

II) que, conforme a lo informado por la Dirección Nacional de Energía del Ministerio de Industria, Energía y Minería, debería mantenerse para el caso del FiMS la misma interpretación que se aplicaba en el marco del Fideicomiso de Administración del Boleto;

ATENTO: a lo precedentemente expuesto, y a lo dispuesto en el artículo 168 numeral 4 de la Constitución de la República;

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1º.- Interpretase que a los efectos de la recaudación que realiza la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP) como parte del capital fiduciario del Fideicomiso para la Movilidad Sostenible al que hace referencia el artículo 12 del Decreto Nº 143/024 de 15 de mayo de 2024, en lo que tiene relación con los volúmenes comercializados de gasoil, deben ser excluidos:

- * el suministro a UTE para generación térmica de electricidad
- * el mercado bunker en puertos del Uruguay
- * el mercado de “zonas francas”
- * el mercado de exportación

Artículo 2º.- Comuníquese, publíquese, notifíquese y cumplido, archívese.-

PROF. YAMANDÚ ORSI; FERNANDA CARDONA; MARTÍN VALLCORBA; LUCÍA ETCHEVERRY; EDGARDO ORTUÑO.

4
Resolución S/n

Autorízase, por un período transitorio de 9 (nueve) meses, la aceptación del método de ensayo WLTC (Reglamento ONU Nº 154) como alternativa al método NEDC (Reglamento ONU Nº 101) para la evaluación de la conformidad del etiquetado de eficiencia energética de los vehículos eléctricos puros, categorías M1 y N1.

(6.204*R)

MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA
125/25

Montevideo, 3 de Diciembre de 2025

VISTO: la Resolución del Ministerio de Industria, Energía y Minería, de 17 de marzo de 2023;

RESULTANDO: I) que dicha resolución establece el alcance y los plazos para la obligatoriedad de la evaluación de la conformidad (certificación) del etiquetado de eficiencia energética para vehículos livianos de las categorías M1 y N1;

II) que, asimismo, en dicha resolución se establece que la evaluación de la conformidad será en base a lo establecido en la norma técnica nacional de etiquetado de eficiencia energética de vehículos automotores (UNIT 1130:2020), de acuerdo a lo establecido en el documento denominado “Procedimiento de certificación y etiquetado de eficiencia energética de vehículos automotores categorías M1 y N1”, que forma parte de la misma;

III) que el mencionado procedimiento indica en su apartado 7.1 “Solicitud de certificación”, la documentación a presentar, estableciéndose en particular en el punto 7.1.3.4b. “Reporte de ensayo que acredite la medición de las emisiones de CO2 y el consumo de carburante del motor de combustión interna o el consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica del vehículo automotor. Los ensayos de medición serán los establecidos para la cadena de tracción que corresponda en el capítulo 5 del Reglamento CEPE/ONU Nº101.”, siendo el ciclo de ensayo establecido en ese capítulo del reglamento el NEDC (New European Driving Cycle);

IV) que en la nota aclaratoria 2 se menciona que “los vehículos

automotores que ya hayan sido ensayados bajo el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP, World Harmonised Light Vehicles Test Procedure) podrán presentar el reporte de ensayo y la información solicitada utilizando la herramienta de correlación (herramienta CO2MPAS) de acuerdo a lo indicado en los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153 de la comisión de 2 de junio de 2017. El método de correlación establecido en los reglamentos de ejecución publicados en el Diario Oficial de la Unión Europea será el único tomado como válido por el OCP a los efectos de otorgar el certificado de conformidad. Alternativamente, podrán volver a ensayar el vehículo bajo el ciclo de ensayo establecido por el Reglamento CEPE/ONU Nº 101 (Ciclo NEDC).”;

CONSIDERANDO: I) que, de acuerdo a la normativa vigente y a diferencia del caso de vehículos a combustión e híbridos, la herramienta de correlación entre el ciclo de ensayo NEDC y el WLTC no abarca a los vehículos eléctricos puros y no existe otra herramienta de correlación dentro de las reglamentaciones vigentes para dichos vehículos;

