



MERCOSUR/SGT N° 5-CT /ACTA N° 02/24

V REUNIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN TÉCNICA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE"

Se realizó en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, los días 2 y 3 de setiembre de 2024, en ejercicio de la Presidencia *Pro Tempore* del Uruguay (PPTU), la V Reunión Ordinaria de la Comisión Técnica del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte" (SGT N° 5/CT), con la presencia de las delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay y la participación por sistema de videoconferencia de la delegación de Argentina, de conformidad con lo dispuesto en la Decisión CMC N° 44/15.

La delegación de Chile participó en su condición de Estado Asociado, de acuerdo con lo dispuesto en la Decisión CMC N° 18/04.

La reunión contó también con participación de representante de la ALADI.

La Lista de Participantes consta como **ANEXO I**.

La Agenda consta como **ANEXO II**.

El Resumen del Acta consta como **ANEXO III**.

La apertura de la reunión inició con las palabras de bienvenida del Director Nacional de Transporte de Uruguay, el Dr. Pablo Labandera, en su calidad de Presidencia *Pro Tempore* del MERCOSUR, quien dio la bienvenida a las delegaciones e invitados especiales, agradeció a todos por su presencia y auguró sus buenos deseos en el desarrollo de la reunión.

Por su parte, las delegaciones agradecieron a la PPTU por la excelente organización de la presente reunión y el temario incluido en agenda.

En la reunión fueron tratados los siguientes temas:

1. **PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE**
 - 1.1. **Empleo de Neumáticos Superanchos en ejes delanteros con suspensión neumática para todo tipo de transporte.**

La delegación de Argentina manifestó, considerando que ya se cuenta con acuerdos bilaterales para circular con este tipo de neumático, que aprueba la disposición de utilizar un neumático superancho con un incremento de carga de una tonelada más por eje, siempre que el uso implique y este acompañado de suspensiones neumáticas y que sea incorporado el tema en ocasión de la modificación de la Resolución GMC 65/08, dado los estudios realizados que demuestran que su desempeño es similar al de los neumáticos convencionales.

La delegación de Brasil recordó su normativa interna Resolución CONTRAN 913 de 28 de marzo de 2022. En Brasil ya se permite la circulación de vehículos con neumáticos superanchos.

Asimismo, señaló que la Secretaría Nacional de Tránsito (SENATRAM) está analizando si habrá un aumento de límite de peso para el eje y se encuentra estudiando la reglamentación interna y las obrantes en el bloque regional. La Secretaría está estudiando los efectos en los camiones eléctricos y sus efectos en el tren delantero, finalizando los estudios teóricos se pasará a otras fases de estudio. La delegación de Brasil se comprometió en presentar avances en la siguiente PPT.

La delegación de Paraguay informó que el tema está siendo revisado por su Comisión de Pesos y Dimensiones, considerando que su uso podría ser eventualmente perjudicial para la capa asfáltica, sobre lo que aportará sus conclusiones en las próximas reuniones. También propuso a futuro la realización de reuniones de tipo presencial para que los técnicos intercambien con mayor profundidad la cuestión.

La delegación de Uruguay comentó sobre la exposición realizada en la pasada reunión del Grupo *Ad Hoc* CITV para Vehículos Especiales y Limitadores de velocidad en la cual expuso un estudio documental sobre cuál sería el máximo peso autorizable a un eje con neumáticos superanchos para que el impacto sobre el pavimento se asimile al de los neumáticos convencionales. Respecto de este estudio aclaró que si bien se mencionaron algunas desventajas de su uso también se intentó poner de manifiesto que las mismas dependen del peso que se le asigne al eje por diferentes motivos que fueron detallados. Asimismo, realizó una presentación con su propuesta la que se agrega como **Anexo IV**.

La delegación de Chile propuso que se continúe intercambiando información sobre el tema y tratamiento en cada país para armonizar el tema a nivel técnico, y que se establezca un ancho consensuado y evaluando las ventajas y desventajas de los mismos. Propuso considerar plantearse un cronograma para su aplicación.

1.2. Ómnibus MERCOSUR

La delegación de Brasil había propuesto en reuniones anteriores el aumento en la altura del ómnibus MERCOSUR a 4,40m.

En virtud de que por el momento el resto de las delegaciones no puede acompañar la propuesta por cuestiones atinentes a la infraestructura se resolvió retirar el tema de la agenda.

1.3. Acoplados de Cuatro Ejes

1.3.1. Estado de la propuesta de Revisión de la Resolución GMC N° 65/08 "Acuerdo sobre pesos y dimensiones de vehículos de transporte por carretera de pasajeros y cargas" y Resolución GMC N° 26/11 "Sistema normalizado de medición de la carga útil de los vehículos de transporte internacional de cargas"

Las delegaciones intercambiaron comentarios sobre el estado de situación de la propuesta de revisión de las Resoluciones GMC N° 65/08 "Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas" y N° 26/11 "Sistema Normalizado de Medición de la Carga útil de los vehículos de Transporte Internacional de Cargas" en el marco de la incorporación de nuevas configuraciones de vehículos.

