

ACTA

SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS TÉCNICOS DEL SGT N° 5

En la ciudad de Asunción, capital de la República del Paraguay, el día 9 de mayo de 2018, se reunió la Subcomisión de Asuntos Técnicos creada en oportunidad de la LII Reunión Ordinaria del SGT N° 5 "Transporte" del MERCOSUR, con la presencia de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

La lista de participantes se incluye en el **Anexo I**.

El objetivo de la reunión fue proseguir con el tratamiento de cuestiones inherentes a pesos y dimensiones vehiculares y temas afines a la Comisión de la Industria Automotriz dependiente del SGT N° 3 "Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad, que constan como Punto 3 del temario de la reunión preparatoria, siendo la agenda pertinente agregada como **Anexo II** de la presente y las conclusiones de las deliberaciones consignadas como sigue:

1.1. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

1.1.1. Uso de neumáticos súper anchos, en los ejes delanteros de ómnibus.

La Delegación de Paraguay expresó que existen dos aspectos, uno técnico y otro reglamentario sobre el control de pesos en básculas, que deben ser definidos por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Agregó que si bien, en principio, no habría impedimentos para autorizar el empleo de neumáticos superanchos en ómnibus, no así en ejes de vehículos de transporte de cargas, igualmente necesita disponer del informe final del referido Ministerio antes de adherir a un acuerdo.

A pedido de la Delegación de Paraguay, el resto de las Delegaciones informaron sobre los pesos máximos admitidos en sus reglamentaciones internas para los diferentes tipos de ejes equipados con neumáticos superanchos.

En consecuencia, hasta tanto la Delegación de Paraguay se expida, no resulta viable por el momento armonizar las condiciones de uso de los neumáticos superanchos en ejes delanteros de ómnibus en el ámbito del MERCOSUR.

Por su parte, la Delegación Brasileña hizo referencia al denominado Código de Tránsito vigente en su país, aprobado por la DENATRAM, en el cual incluye especificaciones para determinados tipos de unidades, agregando que por una normativa interna, específicamente la Resolución Contran N° 62/98, se define

los límites de peso cuando el uso de los neumáticos superanchos en semirremolques y remolques dotados de suspensión neumática con ejes en tándem y que para estas configuraciones la resolución citada admite el límite máximo transmitido de 17 tn para el conjunto de ejes en tándem doble y de 25,5 tn para ejes en tándem triple.

Informó igualmente la Delegación Brasileira, que el Numeral 1° del Artículo 100 del Código de Tránsito Brasileño (Ley 9503/97) permite la utilización de neumáticos superanchos en los vehículos de transporte colectivo de pasajeros.

En este estado las Delegaciones de Argentina, Brasil y Uruguay coincidieron en sugerir a sus Coordinadores Nacionales ante el SGT N°5, avanzar en la redacción de un proyecto de Acuerdo tripartito en el marco del ATIT, sobre la base de las siguientes definiciones fundamentales: admitir el uso de neumáticos superanchos en ejes delanteros de ómnibus equipados con suspensión neumática y amortiguadores, con un peso máximo de 7t. El texto de dicho Acuerdo acordaron evaluarlo en la próxima reunión plenaria del SGT N°5 con vistas a formalizarlo en la reunión de la Comisión del Artículo 16 de ATIT a desarrollarse en Montevideo entre los días 27 y 29 de junio del corriente.

1.1.2. Ómnibus del MERCOSUR:

La delegación Paraguaya reitero su parecer favorable a la propuesta de Uruguay sobre la presente materia, coincidiendo en la conveniencia de establecer especialmente pesos máximos por tipos de unidades, por número de asientos, y armonizar peso máximo por persona.

Con relación a la propuesta presentada por la delegación Argentina, en el sentido de prolongar la longitud máxima de la unidad de doble piso de 14 m a 15 m, recordó lo ya manifestado en el sentido de que el tema fue tratado en el Comité conformado por Resolución MOPC N° 1152/2017, y la propuesta fue encaminada para el Viceministerio de Obras Públicas, por medio de la Dirección General de Vialidad.