II) que, el ciclo de ensayo WLTC forma parte del marco regulatorio de Naciones Unidas y constituye una metodología reconocida internacionalmente que se considera más representativa de las condiciones reales de conducción con respecto al propio ciclo NEDC y a otros ciclos de ensayo de otros marcos regulatorios y que por estas razones, el mismo comienza a imponerse de forma gradual a nivel mundial, dejando de lado paulatinamente al ciclo NEDC;

III) que, frente a estos hechos, desde la Dirección Nacional de Energía (DNE) se entiende conveniente analizar la pertinencia de adoptar el mencionado ciclo de ensayo como parte de la evaluación de la conformidad de los vehículos eléctricos puros, dado que los nuevos modelos lanzados por los fabricantes se ensayan bajo el ciclo WLTC, sin contar con resultados bajo el ciclo NEDC;

IV) que, mientras se realiza este análisis, en vistas de no generar obstáculos técnicos al comercio para los casos en que los vehículos eléctricos puros a importar hayan sido ensayados mediante este ciclo actualizado, la DNE entiende necesario aceptar de forma alternativa y transitoria el ciclo WLTC, considerando que el mismo podría adoptarse a futuro;

V) que, por lo anterior, se entiende necesario ampliar transitoriamente el alcance del “Procedimiento de certificación y etiquetado de eficiencia energética de vehículos automotores categorías M1 y N1”, a los efectos de admitir la presentación del reporte de ensayo bajo método WLTC para los vehículos eléctricos puros, debiendo utilizar estos resultados en los campos denominados como “rendimiento” y “autonomía” correspondientes a la etiqueta, según se define en el Anexo A.3 de la norma UNIT 1130:2020;

VI) que, dicha aceptación temporal no debe implicar modificación en beneficios, exigencias de registro o de los procedimientos para los controles y la fiscalización derivados del etiquetado, debiendo, en el caso de utilizar el método de ensayo WLTC, registrarse el mismo en el campo correspondiente del sistema administrado por la Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua (URSEA);

VII) que, durante el período de coexistencia de ambos métodos (NEDC y WLTC) la Dirección Nacional de Energía realizará el seguimiento técnico de los resultados y elaborará un informe comparativo que servirá de base para la eventual adopción definitiva del método WLTC para ulteriores modificaciones de la reglamentación vigente;

ATENTO: a lo expuesto, y a lo dispuesto en la normativa citada, así como a lo informado por la Dirección Nacional de Energía y por la Asesoría Jurídica;

LA MINISTRA DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA

RESUELVE:

1º.- Autorízase, por un período transitorio de 9 (nueve) meses

contados a partir de la fecha de publicación de la presente resolución, la aceptación del método de ensayo WLTC (Reglamento ONU Nº 154) como alternativa al método NEDC (Reglamento ONU Nº 101) para la evaluación de la conformidad del etiquetado de eficiencia energética de los vehículos eléctricos puros, categorías M1 y N1. Los resultados de este método de ensayo serán utilizados por los Organismos de Certificación de Producto (OCPs) para establecer el valor de rendimiento y el valor de autonomía a declarar en los campos denominados como “rendimiento” y “autonomía” correspondientes a la etiqueta, según se define en el Anexo A.3 de la norma UNIT 1130:2020, sin realizar ninguna correlación.

2º.- Durante el período referido en el numeral anterior, los importadores podrán presentar indistintamente reportes de ensayo bajo cualquiera de los dos métodos a los OCPs, debiendo dichos organismos registrar en el campo correspondiente del certificado de conformidad digital, que la evaluación de la conformidad se realizó con un reporte de ensayo bajo el método WLTC, sin que ello implique consideraciones especiales en cuanto a los procedimientos para el control y fiscalización ni en materia de beneficios.

3º.- Cumplido el plazo y realizados los relevamientos de información necesarios, el Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) definirá la posibilidad de aceptación definitiva del ciclo de ensayo WLTC con los requisitos, plazos y modificaciones adicionales que correspondan para los vehículos eléctricos puros.

