

Sin perjuicio de lo cual la Autoridad de Aplicación siempre podrá requerir una prueba práctica, si la configuración del chasis o carrocería se alejan del entorno físico respecto a las situaciones analizadas previamente por el modelo de simulación.

Secretaría de Transporte

TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Resolución 102/2008

Modifícase el “Manual de Especificaciones Técnicas para Vehículos de Transporte por Automotor de Pasajeros”.

Bs. As., 27/2/2008

VISTO el Expediente N° S01:0310802/2006 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, y

CONSIDERANDO:

Que por la Resolución N° 606 de fecha 18 de diciembre de 1975 de la ex SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS del ex MINISTERIO DE ECONOMIA, fueron aprobadas las normas y las condiciones técnico-constructivas que deben reunir las unidades que prestan servicios regulares de transporte de pasajeros por automotor, mediante el “REGLAMENTO PARA LA HABILITACION DE VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS”.

Que conforme prevé la Resolución N° 606/75 de la ex SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS en su Punto 5 “ACTUALIZACION Y RECTIFICACIONES” de la Sección Primera “INTRODUCCION” la misma será pasible de experimentar continuas modificaciones.

Que la Resolución N° 395 de fecha 23 de junio de 1989, de la ex SECRETARIA DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS del ex MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, modificó la denominación del mencionado Reglamento, por la de “MANUAL DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS”.

Que el Capítulo V – ACCESORIOS – del citado manual, establece los equipos adicionales que deben poseer las unidades afectadas al transporte de pasajeros.

Que muchos de los chasis que actualmente provee el mercado para la construcción de ómnibus de larga distancia se encuentran dotados de motores de gran potencia.

Que esta circunstancia es positiva, ya que permite que las unidades desarrollen su marcha de crucero en un bajo régimen de vueltas y exigencia, permitiendo con ello un reducido consumo de combustible y de emisiones contaminantes, así como una larga vida útil.

Que, asimismo se verifican condiciones de agilidad en el tránsito y la posibilidad de mantener la velocidad operativa de la unidad incluso en zonas de terreno ondulado.

Que, en contrapartida estas elevadas potencias permiten que las unidades, ante un manejo temerario, puedan circular a velocidades excesivas.

Que la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, viene realizando controles sobre el tacógrafo de los buses de larga distancia a fin de detectar excesos de velocidad y a través de las pertinentes multas, corregir estas conductas disvaliosas que se observan en la operatoria de algunas empresas.

Que los resultados de esta actividad, si bien pueden considerarse positivos, no son suficientes.

Que los modernos chasis utilizados en los micros interurbanos, vienen dotados de fábrica de sistemas de gestión electrónica del motor que permiten con un “seteo” de software realizado por el fabricante del chasis limitar la velocidad máxima de las unidades.

Que dicho ajuste no implica un costo adicional y puede generar mejoras sustanciales a la seguridad de los servicios, ya que el limitador opera preventivamente, no permitiendo los excesos de velocidad.

Que idéntico trabajo, puede realizarse sobre chasis usados fabricados en los últimos años y que hayan venido provistos de gestión electrónica de sus plantas motrices.

Que la Ley N° 24.449 establece una velocidad máxima para ómnibus de larga distancia de NOVENTA KILOMETROS POR HORA (90 km/hr) en rutas y CIENTO KILOMETROS POR HORA (100 km/hr) en autopistas.

Que en consecuencia se considera pertinente la fijación de un límite de velocidad máxima para este tipo de chasis en CIENTO KILOMETROS POR HORA (100 km/hr), ya que permitirá la operación a la velocidad máxima en autopistas y un pequeño margen de velocidad en rutas para un eventual “sorpaso”.

Que la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, ha preparado el informe técnico que brinda el correspondiente sustento técnico a la medida propuesta.

Que en forma complementaria la SECRETARIA DE TRANSPORTE firmó un Convenio con la UNIVERSIDAD TECNOLOGICA NACIONAL, para que ésta estudie la seguridad de los ómnibus del tipo “doble piso”.

