tempore do Mercosul.

Atenciosamente,

NOBORU OFUGI

Chefe da Assessoria de Relações Internacionais - ASINT



Documento assinado eletronicamente por **NOBORU OFUGI, Chefe da Assessoria de Relações Internacionais**, em 29/04/2021, às 12:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6262405** e o código CRC **0B7B94C2**.

Referência: Processo nº 50500.037143/2021-47

SEI nº 6262405

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone: - Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br

MERCOSUR/ LIX SGT N° 5 /P. RES. N° 0xx/21

**MODIFICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN GMC N° 75/97
“INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR”**

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y la Resolución N° 75/97 del Grupo Mercado Común.

CONSIDERANDO:

Que la armonización de las condiciones de competencia entre las empresas de transporte exige igualar, lo máximo posible, los regímenes de inspección técnica vehicular existentes en los Estados Partes.

Que es preciso tener en cuenta los principios de la inspección técnica vehicular y las exigencias mínimas de inspección sobre las cuales se efectuaran los controles, así como la fecha de comienzo para la aplicación de las normas comprendidas en aquellos principios.

**EL GRUPO MERCADO COMÚN
RESUELVE:**

Art. 1 - Sustituir el numeral 1.6 del Anexo 1 - Principios básicos de la Inspección Técnica Vehicular en los países del MERCOSUR, de la Resolución GMC N° 75/97, por el siguiente texto:

“Cada Estado Parte podrá exigir para los vehículos de su bandera que la inspección técnica se realice antes que el vehículo entre en servicio, o bien al cumplir el año de su primera matriculación, o bien con una frecuencia inferior a la indicada en el numeral anterior”.

Art. 2 - Esta Resolución deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes antes de xx/xx/xx.

LIX SGT N° 5 - xxx/xx/21.

DECRETO SUPREMO Nº 026-2020-MTC

Enlace Web: EXPOSICIÓN DE MOTIVOS - PDF.

NOTA: Esta Exposición de Motivos no ha sido publicada en el diario oficial “El Peruano”, a solicitud del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, ha sido enviada por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante correo electrónico de fecha 20 de enero de 2021.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 3 de la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la Ley, prescribe que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto;

Que, el literal a) del artículo 16 de la Ley, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con facultad para dictar, entre otros, los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito;

Que, el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprobado por Decreto Supremo Nº 007-2016-MTC, tiene como objeto, entre otros, establecer las disposiciones que regulan la gestión integrada, estandarizada y homogénea del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir vehículos de transporte terrestre, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC, tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley; en tal sentido, dentro de sus disposiciones regula a la Tarjeta Única de Circulación como el documento que acredita la habilitación de un vehículo para la prestación del servicio de transporte de personas y mercancías;

Que, el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, aprobado por Decreto Supremo 021-2008-MTC, tiene por objeto establecer las normas y procedimientos que regulan las actividades, procesos y operaciones del transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos; definiendo en su artículo 47 al Certificado de Habilidad Vehicular Especial, como el documento que acredita la habilitación del vehículo y/ o unidad de carga para el transporte de materiales y/o residuos peligrosos;

Que, mediante Decreto Supremo Nº 008-2020-SA, se declara Emergencia Sanitaria a nivel nacional por el plazo de noventa (90) días calendario y dicta medidas de prevención y control del COVID-19, prorrogándose dicho plazo mediante los Decretos Supremos Nº 020-2020-SA, 027-2020-SA y Nº 031-2020-SA, por noventa (90) días calendario a partir del 7 de diciembre de 2020;

Que, de acuerdo a lo señalado por la Organización Mundial de la Salud, así como por el Ministerio de Salud, el COVID - 19 se propaga principalmente de persona a persona o contacto con cualquier tipo de superficie infectada, motivo por el cual, el Gobierno ha adoptado una serie de medidas de contención orientadas a reducir los riesgos de contagio del COVID - 19;

Que, actualmente la Licencia de Conducir, la Tarjeta Única de Circulación y el Certificado de Habilidad Vehicular Especial, son emitidos en soporte físico, existiendo una considerable demanda de servicios vinculados a dicha emisión, advirtiéndose en tal sentido, riesgos de contagio ante el continuo contacto que deben de tener las personas con tales documentos, como conductores, autoridades de fiscalización, entre otras;

Que, por otro lado, el empleo de las herramientas de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) permiten al Ministerio de Transportes y Comunicaciones adoptar medidas orientadas a la mejora de los servicios a su cargo, a través de la virtualización de los mismos; así por ejemplo, de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, el proceso de otorgamiento de la Licencia de Conducir se realiza a través del Sistema Nacional de Conductores, como sistema informático a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que contiene información en línea y en tiempo real sobre, las evaluaciones médicas y psicológicas, la formación, las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción de los postulantes, así como el procedimiento de emisión de las Licencias de Conducir;

Que, en tal sentido, en el marco del Gobierno Electrónico el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encuentra haciendo uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC), sin embargo, resulta necesario avanzar en el proceso de virtualización de los servicios, a través de medidas adicionales como la implementación de la Licencia de Conducir electrónica, la Tarjeta Única de Circulación electrónica y el Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico, lo cual no sólo permitirá la disminución de riesgos de contagio del COVID - 19, sino también redundará en la eficiencia y eficacia de los procesos vinculados a la emisión de tales documentos;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; y la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

DECRETA:

Artículo 1.- Licencia de Conducir electrónica

1.1 Autorízase la emisión de la Licencia de Conducir electrónica a nivel nacional, la cual tiene la misma validez y eficacia jurídica que la Licencia de Conducir emitida por medios físicos.

1.2 La emisión y registro de la Licencia de Conducir electrónica en el Sistema Nacional de Conductores - SNC, se rige por lo dispuesto en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

1.3 La Licencia de Conducir electrónica cuenta con un Código de Verificación que permite comprobar su autenticidad en el Sistema Nacional de Conductores - SNC, pudiendo ser descargada y almacenada a través de la plataforma web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones las veces que lo requiera su titular, siempre que la Licencia de Conducir se encuentre vigente y no recaiga sobre su titular ninguna medida preventiva y/o sanción administrativa y/o judicial.

1.4 Las autoridades competentes emplean la firma digital para la emisión de la Licencia de Conducir electrónica, conforme a lo dispuesto en la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 052-2008-PCM o las normas que los sustituyan.

Artículo 2.- Tarjeta Única de Circulación electrónica en el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías y Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico en el transporte de materiales y/o residuos peligrosos

2.1 Autorízase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la emisión de la Tarjeta Única de Circulación electrónica en el servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional y en el servicio de transporte terrestre de mercancías, así como el Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico en el servicio de transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos, los cuales tienen la misma validez y eficacia jurídica que la Tarjeta Única de Circulación o Certificado de Habilitación Vehicular Especial emitidos por medios físicos.

2.2 La emisión y registro de la Tarjeta Única de Circulación electrónica y del Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico, se rigen por lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus normas complementarias, y por lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Transporte de Materiales y/o Residuos Peligrosos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 021-2008-MTC, según corresponda.

2.3 La Tarjeta Única de Circulación electrónica y el Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico cuentan con un Código de verificación que permite comprobar su autenticidad en el Sistema Nacional de Registro del Transporte y Tránsito Terrestre - SINARETT, pudiendo ser descargadas y almacenadas las veces que lo requiera su titular, siempre que la Tarjeta Única de Circulación y el Certificado de Habilitación Vehicular Especial se encuentren vigentes y/o no se encuentre suspendida o cancelada la habilitación del vehículo.