4º.- Los certificados de conformidad emitidos en el período transitorio establecido en el numeral 1º mantendrán la vigencia establecida por el organismo certificador aún finalizado este período transitorio, sin perjuicio de las disposiciones adicionales que establezca el MIEM según se expresa en el numeral 3º.

5º.- Comuníquese, publíquese, y cumplido, archívese.
FERNANDA CARDONA.

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS
PÚBLICAS
5
Decreto 272/025

Facúltase a la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a determinar los valores de los boletos para los servicios suburbanos, y fíjase el precio por la utilización de servicios de andenes (Toque) que cobra la empresa KELIR S.A., en la Terminal de Ómnibus Suburbana de Montevideo Baltasar Brum.

(6.165*R)

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

Montevideo, 2 de Diciembre de 2025

VISTO: la gestión promovida por la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a efectos de determinar el precio operativo de los servicios regulares de transporte colectivo de pasajeros por carretera en líneas nacionales suburbanas;

RESULTANDO: I) que el precio operativo vigente fue aprobado por el Decreto Nº 115/025, de 30 de mayo de 2025;

II) que en lo que refiere al valor de la mano de obra, para el ajuste nominal, se tomó en consideración lo establecido en los lineamientos salariales para la 11ª ronda en el nivel 2 donde se establece un ajuste 3,3%;

III) que se ha recogido lo establecido en el Acuerdo de Consejo de Salarios celebrado ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social el 22 de agosto de 2024, donde se indica que corresponde: a) un ajuste por concepto de correctivo de inflación para el período 1º de junio de

2025 al 30 de noviembre de 2025 que resulta en -0,83% y b) un ajuste de -0,934% por concepto de segunda cuota del correctivo negativo referido en la Cláusula IV) de los antecedentes del referido Acuerdo;

IV) que la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de conformidad con el Ministerio de Economía y Finanzas, ha realizado los estudios necesarios para determinar las modificaciones que corresponde introducir al precio operativo de los referidos servicios;

V) que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de conformidad con el Ministerio de Economía y Finanzas, otorgaron aumentos adicionales sobre las variaciones del precio operativo en las siguientes oportunidades: a) un 1,00% en oportunidad del ajuste de diciembre de 2024, b) un 2,00% y un 0,05% en oportunidad del ajuste de junio de 2024 y c) un 0,63% en oportunidad del ajuste de diciembre de 2023;

CONSIDERANDO: I) que en razón de las variaciones citadas la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, entiende que corresponde modificar el valor del precio operativo de los servicios suburbanos;

II) que asimismo corresponde modificar los precios vigentes por la utilización de los servicios de andenes en la Terminal de Ómnibus Suburbana Baltasar Brum;

III) que la Oficina de Planeamiento y Presupuesto ha tomado la intervención previa que le compete;

ATENCIÓN: a lo expuesto y a lo establecido en el artículo 7º del Decreto Nº 574/974, de 12 de julio de 1974, en lo que refiere a la política nacional de transporte;

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1º.- Facúltase a la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a determinar los valores de los boletos para los servicios suburbanos, sobre la base del precio operativo del kilómetro recorrido en ómnibus, que con los adicionales mencionados en los Resultandos del presente Decreto, asciende a \$ 104,905 (pesos uruguayos ciento cuatro con novecientos cinco milésimos). Esto implica un incremento del 0,478% respecto al precio operativo con adicionales vigente.

Artículo 2º.- Fijase en \$ 127,543 (pesos uruguayos ciento veintisiete con quinientos cuarenta y tres milésimos) el precio por utilización de servicios de andenes (Toque), que cobra la empresa KELIR S.A., en la Terminal de Ómnibus Suburbana de Montevideo Baltasar Brum, a las empresas de transporte que hagan uso de la misma.

Artículo 3º.- La variación del valor de los boletos indicada en el artículo 1º del presente Decreto, quedará vigente a partir de la fecha que se establecerá en la Resolución de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 4º.- Comuníquese, publíquese en un diario de circulación nacional y vuelva a la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a sus efectos.

PROF. YAMANDÚ ORSI; LUCÍA ETCHEVERRY; MARTÍN VALLCORBA.