Que la Universidad presentó las conclusiones de dicho trabajo, concluyendo que la inclusión de un limitador de velocidad de fábrica que restrinja la velocidad de los rodados afectados al transporte de larga distancia constituye una estrategia valiosa para garantizar los máximos niveles de seguridad en la prestación de los servicios.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS dependiente de la SUBSECRETARIA LEGAL del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente resolución se dicta en virtud de las atribuciones conferidas por los Decretos N° 958 de fecha 16 de junio de 1992, modificado por su similar N° 808 de fecha 21 de noviembre de 1995, y N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995 y el Decreto N° 1.142 de fecha 26 de noviembre de 2003.

Por ello,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE RESUELVE:

Artículo 1° — Inclúyese en el Capítulo V - ACCESORIOS del “MANUAL DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS” aprobado por Resolución N° 606 de fecha 18 de diciembre de 1975 de la ex SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS del ex MINISTERIO DE ECONOMIA, modificado por la Resolución N° 395 de fecha 23 de junio de 1989, de la ex SECRETARIA DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS del ex MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, el punto 12, cuya redacción es la que a continuación se consigna:

“12.- Limitador de Velocidad Omnibus de Larga Distancia”

“Todo chasis CERO KILOMETRO (0 km) afectado al carrozado de unidades de Larga Distancia con una potencia máxima igual o superior a TRESCIENTOS CABALLOS (300 CV) deberá ser despachado por la Terminal Automotriz o Importador Oficial con su sistema de limitador de velocidad seteado a CIENTO KILOMETROS POR HORA (100 km/hr).”

“A su vez deberá procurar los medios, para que terceras personas no puedan acceder a la modifi-

cación de los parámetros de ajuste del limitador de velocidad y en cuyo caso pueda determinarse fehacientemente que la corrección fue realizada por personas ajenas al fabricante o importador del chasis (para lo cual podrán utilizarse sistemas de seguridad por software o precintos).”

“Será admitido un error de reglaje igual o inferior al DOS POR CIENTO (2%).”

Art. 2° — Las unidades usadas afectadas al transporte de Larga Distancia con una potencia máxima igual o superior a TRESCIENTOS CABALLOS (300 CV), que dispongan de gestión electrónica de su planta motriz (“Central Electrónica”) deberán calibrar su sistema de limitador de velocidad a CIENTO KILOMETROS POR HORA (100 km/h) de acuerdo al procedimiento establecido en el Anexo I de la presente resolución.

Art. 3° — Los transportistas de jurisdicción nacional no podrán bajo ninguna circunstancia alterar la velocidad máxima regulada de fábrica. En caso, que por algún motivo el transportista modifique la relación de transmisión original del rodado (relación del diferencial o medida del neumático), será su obligación enviar la unidad a un agente oficial, a fin que éste ajuste los reglajes de la “Central Electrónica” con el objeto de asegurar el correcto funcionamiento del limitador de velocidad.

Art. 4° — Lo establecido en el Artículo 1° de la presente resolución entrará en vigencia a partir de los CIENTO VEINTE (120) días corridos de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 5° — Comuníquese a las entidades representativas de los fabricantes de chasis y del transporte automotor de pasajeros. Cumplido, gírense las presentes actuaciones a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, para la prosecución de su trámite.

Art. 6° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — Ricardo R. Jaime.

ANEXO

PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACION DE LIMITADORES DE VELOCIDAD EN LAS UNIDADES USADAS AFECTADAS AL TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS DE LARGA DISTANCIA

ARTICULO 1° — Las empresas dispondrán de un plazo de CIENTO VEINTE (120) días corridos a partir de la publicación de la presente para calibrar las “Centrales Electrónicas” de modo que las unidades queden limitadas en su velocidad máxima.

ARTICULO 2° — La calibración de las “Centrales Electrónicas” deberá ser realizado por el Fabricante del Chasis en los concesionarios o talleres que habiliten a tal fin.