Indico además, que después de un análisis del documento técnico presentado por la delegación argentina, no tendría objeción el proyecto, con la condición de que las cargas por eje deben estar en todo momento dentro de las tolerancias establecidas en la Resolución 1762/97, insistiendo en informar que el tema se encuentra en instancia del MOPC con la propuesta de modificación del Artículo 11 – Capitulo de las dimensiones – de la Resolución MOPC arriba citada.

La Delegación Argentina se reafirmó en la postura expresada en la reunión de Florianópolis en el sentido de analizar la propuesta de Uruguay a nivel de subcomisión hasta lograr un consenso sobre el mismo.

La Delegación de Argentina expresó que analizó la propuesta, y acompaña el proyecto presentado por la Delegación de Uruguay y entiende que deben darse alternativas en materia de pesos por ejes y debería admitirse un largo máximo de 15m no solo a los ómnibus de doble piso.

La Delegación Brasileña, con respecto al presente tema, puntualizó que el Numeral 3° del Artículo 100 de la Ley 9503/97, permite la fabricación de vehículos de transporte de pasajeros con hasta 15 metros de largo en la configuración del chasis 8 x 2.

La delegación de Uruguay expresó que a nivel internacional existe una coincidencia en las reglamentaciones de ómnibus en admitir un largo máximo de 15m para vehículos de ese tipo con más de dos ejes.

En ese sentido informó que con la cooperación de una empresa transportista de pasajeros extranjera, está desarrollando una serie de pruebas con un ómnibus de 15m del tipo 8x2 para evaluar desde un punto de vista práctico su maniobrabilidad en la red vial nacional, vías urbanas y en accesos a terminales de ómnibus del interior y de la capital, sin que ello genere una obligación de autorización para operaciones regulares con dichos modelos.

Con relación a los pesos máximos permitidos para ómnibus reiteró que a su juicio los pesos por pasajeros y equipajes asumidos en la Resolución GMC 19/02 son inferiores a los reales lo que sumado al cumplimiento de nuevos requisitos reglamentarios en materia ambiental y de seguridad de los pasajeros lleva a que muchos modelos actuales no cumplan con los límites de pesos dispuestos en la Resolución GMC N°65/08.

Agregó que por esas razones aparecen en su propuesta límites de pesos por ejes obtenidos luego de un análisis comparado de estudios internacionales sobre los beneficios del empleo de la suspensión neumática, y regulaciones de diferentes países. Al respecto insistió en que las Delegaciones se expidan sobre los límites y tipos de ejes propuestos.

La Delegación de Uruguay agregó que del intercambio de opiniones e informaciones realizadas en la Comisión también surge que existen discrepancias en los límites reglamentarios de alturas que varían entre 4,10m y 4,40m (La opción de la propuesta es extender el límite de altura a 4.30m, sujeto al cumplimiento de estándares de resistencia al vuelco e incorporación de sistemas electrónicos de control de estabilidad).

En este estado, las delegaciones entienden que el tipo y configuración de ejes de un ómnibus debería surgir de la consideración simultánea de las siguientes variables:

- Tara del vehículo, considerando altura máxima pretendida y longitud del vehículo.
- Peso promedio por pasajero transportado incluyendo equipaje asociado.
- Número pretendido de pasajeros a transportar.
- Peso bruto total obtenible tomando en cuenta configuración posible de ejes y límites de pesos y dimensiones reglamentarios para ómnibus a acordar en el MERCOSUR, lo cual implica modificar el alcance de la Resolución GMC N°65/08.

Las delegaciones concordaron continuar con las discusiones en ese marco y mantener el presente tema en la agenda de las reuniones del SGT 5.

1.1.3. Estudio de tolerancias en las mediciones de pesos en vehículos de transporte carretero

La Delegación Paraguaya recordó que forma parte del trabajo de una Consultora en su país avanzar en la presente tarea, la que se da igualmente en el ámbito del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de su país y que en la actualidad, la tolerancia para el PBT es de 2%. También para los distintos tipos de ejes, puntualizado que la Resolución 1762/97 y sus modificaciones incluyen una escala que determina los quilogramos según el tipo de ejes.

La delegación Brasileña manifestó que mantiene su propuesta de armonización de las tolerancias de PBT y peso por eje, como también la progresividad de los valores de las multas practicadas y uniformización de valores. Señalo que existen 3 cuestiones a considerar para avanzar en el presente tema: La Resolución GMC 65/98 no contempla tolerancias, deben definirse valores lineales y en cuantos a aspectos ligados a pesos.