2.4 Las autoridades competentes emplean la firma digital para la emisión de la Tarjeta Única de Circulación electrónica y del Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico, conforme a lo dispuesto en la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 052-2008-PCM o las normas que los sustituyan.

Artículo 3.- Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Artículo 4.- Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Formatos de la Licencia de Conducir electrónica, de la Tarjeta Única de Circulación electrónica y del Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico.

La Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo no mayor de diez (10) días calendario contados desde la publicación del presente Decreto Supremo, aprueba mediante Resolución Directoral el cronograma de implementación de la Licencia de Conducir electrónica, de la Tarjeta Única de Circulación electrónica y del Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico, así como los formatos de dichos documentos.

Segunda.- Sistemas informáticos para la emisión de la Licencia de Conducir electrónica, de la Tarjeta Única de Circulación electrónica y del Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico.

En un plazo máximo de sesenta (60) días calendario, contados desde la publicación del presente Decreto Supremo, se implementan los Sistemas para la emisión de la Licencia de Conducir electrónica, de la Tarjeta Única de Circulación electrónica y del Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico de acuerdo con el cronograma aprobado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el plazo indicado en el párrafo anterior, permite a las entidades competentes en materia de fiscalización y sanción en transporte y tránsito terrestre, el acceso vía servicios web (web service) a los Sistemas informáticos señalados.

Tercera.- Vigencia

El presente Decreto Supremo entra en vigencia al día siguiente de la publicación en el Diario Oficial "El Peruano" de la Resolución Directoral que aprueba el cronograma de implementación de la Licencia de Conducir electrónica, de la Tarjeta Única de Circulación electrónica y del Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico, así como los formatos de dichos documentos.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

Primera.- Modificaciones al Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC

Modifícanse, el literal n) del numeral 2.1 del artículo 2 y el artículo 21 del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC; en los siguientes términos:

“Artículo 2.- Definiciones

2.1. Para efectos del presente Reglamento, los siguientes términos corresponden a los significados que a continuación se detallan:

(...)

n) Licencia de Conducir: Documento oficial **emitido de forma física o electrónica y registrado en el Sistema Nacional de Conductores - SNC**, por la autoridad competente, que autoriza a su titular a conducir un vehículo de transporte terrestre a nivel nacional.”

“Artículo 21.- Características y especificaciones técnicas y de seguridad

21.1 El contenido, las características y las especificaciones técnicas y de seguridad de la Licencia de Conducir **emitida en forma física y electrónica, son establecidos mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC**. En el caso de las licencias de la clase y categorías señaladas en el numeral 10.2 del artículo 10 se consignará el término “profesional”.

21.2 Las DRT y DPT para la numeración de las licencias de conducir que emiten utilizarán **los prefijos de identificación, de acuerdo a lo establecido mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC.**”

Segunda.- Modificaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

Modifícanse los numerales 3.43 y 3.73 del artículo 3, el numeral 31.4 del artículo 31, el numeral 41.2.5.1 del artículo 41, el numeral 108.1.12 del artículo 108 y el código I.1 del Anexo 2: Tabla de Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC; en los siguientes términos:

“Artículo 3.- Definiciones

Para efectos de la aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, se entiende por:

(...)

3.43 Licencia de Conducir: Documento **emitido de forma física o electrónica por la autoridad competente**, que permite conducir un vehículo del servicio de transporte de personas y/o mercancías, de conformidad con lo establecido en el **Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir**.

(...)

3.73 Tarjeta Única de Circulación (TUC): Documento **emitido de forma física o electrónica** por la autoridad competente, que acredita la habilitación de un vehículo para la prestación del servicio de transporte de personas o mercancías. Las características de la Tarjeta Única de Circulación **son establecidas mediante Resolución Directoral emitida por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC.**”

“Artículo 31.- Obligaciones del conductor

Son obligaciones del conductor del servicio de transporte terrestre:

(...)

31.4 Portar su Licencia de Conducir y que esta se encuentre vigente, así como portar la documentación del vehículo y la relacionada al servicio o actividad de transporte que realiza. **En caso que el conductor cuente con Licencia de Conducir electrónica, debe presentar a la autoridad encargada de la fiscalización en materia de transporte terrestre, el código de verificación de la Licencia de Conducir, el Documento Nacional de Identidad o Documento de Identidad u otro mecanismo o medio aprobado por el MTC mediante Resolución Directoral que permita la verificación de su emisión y vigencia, en la base de datos del MTC.**

El incumplimiento de esta obligación no será sancionable de acuerdo a este Reglamento, si la autoridad competente, por otros medios, puede verificar la existencia de la documentación del vehículo y la relacionada con el servicio o actividad de transporte que se realiza.”

“Artículo 41.- Condiciones generales de operación del transportista

El transportista debe prestar el servicio de transporte respetando y manteniendo las condiciones bajo las que fue autorizado. En consecuencia, asume las siguientes obligaciones:

(...)

41.2.5 Verificar, antes de iniciar la conducción, que:

41.2.5.1 Los conductores porten su licencia de conducir. **En caso que el conductor cuente con Licencia de Conducir electrónica, se debe verificar que este porte los medios necesarios para presentar a la autoridad encargada de la fiscalización en materia de transporte terrestre, el código de verificación u otro mecanismo aprobado por el MTC mediante Resolución Directoral que permita la verificación de la emisión y vigencia de dicha licencia, en la base de datos del MTC.”**

“Artículo 108.- Interrupción de Viaje

108.1 La autoridad competente puede impedir el inicio o la continuación del viaje por las razones de seguridad, siguientes:

(...)

108.1.12 No se porta al momento de circular la Tarjeta Única de Circulación, salvo que se cuente con la Tarjeta Única de Circulación electrónica.

“ANEXO 2 TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES

(...)

c) Infracciones a la Información o Documentación

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	ap
I.1	<p>INFRACCION DEL CONDUCTOR: No portar durante la prestación del servicio de transporte, según corresponda:</p> <p>a) El manifiesto de usuarios o el de pasajeros, en el transporte de personas, cuando éstos no sean electrónicos. b) La hoja de ruta manual o electrónica, según corresponda. c) En el servicio de transporte de mercancías, la guía de remisión del transportista y, de ser el caso, el manifiesto de carga. d) El documento de habilitación del vehículo, con excepción de la Tarjeta Única de Circulación electrónica. e) El Certificado de ITV. f) El Certificado del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito o CAT cuando corresponda.</p>	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	En Int Rei Inte En Y pre otro cua ITV Ob Acc cua

TERCERA. Modificación del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC

Modifícanse la definición de Licencia de Conducir del artículo 2, el literal b) del artículo 91, el artículo 116 y la infracción tipificada en el código G.58 del Anexo I: Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre, del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC; en los siguientes términos:

“Artículo 2.- Definiciones

Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:

(...)