Las delegaciones estuvieron de acuerdo en la importancia y urgencia de abordar las modificaciones a los pesos y dimensiones admitidos en función de las configuraciones de vehículos existentes y la demanda de aumento de capacidad de carga del sector, para lo cual se comprometieron a generar las instancias técnicas correspondientes para que en la medida en que se llegue a los consensos internos con los demás organismos intervinientes en la materia en cada país, se pueda trabajar para generar avances concretos, considerando los acuerdos bilaterales existentes.

En relación a los proyectos de resolución presentados por la delegación de Uruguay, los mismos serán estudiados por las delegaciones para dar su parecer técnico en las próximas reuniones.

La delegación de Paraguay llamó la atención sobre el hecho de que la Resolución GMC 26/11 no está internalizada por todos los Estados Partes. A la fecha está incorporada sólo por Uruguay. La delegación de Brasil informó que la Resolución fue internalizada por medio de la Resolución ANTT N° 6038/2024 del 8/02/2024 quedando pendiente la comunicación a la Secretaría del MERCOSUR.

Finalmente, se acordó profundizar en estas últimas cuestiones en reunión virtual específica sobre incorporación de normativa que se mantendrá previo a la Reunión Ordinaria del SGT N°5.

2. TEMAS DERIVADOS DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 3 "REGLAMENTOS TÉCNICOS" Y EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD – COMISIÓN DE INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

2.1. Revisión de la Resolución GMC N° 35/19 sobre la base de la Resolución GMC N° 45/17

El presente tema fue abordado en oportunidad del informe de Grupo Ad Hoc CITV para vehículos especiales y limitadores de velocidad (GAHCITV).

2.2. Seguimiento de la internalización de la Resolución GMC N° 25/22 sobre Paragolpes Traseros de los Vehículos de Carga (Derogación de la Resolución GMC N° 23/02)

La delegación de Argentina destacó que la mencionada resolución refiere a aquellos paragolpes destinados a vehículos con equipamientos especiales. Los fabricantes de camiones o tracto camiones producen los mismos sin paragolpes traseros y luego cuando son conformados los equipos para transportar determinadas cargas, los incorporan dependiendo de su diseño se tratará de paragolpes convencionales o específicos. Sería entonces responsabilidad del carroceros de cumplir con la norma referida. En dicho sentido, manifestó que la normativa ha sido difundida al sector en su país y está siendo aplicada, pero a la fecha no se ha procedido a su internalización ni se ha incorporado a los requerimientos de seguridad activa o pasiva ya que no es un elemento obligatorio para el fabricante del vehículo.

La delegación de Brasil recordó que la Resolución GMC N° 25/22 fue incorporada en su país por la Resolución CONTRAN N° 952/22 del 28 de marzo de 2022.

La delegación de Paraguay informó que en su país el organismo competente en el tema es el Instituto Nacional de Tecnología y Normalización, en lo referido a prueba y ensayos destacando que en la referida normativa se hace mención a dichas situaciones, a la vez está prevista la realización de una reunión con el sector de la industria para brindarles la información de la referida resolución, por lo que el tema se encuentra en estudio además cual será el mecanismo de internalización, esperando contar con novedades para la próxima reunión.

La delegación de Uruguay compartió los conceptos vertidos por la delegación de Argentina en la medida en que se trata de un requisito para los carroceros e informó que se remitió la consulta al sector de la industria nacional en la materia y que se está a la espera de la devolución correspondiente para manifestar una postura. Recordó que en el caso de Uruguay uno de los aspectos más complejos para su aplicación refiere a la exigencia de ensayos, ya que no se cuenta en el país con la infraestructura o laboratorios capacitados para tales efectos.

La delegación de Chile comentó que es comprensible que la resolución haya sido incorporada por Brasil en la medida en que son los principales fabricantes de vehículos de la región, y que se encuentran atentos al seguimiento de este tema para ver de qué manera pueden compatibilizar sus normativas internas al respecto.

Las delegaciones resaltaron la necesidad de un seguimiento en la incorporación normativa por los Estados Partes.

El tema continúa en agenda.

3. OTROS ASUNTOS

3.1. Información de los Grupos *Ad Hoc* y las Comisiones SGT N° 5

La PPTU presentó los informes de las reuniones de los Grupos *Ad Hoc* y Comisiones.

3.1.1 Grupo *Ad Hoc* CITV para vehículos especiales y limitadores de velocidad (GAHCITV)

La Comisión Técnica (CT) tomó nota de la realización de la reunión del Grupo *Ad Hoc* para vehículos especiales y limitadores de velocidad (GAHCITV) el día 23 de agosto de 2024, por sistema de videoconferencia, de conformidad con lo establecido en la Resolución GMC N° 19/12.