Las Delegaciones concordaron que en función del intercambio de opiniones e informaciones entre las Delegaciones realizado en esta y en anteriores reuniones, se podría resumir la situación de la siguiente manera:

1. En todos los países existen controles de pesos de los vehículos comerciales basados en tecnologías de pesaje de vehículos en movimiento (sistemas WIM).
2. Se aprecia el uso o la tendencia al empleo de las dos opciones tecnologías disponibles en materia de pesaje WIM: a baja velocidad y a alta velocidad.
3. La selección de la opción depende del país y está fundamentalmente determinada por el número promedio de vehículos a pesar por día.

4. Las dos modalidades de pesaje dinámico antes mencionadas tienen estándares de precisión diferentes y por tanto ello se traduce en que deben adoptarse tolerancias metrológicas diferentes en los resultados de las mediciones.
5. Por lo expuesto se considera que en la realidad actual es difícil conciliar las tolerancias metrológicas entre los cuatro países.
6. Sin perjuicio de lo anterior entiende que es posible continuar con las tareas de armonización del marco sancionatorio por excesos sobre los límites establecidos en la Resolución GMC 65/08.
7. En el caso de que se incumplan estos límites, se deberían aplicar una serie de sanciones cuya magnitud va a depender del exceso de peso sobre un eje, o grupo de ejes, y en el peso bruto total.
8. El régimen de sanciones por excesos en los límites de peso debería ser gradual a diferencia del contemplado actualmente en el ATIT que fija un monto único independiente del exceso de carga.
9. Analizar el siguiente esquema de montos en (U\$S) de sanciones que se estaría dispuesto a adoptar el cual se aproxima al propuesto por la Delegación de Brasil, aunque en las tres primeras franjas de excesos los valores que se consideran son levemente superiores:

| EXCESO | PROPUESTA | PROPUESTA DE BRASIL |
|---------------|------------------|----------------------------|
| 0-1t | 300 | 200 |
| 1t-2t | 500 | 420 |
| 2t-3t | 700 | 660 |
| 3t-4t | 920 | 920 |
| 4t-5t | 1250 | 1250 |
| 5t-6t | 1620 | 1620 |
| 6t-7t | 2100 | 2100 |
| 7t-8t | 2640 | 2640 |
| 8t-9t | 3240 | 3240 |
| 9t-10t | 4000 | 4000 |

Finalmente destacaron que en este esquema desarrollado, para los transportistas los límites de pesos son los establecidos en la Resolución GMC 65/08. Cuando para transportar una carga se deba circular por diferentes territorios de los Estados Parte del MERCOSUR, los vehículos podrán ser pesados con diferentes niveles de precisión metrológica por lo que siempre se deberá tener en cuenta que las tolerancias son consideradas para los instrumentos y no para las sobrecargas.

Agrego que en el Brasil las tolerancias para la fiscalización en las básculas instaladas en las carreteras son del 5% para el Peso Bruto Total y el Peso Bruto Total Combinado y de 10% para los límites reglamentarios por eje, conforme la Resolución Contran N° 258/2007, modificado por la Resolución N° 526/2015.

El tema debería seguir en la agenda del SGT 5 al tiempo que las Delegaciones se comprometieron a expedirse sobre la propuesta del numeral 9 y eventualmente elevar un proyecto de resolución al GMC.

1.2. TEMAS DERIVADOS DEL SUGRUPO DE TRABAJO N° 3 – REGLAMENTOS TÉCNICOS Y EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD – COMISIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

En el tratamiento de los siguientes temas en agenda, intervino un representante del Ministerio de Industria y Comercio de Paraguay, en carácter de representante de la Comisión de Transporte Automotriz en el ámbito de SGT N° 3 de Normas Técnicas y de Evaluación de la Conformidad. En ese sentido su participación tuvo como objetivos repasar los alcances de los reglamentos solicitados así como identificar prioridades.

1.2.1. Limitador de velocidad.

Sobre el presente tema la Delegación Paraguaya informó que conforme consta en el Acta de la CVII Reunión Ordinaria del GMC realizada en Asunción los días 18 y 19 de abril del año en curso, el “Reglamento Técnico MERCOSUR sobre Limitadores de Velocidad, permanece en estudio en su ámbito.