Licencia de conducir: Documento **oficial emitido de forma física o electrónica** por la autoridad competente, que autoriza a su titular a conducir un vehículo **a nivel nacional.**”

“Artículo 91.- Documentación requerida

El conductor debe portar y exhibir cuando el Efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito lo solicite, lo siguiente:

(...)

b) Licencia de Conducir vigente, correspondiente al tipo de vehículo que conduce. **En caso que el conductor cuente con Licencia de Conducir electrónica, debe presentar a la autoridad encargada de la fiscalización en materia de tránsito terrestre, el código de verificación de la Licencia de Conducir, el Documento Nacional de Identidad o Documento de Identidad u otro mecanismo o medio aprobado por el MTC mediante Resolución Directoral que permita la verificación de su emisión y vigencia, en la base de datos del MTC.**

“Artículo 116.- Reglamentación específica

La información y las características de seguridad que debe contener la Licencia de Conducir **emitida en forma física y electrónica**, son establecidas en el **Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, o la norma que lo sustituya.**”

“ANEXO I: CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE

I. CONDUCTORES/AS DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO
(...)						
G. GRAVES						
(...)						
G.58	No presentar la Tarjeta de Identificación Vehicular; la Licencia de Conducir, salvo que esta sea electrónica; y/o el Documento Nacional de Identidad o Documento de Identidad, según corresponda.	Grave	8% de la UIT	20	Retención del vehículo	

Cuarta.- Modificación del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC

Modifícase el literal a. del numeral 2 del artículo 35 del Reglamento Nacional de Vehículos, 07/06/2021 05:17:42 p.m.

aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC; en los siguientes términos:

“Artículo 35.- Verificación y registro

La supervisión de los pesos y medidas de los vehículos se efectuará a través de la verificación y registro de los mismos, conforme lo dispuesto a continuación:

(...)

2. Registro.- Para el registro del control de pesos y medidas, el conductor del vehículo debe presentar:

a. Licencia de conducir correspondiente. **En caso que el conductor cuente con Licencia de Conducir electrónica, debe presentar el código de verificación de la Licencia de Conducir, el Documento Nacional de Identidad o Documento de Identidad u otro mecanismo o medio aprobado por el MTC mediante Resolución Directoral que permita la verificación de su emisión y vigencia, en la base de datos del MTC.”**

Quinta.- Modificación del Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y/o Residuos Peligrosos, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2008-MTC

Modifícanse los artículos 47, 50, y el numeral 4 del artículo 63 del Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y/o Residuos Peligrosos, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2008-MTC; en los siguientes términos:

“Artículo 47.- Del Certificado de Habilitación Vehicular Especial para el transporte de materiales y/o residuos peligrosos

El Certificado de Habilitación Vehicular Especial es el documento **emitido de forma física o electrónica** que acredita la habilitación del vehículo y/ o unidad de carga para el transporte de materiales y/o residuos peligrosos. En este documento se consignará su respectivo número, plazo de vigencia, denominación o razón social del transportista, número de la partida registral en la que está inscrito, número de resolución que otorga la habilitación vehicular, número de la placa única de rodaje, marca, año modelo, número de serie (chasis), peso neto, carga útil y número de ejes.”

“Artículo 50.- De la licencia de conducir de categoría especial

Los conductores de unidades vehiculares que transporten materiales y/o residuos peligrosos, deberán contar y portar durante la operación de transporte, su licencia de conducir vigente de la categoría que corresponda al vehículo que conduce y su licencia de conducir de categoría especial. Respecto a **la obligación de portar los mencionados documentos, cuando estos sean electrónicos, los conductores deben presentar a la autoridad encargada de la fiscalización en materia de transporte terrestre, el código de verificación de la Licencia de Conducir, el Documento Nacional de Identidad o Documento de Identidad u otro mecanismo o medio aprobado por el MTC mediante Resolución Directoral que permita la verificación de su emisión y vigencia, en la base de datos del MTC.**

“Artículo 63.- De la documentación

Sin perjuicio de las normas relativas al transporte y tránsito terrestre, los vehículos usados en el transporte de materiales y/o residuos peligrosos serán conducidos portando los siguientes documentos:

(...)

4. Certificado de Habilitación Vehicular Especial, expedido por la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del MTC, **salvo que se cuente con el Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico.**

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciocho días del mes de diciembre del año dos mil veinte.

Anexo 1: Formato de Licencia de Conducir Electrónica



LICENCIA DE CONDUCIR ELECTRÓNICA

DATOS DE LA LICENCIA

N° de licencia

Clase

Categoría

Fecha de Expedición

Fecha de Revalidación

DATOS DEL CONDUCTOR

Apellidos

Nombres

Tipo y N° de Documento de Identidad

Servicio

N° Primigenio

Fecha de Nacimiento

Domicilio

Restricciones

Grupo y factor sanguíneo

Donación de Órganos

FIRMA ELECTRÓNICA

**FIRMA DIGITAL POR
AGENTE AUTOMATIZADO**

**CÓDIGO DE
VERIFICACIÓN**

NOMBRE DE AUTORIDAD COMPETENTE EMISORA

CARGO DE AUTORIDAD



FIRMA DEL TITULAR

**CÓDIGO DE
BARRAS**





República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Disposición

Número: DI-2021-236-APN-ANSV#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Jueves 11 de Marzo de 2021

Referencia: EX-2020-17196499- -APN-DGA#ANSV.

VISTO: El expediente EX-2020-17196499- -APN-DGA#ANSV del registro de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado actuante en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE, las Leyes N° 24.449, N° 26.363, los Decretos Nros. 260 del 12 de marzo de 2020 y su modificatorio, 287 del 17 de marzo de 2020, 297 del 19 de marzo de 2020, 325 del 31 de marzo de 2020, 355 del 11 de abril de 2020, 408 del 26 de abril de 2020, 459 del 10 de mayo de 2020, 493 del 24 de mayo de 2020, 520 del 7 de junio de 2020, 576 del 29 de junio de 2020, 605 del 18 de julio de 2020, 641 del 02 de agosto de 2020, 677 del 16 de agosto de 2020, 714 del 30 de agosto de 2020, 754 del 20 de septiembre de 2020, 792 del 11 de octubre de 2020, 814 del 25 de octubre de 2020, 875 del 07 de noviembre de 2020, 956 del 29 de noviembre de 2020, 1033 del 20 de diciembre de 2020, 67 del 29 de enero del 2021 y 125 del 27 de febrero de 2021 y sus normas complementarias, las DI-2020-109-APN-ANSV#MTR, DI-2020-135-APN-ANSV#MTR, DI-2020-145-APN-ANSV#MTR, DI-2020-170-APN-ANSV#MTR, DI-2020-196-APN- ANSV#MTR, DI-2020-229-APN-ANSV#MTR, DI-2020-260-APN-ANSV#MTR, DI-2020-291-APN-ANSV#MTR, DI-2020-409-APN-ANSV#MTR, DI-2020-490-APN-ANSV#MTR y;

CONSIDERANDO:

Que mediante el Decreto N° 260/20 se amplió, por el plazo de UN (1) año, la emergencia pública en materia sanitaria establecida por la Ley N° 27.541, en virtud de la pandemia declarada por la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) en relación con el COVID-19.

Que a través del Decreto N° 297/20, el PODER EJECUTIVO NACIONAL estableció una medida de aislamiento social, preventivo y obligatorio, que fue prorrogada, sucesivamente, por los Decretos Nros. 325/20, 355/20, 408/20, 459/20, 493/20 y, con determinadas modificaciones según el territorio, por el Decreto N° 520/20, 576/20, 605/20, 641/20, 677/20, 714/20, 754/20, 792/20, 814/20, 875/20, 956/20, 1033/20 y 67/21 hasta el día 28 de febrero del corriente año, inclusive.

Que en dicho contexto el PODER EJECUTIVO NACIONAL, dictó en fecha 27 de febrero de 2021 el Decreto N° 125, el que en su artículo 2° se prorroga el “distanciamiento social, preventivo y obligatorio” desde el día 01 de marzo de 2021 hasta el día 12 de marzo de 2021, inclusive, en los términos ordenados por el mencionado decreto,

para todas las personas que residan o transiten en los aglomerados urbanos, partidos y departamentos de las Provincias argentinas, en tanto estos verifiquen en forma positiva la totalidad de los parámetros epidemiológicos y sanitarios establecidos en el mentado Decreto.