Al respecto, informó sobre el tratamiento de CITV para vehículos especiales; Limitadores de Velocidad; Revisión de las Resoluciones GMC 65/08 y 26/11 Acoplados de cuatro ejes, dejando constancia que los temas de pesos y dimensiones fueron tratados excepcionalmente en el marco de la reunión del Grupo *Ad Hoc* según lo acordado durante la PPTP, quedando los comentarios al respecto consignados en los puntos correspondientes de la presente acta.

CITV para vehículos especiales

La delegación de Uruguay hizo referencia a su propuesta de fijar en el campo de observaciones del CAT las características especiales que tengan los vehículos, como por ejemplo el hecho de que no puedan ingresar a línea de inspección de frenos por sus dimensiones.

Al respecto la delegación de Paraguay valoró positivamente la propuesta sugiriendo que se pueda avanzar en el estudio de la misma por parte de las delegaciones y se pueda utilizar el campo de observaciones en el CITV que actualmente está vigente.

La delegación de Brasil informó que la propuesta está siendo evaluada internamente para brindar posicionamiento en las próximas reuniones.

La delegación de Chile compartió que el tema fue abordado de forma asertiva en la pasada reunión del Grupo *Ad Hoc* y que es justamente el motivo de preocupación aquellos vehículos que no pueden ingresar en las líneas de revisión, remarcando la importancia de las revisiones visuales para permitir identificar aspectos de seguridad relevantes.

La delegación de Argentina manifestó que se debe trabajar en la elaboración de un documento único para ser utilizado por todos los países de la región.

Limitadores de velocidad

La delegación de Uruguay explicó brevemente la propuesta realizada en la reunión del Grupo *Ad Hoc* en relación a los limitadores fijos y ajustables por el chofer y del establecimiento de una fecha a partir de la cual exigir su obligatoriedad. La idea es

que el conductor cuente con un dispositivo de asistencia a la conducción que no le permita exceder las velocidades máximas permitidas y a la vez le den garantías para la realización de maniobras de adelantamiento.

La delegación de Argentina manifestó que, si bien es cierto que existen dos alternativas de limitación de velocidad, el objetivo original de la norma era fijar un valor máximo de velocidad lo que en principio no se estaría cumpliendo, concluyendo que sobre este tema aún no se estaría llegando a un acuerdo entre los Estados Parte. Comentó que la propuesta realizada dependerá además de que los fabricantes estén dispuestos a dotar a los vehículos de ambas modalidades de limitación. Asimismo, realizó referencias a las categorías de vehículos a las que debería aplicarse la exigencia, entendiendo que por el momento no hay consenso para la incorporación de una limitación de velocidad a nivel MERCOSUR.

La delegación de Brasil informó que la propuesta está siendo evaluada internamente por los organismos competentes y que se expedirá al respecto a la brevedad.

La delegación de Paraguay informó sobre la existencia en su país de un proyecto de ley que establece la obligación de uso de medios tecnológicos de control y seguridad en las unidades de transporte público de pasajeros en el cual se están teniendo presentes los dispositivos de limitación de velocidad, los tacógrafos y los sistemas de reconocimiento facial para detectar posibles fatigas del conductor. En general solicitó avanzar en la confección del formulario de revisión previsto en la Resolución GMC N°45/17 para remitir el mismo al SGT N°3.

La PPTU comentó que en su participación en la pasada reunión de la Comisión de la Industria Automotriz del SGT N°3 comentó la pretensión de revisión del Reglamento por parte del SGT N°5 y explicó brevemente la postura de Uruguay al respecto.

La delegación de Chile valoró positivamente la nueva perspectiva que la propuesta de Uruguay aporta al tratamiento del tema, y comentó que la misma podría atender la situación de su país el cual admite velocidades máximas mayores, pudiendo generar mayor igualdad de condiciones para los operadores. Asimismo, comentó la importancia de compatibilizar la utilización del limitador de velocidad con el uso del tacógrafo.

Los temas continúan en agenda.

3.1.2 Grupo Ad Hoc de Agilización Fronteriza (GAHAF)

La CT tomó nota de la realización de la reunión del Grupo Ad Hoc de Agilización Fronteriza (GAHAF) el día 13 de agosto de 2024, por sistema de videoconferencia, de conformidad con lo establecido en la Resolución GMC N° 19/12.

La PPTU realizó un resumen de los temas tratados en la reunión, profundizando especialmente en el tratamiento del Informe Final del Estudio de Gestionada de Fronteras realizado por el instituto PROCOMEX el cual fue financiado por el Banco

Mundial y tuvo su origen en el Comité Técnico de Asuntos Aduaneros y Facilitación del Comercio del MERCOSUR (CT N° 2), el cual pretende ser utilizado por el Grupo Ad Hoc como un importante insumo en lo que refiere a las oportunidades de mejora para reducir los obstáculos para la circulación fronteriza.