La Delegación de Uruguay, explicó las razones por las cuales el Reglamento Técnico “Dispositivos Limitadores de Velocidad”, fue derivado al GMC: para revisar el alcance y contemplar métodos de control/auditoria que permitan detectar posibles adulteraciones en los dispositivos.

En este estado, y hasta tanto el SGT N°3 se expida sobre las observaciones del SGT N°5, no se avanzará en la aprobación de una propuesta de Resolución sobre este tema que contenga las definiciones complementarias de competencia de este Subgrupo de Trabajo.

1.2.1 Cinturón de Seguridad

Se informó que el SGT N°3, está elaborando el reglamento técnico en la materia basado en el Reglamento UN ECE N° 16 (revisión 8 entrada en vigencia desde junio/2014), cuyo alcance excede la tipología de vehículos que regula el SGT N°5, conteniendo aspectos tales como la homologación de:

- 1- cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX para ocupantes de vehículos;
- 2- Vehículos equipados con cinturones de seguridad, sistemas de alerta de olvido del cinturón, sistemas de retención, sistemas de retención infantil, sistemas de retención infantil ISOFIX y sistemas de retención infantil i-Size.

Asimismo el Delegado de Paraguay informó que el Proyecto de Reglamento Técnico "Anclaje Cinturones de Seguridad", en el que está trabajando la Comisión Automotriz se basa en el Reglamento UN ECE N° 14 (revisión 5 entrada en vigencia desde junio/2014), el cual contiene disposiciones sobre homologación de los anclajes de los cinturones de los vehículos de las categorías M y N y a los sistemas de anclajes ISOFIX de las categorías de vehículos de la categoría M1.

En este marco las Delegaciones concordaron en que si bien los vehículos prioritarios objetos de las reglamentaciones del SGT N°5, son los de transporte de cargas y pasajeros de las Categorías M2, M3, N2, y N3, no se puede desconocer el favorable impacto que sobre la seguridad vial va a tener el considerar en los reglamentos técnicos antes mencionados a todos las categorías de vehículos que circulan por las rutas del MERCOSUR.

1.3.3 Luces de Identificación Vehicular

Los planteamientos sobre esta materia de las Delegaciones del SGT N°5 al representante por Paraguay en el SGT N°3 fueron los siguientes:

1. Necesidad de conocer los alcances del Reglamento en elaboración, en particular sobre colores de las luces a exigir a vehículos de transporte de pasajeros y cargas.
2. Criterios que se adoptarían sobre la obligación de uso de las luces de identificación, conocidas habitualmente como "tres marías".
3. Tiempo previsto para la finalización del Reglamento técnico.

El Delegado de Paraguay tomó nota de los expresado por las diferentes delegaciones e informó que la elaboración de este Reglamento se encuentra en una etapa primaria de avance en relación a los mencionados en los numerales anteriores.

1.3. FRENOS ABS EN CAMIONES Y EN SEMIREMOLQUES.

Sobre este tema el Delegado de Paraguay ante el SGT N°3 expresó no tener conocimiento de la solicitud al GMC formulada por el SGT N°5 en la última reunión celebrada en la ciudad de Florianópolis, conteniendo una propuesta de Resolución, y la justificación técnica correspondiente para la implementación de sistema de frenos ABS a los vehículos de transporte de cargas.

En este estado las Delegaciones sugieren a los Coordinadores Nacionales del SGT N°5 proseguir con la confección de un proyecto de Resolución que refiera a la obligación de uso de este sistema de frenos independientemente que la Comisión Automotriz del SGT N°3 se expida sobre el contenido del correspondiente reglamento técnico. Todo ello en el entendido que dichos sistemas ya son de aplicación obligatoria en la mayoría de los Estados parte sobre normativa de aceptación internacional, requiriéndose al SGT N°3 una reglamentación técnica específica para el control periódico en las plantas de revisión técnica, compatibilidad de conexiones, entre otros aspectos.

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

Anexo I Lista de Participantes
Anexo II Agenda

Por la Delegación Argentina
Orlando Grassetti

Por la Delegación de Brasil
Wilbert Junquillo

Por la Delegación de Paraguay
José Luis González Vernazza

Por la Delegación de Uruguay
José Larramendi