Que esta AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, cuya misión es la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional mediante la promoción, coordinación y seguimiento de las políticas de seguridad vial nacionales, es la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales previstas en la normativa vigente en la materia, de conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 26.363.

Que en el marco de la emergencia sanitaria, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, dictó las Disposiciones DI-2020-109-APN-ANSV#MTR, DI-2020-135-APN-ANSV#MTR, DI-2020-145-APN-ANSV#MTR, DI-2020-170-APN-ANSV#MTR, DI-2020-196-APN-ANSV#MTR, DI-2020-229-APN-ANSV#MTR, DI-2020-260-APN-ANSV#MTR, DI-2020-264-APN-ANSV#MTR, DI-2020-291-APN-ANSV#MTR, DI-2020-409-APN-ANSV#MTR y DI-2020-490-APN-ANSV#MTR, estableciendo medidas preventivas y excepcionales en relación a los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua y los exámenes psicofísicos exigidos por la Disposición ANSV N° DI-2019-48-APN-ANSV#MTR, para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI).

Que en el presente contexto e instancia de la emergencia sanitaria y de la situación epidemiológica por la que atraviesa nuestro país y en concordancia con las medidas adoptadas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL en pos de facilitar el normal desarrollo de las actividades de la ciudadanía, resulta necesario continuar implementando acciones y políticas excepcionales, con relación a las actividades que resultan competencia de este organismo.

Qué esta ANSV ha dictado oportunamente prórrogas, de manera preventiva y con carácter excepcional, de la vigencia de los cursos y exámenes psicofísicos exigidos para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), como así también los protocolos sanitarios para brindar la prestación de manera presencial, con el objeto de preservar la salud pública. No obstante, ello, la realidad indica que el sistema operativo de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional, conformado por los prestadores públicos y privados de todo el país, se encuentra excedido en su capacidad operativa, producto de la constante demanda que ha ocasionado el tiempo de inactividad producto de las medidas de prevención sanitaria.

Que en razón de lo mencionado, corresponde autorizar con carácter excepcional, hasta el 01 de junio de 2021, y a los efectos de la acreditación ante la fiscalización, la circulación con la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), mas la constancia de turno solicitada y la boleta de pago abonada, para aquellas licencias que se encuentren vencidas desde el día 15 de febrero de 2021 en adelante.

Que la DIRECCION DE SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR, la DIRECCIÓN NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y ANTECEDENTES DE TRÁNSITO y la DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION, han tomado la intervención que les compete.

Que la DIRECCIÓN DE ASUNTOS LEGALES Y JURÍDICOS de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, ha tomado la intervención de su competencia.

Que el Director Ejecutivo de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL es competente para la suscripción de la presente medida en virtud de las competencias expresamente atribuidas por el artículo 7° inciso b) de la Ley N° 26.363.

Por ello,

**EL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

DISPONE:

ARTÍCULO 1°.- Autorízase con carácter excepcional, hasta el 01 de junio de 2021, y a los efectos de la acreditación ante la fiscalización, la circulación con la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), que se encuentran vencidas desde el día 15 de febrero de 2021 en adelante, y en trámite de renovación.

La LiNTI deberá ser acompañada conjuntamente con la constancia de turno y la boleta de pago abonada.

ARTÍCULO 2°. - La presente medida entrará en vigencia a partir de su suscripción.

ARTÍCULO 3°. - Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

Digitally signed by MARTINEZ CARIGNANO Pablo Julian
Date: 2021.03.11 19:20:27 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Pablo Julian Martinez Carignano
Director Ejecutivo
Agencia Nacional de Seguridad Vial



Resolución Directoral

N° 11 -2021-MTC/18

Lima, 17 de marzo de 2021

VISTO: El Informe N° 404-2021-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial; y,

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que el Ministerio es competente de manera exclusiva en materia de servicios de transporte de alcance nacional e internacional; y, de manera compartida con los gobiernos regionales y locales, en servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre;

Que, el literal a) del artículo 16 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante, la Ley, dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante, MTC, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente para dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito;

Que, en esa línea, el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, tiene como objeto, entre otros, establecer las disposiciones que regulan la gestión integrada, estandarizada y homogénea del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir de vehículos de transporte terrestre, a cargo del MTC, así como regular el proceso de otorgamiento de licencias de conducir. Asimismo, en su artículo 11 precisa que, para la conducción de vehículos automotores que transportan materiales y residuos peligrosos, se deberá contar con una autorización especial emitida conforme a la normatividad específica;

Que, por su parte, el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2008-MTC, tiene por objeto establecer las normas y procedimientos que regulan las actividades, procesos y operaciones del transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos. Es así que en sus artículos 38-A, 50, 51 y 52-A, regula lo concerniente al proceso de otorgamiento de la "Licencia de Conducir de Categoría Especial", la cual conforme a lo dispuesto en el artículo 38-B de dicho cuerpo normativo, se entiende referida a la "Autorización especial para el transporte de materiales y residuos peligrosos" prevista en el artículo 11 del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC. Por otro lado, define en su artículo 47 al Certificado de Habilitación Vehicular Especial, como el documento que



Resolución Directoral

acredita la habilitación del vehículo y/ o unidad de carga para el transporte de materiales y/o residuos peligrosos;

Que, asimismo, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley; en tal sentido, dentro de sus disposiciones regula a la Tarjeta Única de Circulación como el documento que acredita la habilitación de un vehículo para la prestación del servicio de transporte de personas y mercancías;

Que, ahora bien, mediante Decreto Supremo N° 008-2020-SA, se declara Emergencia Sanitaria a nivel nacional por el plazo de noventa (90) días calendario y se dicta medidas de prevención y control del COVID-19, prorrogándose dicho plazo mediante los Decretos Supremos N° 020-2020-SA, 027-2020-SA, N° 031-2020-SA y N° 009-2021-SA, siendo la última prórroga por un plazo de ciento ochenta (180) días calendario a partir del 7 de marzo de 2021;

Que, de acuerdo a lo señalado por la Organización Mundial de la Salud, así como por el Ministerio de Salud, el COVID-19 se propaga principalmente de persona a persona o contacto con cualquier tipo de superficie infectada, motivo por el cual, el Gobierno ha adoptado una serie de medidas de contención orientadas a reducir los riesgos de contagio de dicha enfermedad;

Que, mediante el Decreto Supremo N° 184-2020-PCM, se declara el Estado de Emergencia Nacional por el plazo de treinta y un (31) días calendario, a partir del martes 01 de diciembre de 2020, por las graves circunstancias que afectan la vida de las personas a consecuencia de la COVID-19, el cual ha sido prorrogado sucesivamente por los Decretos Supremos N° 201-2020-PCM, N° 008-2021-PCM y N° 036-2021-PCM, hasta el 31 de marzo de 2021;

Que, adicionalmente a ello, con la finalidad de reducir el contacto social en la atención a los ciudadanos por parte de las entidades de la administración pública, el Estado ha priorizado la atención por canales virtuales. Es así que, mediante Resolución Ministerial N° 103-2020-PCM, se aprueba los "Lineamientos para la atención a la ciudadanía y el funcionamiento de las entidades del Poder Ejecutivo, durante la vigencia de la declaratoria de emergencia sanitaria producida por el COVID-19 en el Perú, en el marco del Decreto Supremo N° 008-2020-SA", en los cuales se requiere a las entidades establecer, promover y difundir la mejora o implementación de diversos canales de atención y entrega de bienes y servicios a la ciudadanía, priorizando la adopción de canales telefónicos y digitales, así como evaluar e implementar, de manera progresiva, la digitalización de trámites a través de ventanillas virtuales;