Al respecto recordó a grandes rasgos que el estudio contiene un diagnóstico y oportunidades de mejora generales a nivel MERCOSUR, luego por país, y un apartado especial con la visión holística para 10 pasos de frontera seleccionados. Asimismo, posee apartados con propuestas de soluciones, plazos y recomendaciones de buenas prácticas regulatorias. Los hallazgos se dividen en cuestiones de procedimientos, de infraestructura y recursos humanos, de sistemas y de normativa.

Aportó además actualización recibida de parte de la Dirección Nacional de Aduanas de su país, organismo que integra el mencionado CT N° 2, en el sentido de que ya recibieron la versión final del Estudio de parte del Banco Mundial y fue elevado a la CCM, la cual debe dar su aval para divulgar el informe ya que la idea es que el mismo sea de acceso público. Ello sin perjuicio de las versiones a las que han accedido preliminarmente aquellos organismos que han participado de las instancias de relevamiento en que consistió el Estudio.

La delegación de Argentina manifestó que se encuentra trabajando en las recomendaciones de PROCOMEX con énfasis en la parte de transporte y agilización de los trámites a fin de la desburocratización de las fronteras. Asimismo, comentó sobre la existencia de un proyecto de delegación de facultades entre organismos de fiscalización para un mejor aprovechamiento de los recursos humanos. También manifestó la importancia de incorporar la perspectiva del transporte de pasajeros.

Asimismo, comentó de la realización de reuniones específicas en el marco de la Comisión Nacional de Fronteras en los respectivos pasos, en concreto con Brasil y Paraguay, en las cuales se involucra a todos los organismos de control, encarando el tema como una prioridad y tema medular para su país.

La delegación de Brasil informó que se encuentra analizando en detalle los resultados del Estudio, involucrando en el tema a la *Receita Federal* y otros organismos competentes en el tema, de cara las próximas reuniones.

La delegación de Paraguay resaltó el trabajo realizado por el Instituto PROCOMEX resaltando que la situación en un punto de frontera puede ser espejo de la situación de otro, proponiendo que en cada PPT se visite un punto de frontera y se puedan apreciar in situ las dificultades que se presentan en el mismo.

La delegación de Chile compartió lo manifestado por las delegaciones en relación a la importancia de los hallazgos del estudio, y comentó que el desafío radica en identificar las etapas intermedias que se incorporen progresivamente para considerar soluciones que se repliquen en otros pasos de fronteras. Reiteró lo manifestado en la reunión virtual, sobre la importancia de fomentar modelos exitosos de gestión incorporando indicadores para saber cómo se va rindiendo respecto a la implementación de las medidas, considerando que se trata de un

esfuerzo a largo plazo. También resaltó la importancia del involucramiento del sector privado en las soluciones a las que se arribe.

Finalmente, la PPTU puso énfasis en la importancia a nivel país de las cuestiones relacionadas a la agilización fronteriza y la mejora de la gestión de las Áreas de Control Integrado. Recordó además que estos temas son tratados a nivel de otros SGT como el N° 14 de Infraestructura Física del cual el MTOP es coordinador alterno, sugiriendo facilitar la comunicación entre los subgrupos que están abordando la temática. Finalmente mencionó que, si bien el estudio de PROCOMEX está centrado en el transporte de cargas, a nivel del Grupo Ad Hoc se marcó como objetivo a su vez realizar el abordaje correspondiente desde el punto de vista del transporte de pasajeros.

El tema continúa en agenda y se evaluará la pertinencia de convocar una nueva reunión virtual en fecha a proponer por la PPTU.

3.1.3 Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR (CETM)

La PPTU informó que la reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR (CETM) será realizada el día 10 de setiembre de 2024.

3.1.4 Comisión de Transporte Ferroviario (CTF)

La PPTU informó que la reunión de la Comisión de Transporte Ferroviario (CTF) será realizada el día 18 de setiembre de 2024.

3.1.5 Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercaderías Peligrosas en el MERCOSUR (GTMP)

La Comisión Técnica (CT) tomó nota de la realización de la reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercaderías Peligrosas en el MERCOSUR (GTMP) el día 27 de agosto de 2024, por sistema de videoconferencia, de conformidad con lo establecido en la Resolución GMC N° 19/12.

Al respecto, informó sobre el tratamiento del seguimiento de la internalización de la Decisión CMC 15/19, armonización de los procedimientos de fiscalización, actualización cartilla informativa, tabla de incompatibilidades de productos, habilitación para la conducción de transporte de mercancías peligrosas y equipamiento de protección individual.

En relación a la Decisión CMC 15/19, la delegación de Paraguay informó que el Proyecto de Decreto del Poder Ejecutivo ya cuenta con el visto bueno del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Los antecedentes fueron remitidos a la Asesoría Jurídica de la Presidencia de la República para su posterior formalización mediante un Decreto lo cual está pronto a concretarse, de lo cual se espera tener novedades en los próximos días. La incorporación también incluye la Ficha de Emergencia.