ARTICULO 3° — Las Terminales Automotrices emitirán un Certificado rubricado (“Certificados de Calibración”), donde conste la calibración de la velocidad máxima a CIENTO KILOMETROS POR HORA (100 km/hr) del vehículo con indicación de los respectivos parámetros de la transmisión en ocasión del trabajo (tipo de neumático, relación de diferencial, última marcha de la caja de velocidad y otros parámetros que estime pertinente la Terminal Automotriz).

ARTICULO 4° — Una vez realizado el trabajo, la empresa transportista presentará ante la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE los “Certificados de Calibración” mencionados en el Artículo 5° del presente Anexo.

ARTICULO 5° — La COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE recibirá los “Certificados de Calibración”, los registrará en la Base de Parque Móvil y procederá a su respectivo archivo.

ARTICULO 6° — Vencido el plazo dispuesto en el Artículo 1° del presente Anexo, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, procederá a la baja de oficio de las unidades que no hayan acreditado el correspondiente “Certificado de Calibración”.

ARTICULO 7° — En ocasión de siniestros graves, donde se hallen involucradas unidades afec-

tadas al Transporte por Automotor de Pasajeros de Larga Distancia, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE pondrá a disposición de la Justicia toda la información disponible relacionada con la calibración de la velocidad máxima de las mismas.

Administración Nacional de la Seguridad Social

SISTEMA NACIONAL DE PREVISION SOCIAL

Resolución 115/2008

Modificación de la Resolución N° 67/2008, en relación con el Calendario de Pago de Prestaciones del Sistema Nacional de Previsión para la emisión correspondiente al mes de marzo de 2008.

Bs. As., 25/2/2008

VISTO el Expediente Nro. 024-99-81116434-4-790 del Registro de esta ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES), y la Resolución D.E. – N N° 067 de fecha 14 de febrero de 2008, y

CONSIDERANDO:

Que por Resolución D.E. – N N° 067 de fecha 14 de febrero de 2008, se aprobó el Calendario de Pago de las Prestaciones del Sistema Nacional de Previsión, para la emisión correspondiente al mes de marzo de 2008.

Que el Gobierno Nacional ha dispuesto, a partir del mes de marzo de 2008, un incremento en los haberes de jubilados y pensionados nacionales.

Que razones de índole operativa requieren la adecuación del Calendario de Pago del mes de marzo de 2008, a partir el aumento otorgado por el Gobierno Nacional.

Que debido a lo mencionado en el Considerando precedente, es necesario el dictado de la presente Resolución, en orden a rectificar el artículo 1° de la Resolución D.E. – N N° 067/08.

Que la presente Resolución se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 3° del Decreto N° 2741/91 y el artículo 36 de la Ley N° 24.241.

Por ello,

EL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL RESUELVE:

Artículo 1° — Sustitúyase el artículo 1° de la Resolución D.E. – N N° 067 de fecha 14 de febrero de 2008, el que quedará redactado de la forma siguiente: “Apruébase el Calendario de Pago de Prestaciones del Sistema Nacional de Previsión para la emisión correspondiente al mes de marzo de 2008, cuya fecha de inicio de pago quedará fijada conforme se indica a continuación:

I. Beneficiarios de PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS:

GRUPO DE PAGO 1: Documentos terminados en 0 y 1, a partir del día 3 de marzo de 2008.

GRUPO DE PAGO 2: Documentos terminados en 2 y 3, a partir del día 3 de marzo de 2008.

GRUPO DE PAGO 3: Documentos terminados en 4 y 5, a partir del día 4 de marzo de 2008.

GRUPO DE PAGO 4: Documentos terminados en 6 y 7, a partir del día 4 de marzo de 2008.

GRUPO DE PAGO 5: Documentos terminados en 8 y 9, a partir del día 5 de marzo de 2008.

II. Beneficiarios del REGIMEN DE REPARTO cuyos haberes mensuales, sólo códigos 001 y todas sus empresas y el 022-022, no superen la suma de PESOS SETECIENTOS VEINTISEIS (\$ 726,00):