Resolución Directoral

Que, asimismo, a través de la Octava Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1497, se otorga hasta el 31 de diciembre del año 2020, para que las entidades del Poder Ejecutivo dispongan la conversión de los procedimientos administrativos a iniciativa de parte y servicios prestados en exclusividad a fin de que puedan ser atendidos por canales no presenciales;

Que, bajo ese marco normativo, mediante Decreto Supremo N° 026-2020-MTC, se estableció disposiciones para la implementación de la emisión de la Licencia de Conducir Electrónica, la Tarjeta Única de Circulación Electrónica, el Certificado de Habilitación Vehicular Especial Electrónico, lo cual involucra a la Licencia de Conducir de Categoría Especial electrónica (Autorización Especial para el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos electrónica), con la finalidad de reducir los riesgos de contagio de la COVID-19 y dotar de eficiencia y eficacia de los procesos vinculados a la emisión de tales documentos; estableciendo en su Primera Disposición Complementaria Final que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC aprueba mediante Resolución Directoral el cronograma y los formatos de los referidos documentos;

Que, en esa línea, la Dirección de Circulación Vial y la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, así como la Oficina General de Tecnología de la Información, formularon las propuestas de formatos de la Licencia de Conducir electrónica, la Tarjeta Única de Circulación electrónica, el Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico y de la Licencia de Conducir de Categoría Especial electrónica (Autorización Especial para el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos electrónica), así como el cronograma de implementación de los referidos documentos;

Que, atendiendo a las competencias y funciones atribuidas a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal en los artículos 96 y 97 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 0785-2020-MTC/01, y en cumplimiento de la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 026-2020-MTC, corresponde aprobar el cronograma de implementación de la Licencia de Conducir electrónica, de la Tarjeta Única de Circulación electrónica, del Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico y de la Licencia de Conducir de Categoría Especial electrónica (Autorización Especial para el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos electrónica), así como los formatos de dichos documentos;

De conformidad con lo establecido en la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; el Decreto Supremo N° 026-2020-MTC,



Resolución Directoral

Decreto Supremo que implementa la Licencia de Conducir electrónica, la Tarjeta Única de Circulación electrónica y el Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico; y, el Texto Integrado de su Reglamento de Organización y Funciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 0785-2020-MTC/01;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobación de formatos

Apruébanse los formatos de la “Licencia de Conducir electrónica”, la “Tarjeta Única de Circulación electrónica”, el “Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico” y la “Licencia de Conducir de Categoría Especial electrónica (Autorización Especial para el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos electrónica)”, según los textos que, en Anexos 1, 2, 3 y 4, respectivamente, forman parte integrante de la presente Resolución Directoral.

Artículo 2.- Aprobación del Cronograma de implementación

2.1 Apruébase el cronograma de implementación de la “Licencia de Conducir electrónica”, de la “Tarjeta Única de Circulación electrónica”, del “Certificado de Habilitación Vehicular Especial electrónico” y de la “Licencia de Conducir de Categoría Especial electrónica (Autorización Especial para el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos electrónica)”, según el texto que, en Anexo 5, forma parte integrante de la presente Resolución Directoral.

2.2 Una vez cumplidos los plazos previstos en el cronograma indicado en el numeral precedente, la Tarjeta Única de Circulación y el Certificado de Habilitación Vehicular Especial únicamente se emite por medios electrónicos. En el caso de las Licencias de Conducir (la Licencia de Conducir y la Licencia de Conducir de Categoría Especial electrónica), los ciudadanos pueden optar por solicitar su emisión física o electrónica, pero no ambas. Por ningún motivo procede la tramitación o emisión conjunta de la Licencia de Conducir física y electrónica para un mismo administrado.

Artículo 3.- Publicación

Disponer la publicación de la presente Resolución Directoral y sus Anexos, en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de la publicación de la presente Resolución Directoral en el diario oficial “El Peruano”.

Regístrese, comuníquese y publíquese.



Firmado digitalmente por:
CERNA CHORRES Fernando
Hugo FAU 20131379944 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/03/2021 17:42:54-0500



Resolución Directoral

Lima, 07 de Junio 2021

N° 0022-2021-MTC/18

VISTOS:

El Informe N° 113-2021-MTC/17.03, formulado por la Dirección de Circulación Vial de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes; y el Informe N° 833-2021-MTC/18.01, formulado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial;

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo, entre otras, competencias normativas;

Que, mediante Decreto Supremo N° 008-2020-SA, se declara Emergencia Sanitaria a nivel nacional por el plazo de noventa (90) días calendario, y dictan medidas de prevención y control del COVID-19, la misma que ha sido prorrogada mediante los Decretos Supremos N° 020-2020-SA, N° 027-2020-SA, N° 031-2020-SA y N° 009-2021-SA, siendo la última prórroga por un plazo de ciento ochenta (180) días calendario a partir del 7 de marzo de 2021;

Que, mediante Decreto Supremo N° 184-2020-PCM, se declara el Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de las personas a consecuencia de la COVID-19 y establece las medidas que debe seguir la ciudadanía en la nueva convivencia social, por el plazo de treinta y un (31) días calendario, a partir del 01 de diciembre de 2020, el cual ha sido prorrogado por los Decretos Supremos N° 201-2020-PCM, N° 008-2021-PCM, N° 036-2021-PCM, N° 058-2021-PCM, N° 076-2021-PCM, y N° 105-2021-PCM, siendo la última prórroga por el plazo de treinta (30) días calendario, a partir del martes 1 de junio de 2021;

Que, el artículo 5 del Decreto Supremo N° 184-2020-PCM, establece que, durante la vigencia del Estado de Emergencia, el Gobierno Nacional dicta las normas que sean necesarias para el cumplimiento de dicho Decreto Supremo;



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1429096> ingresando el número de expediente E-163947-2021 y la siguiente clave: MV5JNZ .

Que, en el marco del Estado de Emergencia, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, ha dispuesto la ampliación del plazo de vigencia de diferentes títulos habilitantes otorgados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como es el caso de las licencias de conducir y de las autorizaciones especiales para el transporte de materiales y residuos peligrosos, ello, a efectos de no perjudicar a sus titulares, quienes se verían afectados al no poder realizar oportunamente las renovaciones de dichos documentos, debido a las medidas de necesaria implementación dictadas frente al COVID-19;

Que, en tal sentido, mediante Resolución Directoral N° 08-2020-MTC/18, entre otros, se prorrogan los plazos de vigencia de las licencias de conducir, medida modificada por Resolución Directoral N° 09-2020-MTC/18, Resolución Directoral N° 015-2020-MTC/18, Resolución Directoral N° 30-2020-MTC/18, Resolución Directoral N° 35-2020-MTC/18, Resolución Directoral N° 003-2021-MTC/18 y Resolución Directoral N° 015-2021-MTC/18;

Que, asimismo, a través de la Resolución Directoral N° 30-2020-MTC/18, entre otros, se prorrogan los plazos de vigencia de las autorizaciones especiales para el transporte de materiales y residuos peligrosos, medida modificada por la Resolución Directoral N° 003-2021-MTC/18;

Que, al respecto, a través del Informe N° 113-2021-MTC/17.03, la Dirección de Circulación Vial de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes señala que en el período del 1 de enero de 2020 hasta el 31 de enero de 2021 vencieron 343,343 licencias de conducir de la clase A, a nivel nacional, asimismo, en el período del 1 de enero de 2020 hasta el 28 de febrero de 2021 vencieron 3,043 autorizaciones especiales para el transporte de materiales y residuos peligrosos;