3.1.6 Comisión de Armonización de Procedimientos de Fiscalización de Transporte Internacional por Carretera (CF)

La PPTU propuso la realización de una reunión presencial de la CF en oportunidad de la Reunión Ordinaria del SGT N°5 en virtud de que no se realizará seminario de fiscalización. La idea es continuar trabajando con los temas propios de la Comisión.

En la pasada reunión se resaltó la importancia de la actualización del Manual Armonizado de Procedimientos de Fiscalización, así como en la realización de fiscalizaciones conjuntas, y la realización de actividades de capacitación.

La PPTU se encuentra elaborando una agenda para la reunión la cual pretenderá abarcar cuestiones tales como la fiscalización de documentos digitales entre otros procedimientos de fiscalización que en la actualidad pueden generar consultas y propone recepcionar aquellos temas que puedan ser de interés plantear por el resto de las delegaciones.

La delegación de Brasil informó que envió a la PPTU un listado de temas que impactan a la actividad de fiscalización el cual puede servir como base para avanzar en la discusiones en la Comisión.

También se habilitará un espacio para que las delegaciones que lo deseen puedan realizar presentaciones sobre el tema como se ha venido realizando en reuniones anteriores.

Al respecto, la delegación de Argentina propuso un cronograma tentativo de fechas para la realización de fiscalizaciones conjuntas en los distintos puntos de frontera sujeto al estudio y aprobación del resto de las delegaciones, el cual consta como **Anexo V**.

Las delegaciones destacaron la importancia de que se alineen los criterios de fiscalización entre los Estados Parte y quedarán a la espera de la convocatoria para la reunión presencial de la CF.

3.1.7 Comisión para la integración de la información sobre el Transporte de Pasajeros y Carga – Sistematización de datos (CIIT)

La PPTU informó que la reunión de la CIIT será realizada el día 6 de setiembre de 2024, en la que se tratarán con mayor profundidad el estado del trámite del proyecto *Webservice* MERCOSUR, firma digital y la lista de pasajeros web.

Se realizaron comentarios generales sobre los temas, destacando el anuncio de Brasil de que han finalizado la traducción al Español del Manual Técnico del proyecto *Webservice* a los efectos de avanzar en su futura aprobación.

En relación al tema firma digital y eliminación del requisito de apostilla para el documento de idoneidad, se comentó sobre los acuerdos bilaterales alcanzados en la materia y los esfuerzos que vienen realizando las delegaciones para adherir a los mismos.

Asimismo, se recibió la intervención del Jefe del Departamento de Integración Física y Digital la Secretaria General de la ALADI para dar cuenta de los avances realizados en la pasada reunión del Grupo de Expertos del 28/8 en la cual presentaron una propuesta de protocolo que está siendo negociada por las delegaciones en la cual se están intercambiando posturas sobre las características técnicas de las firmas a ser aceptadas y las definiciones jurídicas asociadas para avanzar en la dispensa de la apostilla en los documentos de idoneidad.

3.2. Rastreabilidad de Equipaje – (Resolución GMC N° 54/18 “Régimen de Identificación de Equipaje aplicable a los servicios de transporte internacional de pasajeros por carretera”)

Las delegaciones intercambiaron comentarios sobre el estado de situación de la incorporación de la Resolución GMC N° 54/18 “Régimen de Identificación de Equipaje aplicable a los servicios de transporte internacional de pasajeros por carretera”.

La delegación de Argentina recordó sobre su normativa interna al respecto Resolución SGT 74/2016 que aprueba el SISTEMA DE CONTROL DE EQUIPAJES Y ENCOMIENDAS para el transporte automotor de pasajeros de carácter interurbano en sus modalidades de servicio público, tráfico libre, ejecutivo y turismo nacional y regional (Marbetes), la cual están aplicando actualmente las empresas de transporte de pasajeros de larga distancia que realizan transporte internacional. Manifestaron, en este sentido, que la intención sobre este punto es verificar que tipo de controles se realizan en los países con respecto a la identificación y trazabilidad de los equipajes y evaluar la posibilidad de la incorporación de la norma por parte de los países.

La delegación de Brasil manifestó que se encuentra trabajando en la producción de una normativa interna al respecto sobre la cual informarán a la brevedad.

La delegación de Uruguay informó que ha realizado un relevamiento con las empresas del sector del transporte internacional de pasajeros en relación a los procedimientos que aplican para la identificación y rastreabilidad del equipaje. Del mismo surgió en general que la mayoría de las empresas utilizan un mecanismo de tickets o etiquetas adhesivas en dos o tres vías. La forma de identificar el equipaje es entregando el ticket numerado al usuario y colocando la otra vía en el equipaje, y/o también en la lista de pasajeros según el país de destino. Ninguna empresa utiliza en la actualidad código de barras ni tecnologías similares para identificar el equipaje. En cuanto a los mecanismos de seguridad, algunos adhesivos dejan rastro de adulteración si son retirados, pero la mayoría de las empresas no cuenta con sistemas de seguridad para advertir cualquier intento de remoción del equipaje. Ninguna empresa lleva registro de los datos relativos a los equipajes. Se espera para la próxima reunión poder extraer las conclusiones en relación al relevamiento realizado para poder avanzar en el análisis del tema.