Que, igualmente, la mencionada Dirección indica que teniendo en cuenta los vencimientos de las licencias de conducir y autorizaciones especiales para el transporte de materiales y residuos peligrosos señalados en el considerando anterior, los vencimientos de las licencias de conducir y autorizaciones especiales para el transporte de materiales y residuos peligrosos ocurridos después de los mencionados períodos, así como los vencimientos de las licencias de conducir y autorizaciones especiales para el transporte de materiales y residuos peligrosos que estarían por ocurrir, y, considerando que la operatividad de los centros de emisión de tales documentos aún no está implementada totalmente a nivel nacional, encontrándose su capacidad de atención reducida como consecuencia del COVID-19, resulta necesario ampliar la vigencia de las licencias de conducir de la clase A y de las autorizaciones especiales para el transporte de materiales y residuos peligrosos, a efectos de evitar aglomeraciones y riesgos de contagio del COVID-19;



Resolución Directoral

Que, mediante el Informe N°833-2021-MTC/18.01, formulado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, se consolida y propone establecer las medidas para la ampliación de las licencias de conducir de la clase A, así como de las autorizaciones especiales para el transporte de materiales y residuos peligrosos;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y en el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 785-2020-MTC/01;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Restitución de la vigencia de las licencias de conducir

Restitúyase hasta el 2 de setiembre de 2021, la vigencia de las licencias de conducir de clase A, categorías I, II-a, II-b, III-a, III-b y III-c, que han vencido desde el 1 de enero de 2020 hasta la fecha de publicación de la presente Resolución Directoral en el Diario Oficial El Peruano.

Artículo 2.- Ampliación de la vigencia de las licencias de conducir

Ampliar hasta el 2 de setiembre de 2021, la vigencia de las licencias de conducir de clase A, categorías I, II-a, II-b, III-a, III-b y III-c, que venzan desde la fecha de entrada en vigencia de la presente Resolución Directoral hasta el 1 de setiembre de 2021.

Artículo 3.- Restitución de la vigencia de las autorizaciones especiales para el transporte de materiales y residuos peligrosos

Restitúyase hasta el 2 de setiembre de 2021, la vigencia de las autorizaciones especiales para el transporte de materiales y residuos peligrosos, reguladas en el artículo 11 del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, que han vencido desde el 1 de enero de 2020 hasta la fecha de publicación de la presente Resolución Directoral en el Diario Oficial El Peruano.

Artículo 4.- Ampliación de vigencia de las autorizaciones especiales para el



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/1429096> ingresando el número de expediente E-163947-2021 y la siguiente clave: MV5JNZ .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Telf.: (511) 615 7800
www.mtc.gob.pe

transporte de materiales y residuos peligrosos

Ampliar hasta el 2 de setiembre de 2021, la vigencia de las autorizaciones especiales para el transporte de materiales y residuos peligrosos, reguladas en el artículo 11 del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, que venzan desde la fecha de entrada en vigencia de la presente Resolución Directoral hasta el 1 de setiembre de 2021.

Artículo 5.- Publicación

Dispóngase la publicación de la presente Resolución Directoral en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Documento firmado digitalmente

FERNANDO HUGO CERNA CHORRES
DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS Y
REGULACION EN TRANSPORTE MULTIMODAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DISPOSICIÓN N° 19/2.020

“POR LA CUAL SE AMPLÍA LA CONSIDERACIÓN TEMPORAL PARA LA APLICACIÓN DE SANCIÓN RESPECTO AL VENCIMIENTO DE LAS DOCUMENTACIONES HABILITANTES PARA LA CIRCULACIÓN VIAL DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y CONDUCTORES EN EL ÁMBITO DE COMPETENCIA INSTITUCIONAL”.

San Lorenzo, 15 de diciembre del 2.020.-

VISTO: Las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional mediante el Decreto N° 3456 del 16 de marzo de 2020 “Por el cual declara Estado de Emergencia Sanitaria en todo el territorio nacional para el control del cumplimiento de las medidas sanitarias dispuestas en la implementación de acciones preventivas ante el riesgo de expansión del Coronavirus (COVID-19)”; y:

CONSIDERANDO: Que, la Dirección Nacional de la Patrulla Caminera es el organismo del Estado con autoridad competente para atender en materia de tránsito en las rutas nacionales y los ramales que unan rutas y ciudades, asimismo, podrá ejercer su competencia en las rutas que cruzan las zonas urbanas de los municipios de la República.

Que, la Ley N° 5016/2014 “Nacional de Tránsito y Seguridad Vial”, *TITULO VII. Base para el Procedimiento, Capítulo II – Medidas Cautelares, en su Artículo 106. Casos de retención de licencias y vehículos. La autoridad competente deberá retener las licencias o los vehículos, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:* a) Las licencias de conducir habilitantes, cuando: 1. Estuviere vencidas, en cuanto a su vigencia quinquenal se refiere... b) Los vehículos cuando: ... 3) No se encuentren legalmente habilitados, carezca del documento acreditativo o se encuentre vencido....

Que, es de interés nacional preservar la salud de las personas evitando el brote masivo del virus COVID- 19, y en ese sentido, por tanto, es necesario establecer temporalmente consideración especial respecto a documentaciones habilitantes para la circulación vial de conductores y vehículos automotores, a fin de que tengan la oportunidad de realizar esa gestión sin la necesidad de aglomerarse en las entidades que correspondan.

Que, conforme al Dictamen C.G.J. N° 103/2020 de la Coordinación General Jurídica de la institución, no existen impedimentos para la extensión del periodo de consideración temporal, respecto a las documentaciones habilitantes fenecidas desde marzo de 2020.

POR TANTO: En uso de sus atribuciones legales,

EL DIRECTOR NACIONAL DE LA PATRULLA CAMINERA D I S P O N E:

Artículo 1°.- Establecer la ampliación de consideración temporal hasta el 16 de enero de 2021, respecto a la aplicación de sanción por vencimiento de Licencia de Conducir, Habilitación Municipal, Habilitación de DINATRAN y chapa provisoria, conforme lo expuesto en el considerando de la presente disposición.

Artículo 2°.- Establecer la sanción a partir del 17 de enero de 2021 a los usuarios que infrinjan lo mencionado en el Artículo 1° de la presente disposición, acorde a la normativa legal vigente.

Artículo 3°.- Comunicar a quienes corresponda y cumplido archivar.



Insp. Gral. Osvaldo Cabrera Adorno
Director Nacional de la Patrulla Caminera



CONGRESO DE INTENDENTES



CIRCULAR 18/2021

Montevideo, 27 de abril de 2021

INTENDENTE DEPARTAMENTAL

Municipios; Secretaría General; Tránsito y Jurídica

FIDUCIARIA SUCIVE: República Afisa SA.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

OPP (Dirección, Subdirección); UNASEV

MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Transporte Carretero

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Asuntos Fronterizos

MINISTERIO DEL INTERIOR

Policía Caminera; Policía de Tránsito de Montevideo

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA

FISCALÍA DE CORTE

BANCO DE SEGUROS DEL ESTADO

AUDEA (Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras)

ASARA (Asociación de Arrendadoras de Vehículos sin Chofer)

Por la presente se informa en el contexto de la actual emergencia sanitaria, que el Congreso de Intendentes a través de su Mesa resolvió prorrogar los permisos de conducir y los trámites relativos a vehículos automotores exigibles para su circulación, hasta el 31 de diciembre de 2021, en los términos y condiciones dispuestos en la Resolución N° 41/2021 que se adjunta.