La delegación de Paraguay informó que se estará reuniendo con su sector privado para analizar el tema de cara a la próxima reunión.

La delegación de Chile informó que en su país también se encuentran trabajando en normativa similar, y mencionó aspectos de la Resolución GMC N° 54/18 que exceden el objetivo inicial de identificación del equipaje, y la existencia de un reenvío al Protocolo de Infracciones y Sanciones del ATIT. Comentó que se debería tener presente que las operaciones que prevé el régimen, asignan un tiempo adicional a la instalación de la etiqueta o marbete, que habría que cuantificar para evaluar su impacto operativo.


3.3 Cuestiones de Transporte y Desarrollo Sostenible

La PPTU realizó una presentación sobre el parque automotor eléctrico de transporte de pasajeros y sobre el Fideicomiso para la movilidad Sostenible. La presentación consta como **Anexo VI**.


La delegación de Argentina comentó que en el marco del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE, cuyo objetivo es impulsar la transición y eficiencia energética en el transporte para alcanzar una movilidad sostenible, que aumente la capacidad de adaptación al cambio climático, incorporando criterios de sostenibilidad y resiliencia, acordes a las posibilidades energéticas que presenta cada zona de la REPÚBLICA ARGENTINA. En este contexto la matriz energética de Argentina con el yacimiento de Petróleo y Gas de Vaca Muerta, nos lleva a una transición energética en la que los vehículos de transporte de cargas y pasajeros del parque usado comiencen a utilizar el gas licuado como elemento de propulsión. Y en ese contexto se está actualizando la normativa de pesos y dimensiones, previendo la instalación de los equipos de gas en estos vehículos. Asimismo, se está trabajando en la autorización de manera experimental de un vehículo de transporte de pasajeros de fabricación nacional, eléctrico, para un servicio urbano de jurisdicción nacional.



La delegación de Brasil agradeció las presentaciones y comentó que la ANTT se encuentra involucrada en varias acciones tendientes a fomentar el transporte amigable con el medio ambiente. También informó que está realizando las consultas a nivel interno para presentar una actualización en oportunidad de la próxima reunión del SGT N° 5.



La delegación de Paraguay comentó que sería interesante contar con la participación de un representante de ITF aprovechando la presidencia actual de Chile de dicho organismo para que aporte experiencias de desarrollo sustentable en otros países del mundo. También comentó sobre sus proyectos en la materia a nivel nacional sobre la incursión de la aplicación de tecnologías de hidrógeno para una transición a un transporte más limpio y eficiente para lo cual se encuentran produciendo varias normas al respecto, que constan como **Anexo VII**.



La delegación de Uruguay amplió información sobre sus políticas públicas en relación al transporte y el medio ambiente mencionando aspectos detallados del Fideicomiso para la movilidad sostenible, la inminente incorporación de las fuentes de energía a partir de hidrógeno verde, así como la existencia de políticas para promocionar e incentivar proyectos de inversión para la promoción de la adquisición

de unidades eléctricas. Asimismo, mencionó el cambio en las exigencias de los tipos de motores siendo que a partir del 2025 no se podrán incorporar motores Euro 3.

La delegación de Chile mencionó que en su país ya se exige motor Euro 6b, que cuentan además con una flota de más de 2000 autobuses eléctricos a nivel de transporte público de pasajeros, así como algunos taxis eléctricos. En este sentido, uno de los desafíos es que el transporte público se aplique también en regiones. Asimismo, mencionó que Chile tiene un Plan Nacional de Hidrógeno Verde, que también considera su aplicación al transporte.

3.4 Intercambio de información sobre Multas

La delegación de Argentina informó que se encuentra trabajando en un cambio normativo a nivel nacional, y que de conformidad con lo establecido por el Artículo 18 del ATIT, informará al respecto a las demás delegaciones oportunamente.

La delegación de Brasil informó que el proceso de fiscalización de multas está siendo analizado internamente y que en oportunidad de la próxima reunión podrá aportar información más amplia al respecto.

La delegación de Paraguay informó que presentará información adicional en oportunidad de la próxima reunión, sobre trabajos que están realizando sobre el tema para empresas nacionales y extranjeras.

La delegación de Chile acotó que no siempre dentro del procedimiento se recibe respuesta porque el representante no estaría dando comunicación a las empresas de las sanciones, pero se mantienen atentos a como se continúe con el tratamiento del tema.

Dentro de este punto se ha venido realizando además el seguimiento del Proyecto de Protocolo Adicional al Protocolo de Infracciones y Sanciones que reduce el valor del valor de las multas.