Saluda atentamente.

Tcs. César García Acosta
Consejero del Congreso de Intendentes
Coordinador de Secretaría de la Comisión del SUCIVE
(artículo 3° de la ley 18860)



RESOLUCIÓN N° 41/2021

FECHA: 27 de abril de 2021

VISTO: el actual proceso de la emergencia sanitaria y su incidencia en los procesos de administración vinculados a la gestión del tránsito.

RESULTANDO: 1) que la Comisión Asesora de Tránsito del Congreso de Intendentes, en uso de las facultades conferidas por su Plenario en su Sesión 55, adoptó el 14 de marzo ppdo., las siguientes resoluciones de prórroga con plazo hasta el 30 de abril de 2021: a) los permisos de circulación vigentes para vehículos otorgados al amparo del artículo 39 del Texto Ordenado del Sucive (empadronamientos de 0k), que hayan vencido y que su otorgamiento corresponda a febrero de 2021; y b) los vencimientos de los permisos de conducir (Punc), en forma automática, sin necesidad de actualización, gestión, modificación o rectificación de sus certificaciones médicas por ninguna naturaleza, comprendiendo esta condición las licencias de cualquier categoría.

2) que para el caso de retomarse la normalidad de los servicios, o que las entiendan que están en condiciones de disponer sus permisos, aplicarán las exigencias de la resolución N° 31/2021 de la Mesa oficiada mediante la circular 5/21, que estableció como principio general de admisibilidad de los certificados de aptitud para la conducción de vehículos, expedidos por sus propios servicios médicos o por una institución habilitada, en el que se indique la vigencia por la que deberá expedirse el Punc en oportunidad de su renovación.

CONSIDERANDO: 1) que es a partir del plan de vacunación integral de la población, el factor principal para tener en cuenta en la organización del trabajo, sus recursos tecnológicos aplicados y la vigencia de los documentos o habilitaciones expedidas por la Administración Pública en general.

2) que ni los servicios médicos de las Intendencias, del sistema integrado de salud o los laboratorios habilitados para emitir certificados de salud comunes o sicofísicos tiene la capacidad inmediata para satisfacer la demanda generada para atención médica presencial.

3) que los casos de extravío y hurto de documentos (licencias Punc, Documentos de Identificación Vehicular 'DIV', y las matrículas), iniciarán su reposición según la normativa vigente, a partir de una denuncia policial con la emisión de su correspondiente constancia. (antecedentes Acta de la Comisión de Tránsito de 13/4/2020, oficiada por circular 24/2020).

ATENTO: al decreto 93 del Poder Ejecutivo, y a la resolución de la sesión 55 de este Organismo, así como a la sucesión de prórrogas emitidas en materia de Punc y trámites vinculados a la gestión del tránsito vehicular.

LA MESA DEL CONGRESO DE INTENDENTES

RESUELVE:

- 1) Prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2021 los permisos de circulación para vehículos otorgados al amparo del artículo 39 del Texto Ordenado del Sucive (empadronamientos de 0k), que hayan vencido durante 2021 y que hayan estado comprendidos en alguna de las prórrogas otorgados en este período.
- 2) Prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2021 -en forma automática- por el solo vencimiento de sus plazos, los permisos de conducir (Punc), sin necesidad de actualización, gestión, modificación o rectificación de sus certificaciones médicas por ninguna naturaleza, comprendiendo esta condición las licencias de cualquier categoría, que hayan estado comprendidos en alguna de las prórrogas otorgados en este período.
- 3) Las Intendencias que estén en condiciones de otorgar los Punc conforme las exigencias administrativas y médicas reguladas por la normativa vigente, procederán conforme lo establece la Resolución 31/2021 de la Mesa del Congreso de Intendentes oficiada por la circular N° 5/21.
- 4) Oficiar: a) al Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección de Asuntos Fronterizos esta resolución, con el fin de que en el MERCOSUR sean reconocidas las habilitaciones que se encuentren en las condiciones antes referidas con fines de circulación de vehículos (camiones) de transporte de carga carretero, ómnibus para el traslado de pasajeros, y de vehículos automóviles y/o camionetas. En este último caso regirá la normativa MERCOSUR cuando el automotor sea de propiedad del conductor, o alquilado con fines de traslado paseo; b) a la Dirección Nacional de Policía Caminera para que de sus términos por válidos y vigentes por el plazo mencionado; a la Unidad Nacional de Seguridad Vial (Unasev), al Banco de Seguros del Estado, a la Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras (AUDEA), a la Suprema Corte de Justicia y a la Fiscalía de Corte.
- 5) Prorrogar los vencimientos de los documentos y antecedentes requeridos y presentados por los aspirantes del Punc, hasta el 31 de diciembre de 2021.
- 6) Establecer hasta el 31 de diciembre de 2021, que la acreditación por extravío o robo de licencias de conducir (Punc) para cualquiera de sus categorías, así como de los documentos de identificación vehicular (DIV) y/o sus respectivas matrículas, se hará mediante denuncia policial. Su constancia habilitará -en el caso del Punc- la conducción de vehículos. Las

matrículas extraviadas u hurtadas generarán en su momento su reposición conforme la normativa vigente.

7) Comunicar a todas las Intendencias, difundir el alcance de esta resolución en la web del Organismo, del SUCIVE y en las redes sociales. Cumplido, archívese.



Lic. Carmelo VIDALÍN
Presidente



Dr. Andrés LIMA
1º Vicepresidente



Cr. Richard SANDER
2º Vicepresidente

PROGRAMA DE TRABAJO 2021-2022
SGT N° 5 “TRANSPORTE”
(GMC)

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVO ESPECÍFICO	Tarea o Actividad (negociación, implementación, diagnóstico, seguimiento)	Tipo (Específica – Permanente)	Origen (órgano decisorio-iniciativa propia)	PRIORIDAD (normal, alta o urgente)	Fecha de conclusión estimada
Coordinación de Políticas y Armonización de Reglamentaciones de Servicios de Transportes	Mantener armonizada las reglamentaciones de los Estados Partes en materia de transporte terrestre de mercancías peligrosas con normas y procedimientos practicados internacionalmente.	Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el Mercosur (Dec. CMC 15/19) Implementación: Requisitos para elaboración de las fichas de emergencia.	Específica	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2021
		Implementación: Armonización de los procedimientos de control del transporte terrestre de mercancías peligrosas.	Específica	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2021
		Implementación: Actualización de la cartilla informativa sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas.	Específica	SGT N° 5	Alta	Julio 2022
		Implementación: Reglamento para el control periódico de cisternas y equipamiento de transporte a granel de mercancías peligrosas.	Específica	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2022

Coordinación de Políticas y Armonización de Reglamentaciones de Servicios de Transportes	Mantener armonizada las reglamentaciones de los Estados Partes en materia de Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte Terrestre	Reglamentación de Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte Terrestre	Específica	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2022
		Negociación: Uso de neumáticos tipo superanchos en ejes delanteros de ómnibus.				
		Negociación: Revisión de la Res. GMC N° 65/08.	Específica	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2022
		Negociación: Propuesta sobre Ómnibus MERCOSUR.	Específica	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2022
Coordinación de Políticas y Armonización de Reglamentaciones de Servicios de Transportes	Mantener armonizada las reglamentaciones de los Estados Partes en materia de Inspección Técnica Vehicular	Principios Básicos de Inspección Técnica Vehicular	Específica	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2022
		Negociación: Revisión de la Res. GMC N°75/97.				
Promover la libre circulación de bienes, servicios, personas y factores productivos entre los países	Compartir información del transporte de pasajeros y carga	Integración de la Información del transporte de pasajeros y carga	Específico	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2022
		Implementación: Integración de Información sobre permisos originarios y complementarios de transporte de cargas y su actualización permanente de flota en base a <i>Webservices</i> .				
		Implementación: Integración de Información sobre permisos originarios y complementarios de transporte de pasajeros y su actualización permanente de flota en base a <i>Webservices</i> .	Específico	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2022
Coordinación de Políticas y Armonización de	Armonizar los procedimientos de	Procedimientos de Fiscalización del Transporte Carretero Internacional	Específica	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2022

Reglamentaciones de Servicios de Transportes	Fiscalización del Transporte Carretero Internacional	<p>Negociación: Elaboración de un manual armonizado que incluya los aspectos esenciales para los procedimientos de fiscalización (Res GMC 34/19).</p>				
		<p>Implementación: Lista de pasajeros remitida vía web.</p>	Específica	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2022
Coordinación de Políticas y Armonización de Reglamentaciones de Servicios de Transportes	Facilitar la Identificación electrónica de vehículos comerciales	<p>Identificación electrónica de vehículos comerciales del ámbito de aplicación del ATIT</p> <p>Diagnóstico: Evaluación de la incorporación del uso de tecnología RFID para la identificación de vehículos comerciales del ámbito de aplicación del ATIT.</p>	Específica	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2022
Coordinación de Políticas y Armonización de Reglamentaciones de Servicios de Transportes	Implementar Limitadores de velocidad en vehículos comerciales	<p>Reglamento Técnico MERCOSUR de Limitadores de Velocidad (Resolución GMC N° 35/19)</p> <p>Negociación: Acuerdo sobre el uso de limitadores de velocidad en vehículos de transporte por carretera.</p>	Específica	SGT N° 5	Alta	Diciembre 2022
Coordinación de Políticas de Servicios de Transportes	Promover el Transporte Marítimo	<p>Transporte Marítimo en el MERCOSUR</p> <p>Negociación: Actualización e intercambio de información.</p> <hr/> <p>Negociación: Seguimiento de las negociaciones internas y externas en curso del MERCOSUR.</p>	Permanente	SGT N° 5	Normal	-----

<p>Coordinación de Políticas de Servicios de Transportes</p>	<p>Desarrollar y Fortalecer el Transporte Ferroviario</p>	<p>Transporte Ferroviario en el MERCOSUR</p> <p>Negociación: Diversos temas correspondientes al área: -Actualización del Capítulo III del ATIT: apoyo de los trabajos en el marco de la ALADI.</p>	<p>Específico</p>	<p>SGT N° 5</p>	<p>Normal</p>	<p>Julio 2022</p>
--	---	---	-------------------	-----------------	----------------------	-------------------

LISTA DE CONTATOS INSTITUCIONAL DA ANTT PARA ASSUNTOS RELACIONADOS AO TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Assunto	Área	E-mail Institucional	Telefone
Transporte Rodoviário Internacional de Cargas	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC) / Coordenação de Habilitação de Transporte Rodoviário Internacional e Multimodal de Cargas (COTIM)	cotim@antt.gov.br	+55 61 3410-1215
Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS) / Gerência Operacional de Transporte de Passageiros (GEOPE)	geope.internacional@antt.gov.br	+55 61 3410-1948

LISTA DE CONTATOS DO BRASIL PARA TRATAR DO DESENVOLVIMENTO DO WEBSERVICE MERCOSUL

Nome	Cargo	E-mail	Telefone
Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira	Superintendente de Tecnologia da Informação	sutec@antt.gov.br	+55 61 3410-1311
Cristiane Lustosa Guimarães França	Gerente de Governança e de Sistemas de Informação	gesig@antt.gov.br	+55 61 3410-1311
André Dulce Gonçalves Maia	Especialista em Regulação	andre.maia@antt.gov.br	+55 61 3410-1971
Henrique de Amorim Leite	Técnico em Regulação	henrique.leite@antt.gov.br	+55 61 3410-1971

+ CONTACTOS

Comisión de Integración de la Información de Transporte de Pasajeros y Cargas del SGT N°5

Lic. Gerardo Ciganda - Gerente Área Gobierno Electrónico - MTOP

Mail: gerardo.ciganda@mtop.gub.uy

Tel: 598 + 29157933 int. 20651

Fernando Pérez Otero - Área Gobierno Electrónico

Mail: fernando.perezotero@mtop.gub.uy

Tel: 29157933 int. 20680

Jorge Rosas - Director de División Cargas - DNT

Mail: jorge.rosas@mtop.gub.uy

Tel: 29157933 int. 20409 - 29161027



**CONSEJO EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA DEL
MERCOSUR – BOLIVIA – CHILE**

Buenos Aires, República Argentina, 14 de mayo de 2021.

A la Presidencia Pro Tempore
del SGT 5 “Transporte” del MERCOSUR,

Teniendo en cuenta las diversas manifestaciones formalmente expresadas por este Consejo ante los Señores Coordinadores Nacionales del SGT 5, desde el día 11 de marzo de 2020, fecha en que la Organización Mundial de la Salud declaró al COVID 19 como pandemia; en particular los reclamos presentados desde el inicio del año 2021, y **considerando** la ausencia de contestación a los mismos,

SOLICITAMOS:

- Urgente respuesta a los Documentos CONDESUR de fecha: 5, 10, 21 y 27 de abril, en particular en lo referido a “armonización de normativa y requisitos sanitarios” entre los Estados Parte, mientras dure la pandemia
- Reseteo y actualización de la Agenda de trabajo del SGT 5 en el más corto plazo
- Se establezca una participación más activa y dinámica del CONDESUR en el SGT 5, que refleje un real feed-back entre el sector oficial y el sector privado de transporte del MERCOSUR.
- Asimismo, reclamamos mantener nuestra presencia y participación en la próxima reunión de ALADI, a realizarse el día 18 de mayo próximo, en consonancia con el histórico proceso de trabajo conjunto desde el mismo nacimiento del Acuerdo de Transporte Internacional

ARGENTINA – BOLIVIA – BRASIL – CHILE – PARAGUAY - URUGUAY
Sanchez de Bustamante 54 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires – Argentina
Presidencia pro tempore



**CONSEJO EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA DEL
MERCOSUR – BOLIVIA – CHILE**

Terrestre (ATIT). El impacto de las medidas adoptadas en ese ámbito sobre la operatoria del transporte internacional por carreteras explica por sí mismo esta petición.

- Solución puntual y concreta a los siguientes problemas:
 - Situación de los tripulantes que debieron realizar cuarentena en el país de tránsito/destino, a fin de regresar a sus países de origen en esa condición y no en el carácter de “turistas/pasajeros” que se les adjudica, lo cual impide de hecho ese retorno, ya que las fronteras terrestres se encuentran cerradas en todos los países de la región
 - Situación de los tripulantes que hayan cursado la enfermedad y su regreso a la actividad: condiciones y características requeridas
 - Situación de los tripulantes que hayan completado el plan de vacunación con relación al requerimiento de testeos.

Atentamente,


ATACI
Argentina


CATAMP
Argentina


FADEEAC
Argentina




**CONSEJO EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA DEL
MERCOSUR – BOLIVIA – CHILE**


FETRA
Argentina


ABTI
Brasil


NTC & Logística
Brasil


AGETICH
Chile


CHILETRANSPORTE AG
Chile


AGETRAPAR
Paraguay


CAPATIT
Paraguay




CATIDU
Uruguay