Al respecto, la noticia de la delegación de Perú que es el país que resta aportar su conformidad, es que la etapa de información técnica se encuentra cumplida faltando solamente la comunicación a la SG de la ALADI y que se pretende esté completada la conformidad definitiva de cara a la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT.

Sobre este punto la delegación de Brasil recordó la propuesta de minuta de resolución presentada por su delegación para acordar la reducción del valor de las multas a nivel MERCOSUR, como una alternativa para avanzar en la temática.

Las delegaciones estuvieron de acuerdo en solicitar los buenos oficios a la SG de la ALADI agilizar en la medida de lo posible el trámite relativo a la conformidad de la delegación de Perú al protocolo para poder tener alguna novedad de manera anticipada a la reunión de la Comisión del Art. 16 en el mes de noviembre.

3.5 Cuestiones de Género en el Transporte

De acuerdo con los compromisos asumidos durante la PPTP, la delegación de Uruguay profundizó sobre el "toolkit" en materias de género que ha desarrollado el *International Transport Forum* (ITF), cuya presidencia en la actualidad ostenta la delegación de Chile, y al respecto, realizó una presentación que se adjunta como **Anexo VIII**. Al respecto propuso que las delegaciones se familiaricen con los conceptos en particular sobre los indicadores que propone la ITF para retomar con propuestas de cara a la Reunión Ordinaria del SGT N° 5.

La delegación de Argentina agradeció la presentación e hizo referencia a la nueva estructura ministerial del nuevo gobierno de acuerdo al cual estarán adoptando las posturas correspondientes respecto a este tema de cara a la próxima reunión.

La delegación de Brasil hizo referencia a los proyectos, temas y actualización presentadas durante la PPTB para el tratamiento de la temática Género en el Transporte en su país. Resaltó la participación femenina en el transporte en general y de las representantes de transporte de las diferentes delegaciones que integran el SGT N°5 a quien realizó un reconocimiento especial de su trabajo.

La delegación de Paraguay resaltó la importancia de avanzar en las cuestiones de representación de género haciendo referencia las actividades de la asociación de transportistas mujeres en su país, las que tienen prevista una reunión próximamente. Sobre dicho encuentro informarán en la próxima Reunión Ordinaria. Propuso además tener en cuenta a futuro la posibilidad de la realización de una reunión de mujeres transportistas del MERCOSUR.

La delegación de Uruguay remarcó el compromiso a nivel nacional con las cuestiones de género en general en diferentes ámbitos, así como las asociadas con las temáticas de transporte que se señalan en este punto.

La delegación de Chile agradeció la recepción de la propuesta y propuso el seguimiento al tema de género utilizando datos estadísticos y la incorporación de indicadores, como buen punto de partida ya que es el trabajo que están realizando actualmente países europeos que integran el ITF.

El tema continúa en agenda.

3.6 Actualización de requisitos de poderes de representación ante los Organismos de Aplicación del ATIT (modelos)

La delegación de Paraguay se ofreció para realizar cuadro comparativo con los requisitos vigentes en cada país en relación a los requisitos para los poderes de representación, como base para el futuro tratamiento del tema en la próxima reunión. También aportó un documento con los requisitos vigentes al respecto en Paraguay, el que se agrega como **Anexo IX**.

La delegación de Argentina manifestó que la respecto no han recibido reclamos o detectado inconvenientes respecto a este tema pero están de acuerdo en la continuación del tratamiento del tema.

La delegación de Brasil mencionó que recibió las informaciones aportadas por la delegación de Paraguay en la pasada y se encuentra trabajando a nivel interno en su análisis y consideración, a los efectos de minimizar los impactos de los procedimientos internos en las gestiones de las empresas.

La delegación de Chile informó que en su país se encuentra disponible la denominada la "Guía de Representante Legal" en donde se encuentran todos los requisitos sobre la materia. Mencionó algunos aspectos relevantes de las cuestiones de forma de los poderes tales como su vigencia. Señaló que la figura del representante legal abarca también asumir la representación judicial en diversas demandas o infracciones de tránsito por eso su actualización y contenido son muy importantes.

El tema continúa en agenda con el compromiso de analizar el cuadro comparativo para la próxima reunión.

3.7 Procedimientos de fiscalización en torno a documentos expedidos en la República Argentina por situación extraordinaria – Propuesta de Argentina

La delegación de Argentina explicó que por cuestiones presupuestales circunstanciales algunos vehículos de su bandera se encuentran circulando con chapas provisorias, emitidas por el Registro Nacional de Propiedad de su país, en el parque automotor usado.

Informó que se está entregando una constancia sustitutiva con datos del propietario y vehículo, firmado e intervenido por la autoridad, con un plazo de 30 días. Se ha presentado en dicho sentido dificultades para el tránsito internacional.

Al respecto se agregó como **Anexo X** la Circular 28/2023 que detalla la situación y se comprometió a aportar los formatos de los documentos que están entregando para los cuerpos de fiscalización de los países.

En dicho sentido pidió la colaboración de las autoridades de los países para que tomen las precauciones para los controles y no impedir la circulación hasta que se pueda solucionar la problemática.

La delegación de Brasil expresó la dificultad de aceptar las patentes en papel por la naturaleza automática de sus procedimientos de fiscalización, así como otras cuestiones de seguridad vial. También mencionó que está trabajando internamente para buscar soluciones al tratamiento del tema.

Las delegaciones consultaron entre otras cosas por un estimativo de tiempo en que se pueda analizar esta situación excepcional de Argentina y se quedaron atentas a las novedades sobre el tema para que se tomen las medidas correspondientes.

3.8 Identidad de Datos (chassis) en vehículos de carga de diferentes banderas – Propuesta de Paraguay

La delegación de Paraguay relató la problemática de que se han detectado vehículos de transporte de carga de diferentes países con igual número de chassis, lo que acarrea un problema registral.

La delegación de Argentina explicó que puede darse la situación de que haya duplicidad de números de chassis, pero que en su caso no les genera dificultades para su registro o fiscalización y aclaró que en su país es un tema de competencia de los organismos de control de tránsito.

La delegación de Brasil informó que su sistema tiene formas de detección del problema en sus sistemas que por el momento no se han presentado casos.

La delegación de Uruguay había informado que en su país se realiza la investigación penal cuando se trata de dos vehículos de bandera nacional.

Se acordó relevar la situación en cada país y continuar el tratamiento del tema en la próxima reunión.

3.9 Subrogación y repetición del seguro de la carga – Propuesta de Uruguay

La delegación de Uruguay propuso la incorporación del tema a raíz de un reclamo de su sector privado que manifestó dificultades de participar en los negocios de subcontratación con vehículos extranjeros, en concreto con transportistas de Brasil debido a la normativa aplicable en Uruguay en relación a la subrogación y repetición de los seguros en relación a la carga transportada. Al ocurrir un siniestro se repite contra el transportista extranjero lo que estaría desincentivando la contratación con empresas de bandera uruguaya. Por dicho motivo y ante la inexistencia de prohibición de repetición o subrogación de los seguros en los países, se solicitó a las delegaciones se pueda aportar y aclarar el tratamiento y normativa vigente en los demás países en relación a este tema.

El tema fue incorporado por la delegación de Uruguay ante el SGT N°4 Asuntos Financieros para que sea tratado por los expertos en la materia durante la pasada PPTP, de lo cual se está a la espera de respuesta.

La delegación de Argentina manifestó, que sobre este tema, no se han presentado inconvenientes dado que no se han registrado reclamos de los transportistas al respecto. Asimismo, están al aguardo de la postura de los representantes del SGT N°4.

La delegación de Brasil se encuentra analizando el tema e involucrando a las áreas de expertos de seguros para que puedan dar un pronunciamiento del tema para la Reunión Ordinaria.

La delegación de Paraguay solicitó informe a la Asociación Paraguaya de Compañías de Seguro, y tienen un informe pormenorizado sobre el caso el cual se



agrega como **Anexo XI**, basado en si existe alguna normativa que prohíba reclamar contra el transportista contratado cuando ocurre un siniestro y si existen criterios que restrinja el acceso a los transportistas que se benefician de una compensación por los riesgos cubiertos cuando ocurre un siniestro.

La delegación de Chile comentó que lo que subyace en este tema es el interés asegurado, y detalló cuestiones relativas a las relaciones contractuales en el caso del intercambio de tracción y negocios de subcontratación.

Las delegaciones intercambiaron opiniones sobre los aspectos jurídicos del tema y acordaron continuar su tratamiento en la próxima reunión.

3.10 SGT N° 14 “Infraestructura”

La PPTU recordó que el SGT N°5 viene realizando el seguimiento de las temáticas abordadas en el SGT N°14 por considerar que las cuestiones de infraestructura tienen un impacto importante en el transporte.

Se recordó que el MTOP es coordinador alterno del mencionado SGT en cuya última reunión se abordaron temáticas tales como la construcción de puentes fronterizos, el corredor bioceánico vial, el corredor ferroviario de integración, el seguimiento del abordaje de las ACI, entre otros.

Dada la participación del delegado de Chile como expositor en el pasado Seminario sobre el Corredor Bioceánico Vial el mismo realizó un informe exhaustivo sobre los temas allí abordados, considerando fundamental la participación de todos los países miembros del ATIT en los ámbitos donde se está dando tratamiento sobre este tema. Los estudios del proyecto piloto que detalló se están realizando en base a datos relevados por PROCOMEX. Resaltó también en este tema la importancia de las buenas prácticas de gestión para reducir los obstáculos y demoras en los pasos de frontera.

Las delegaciones compartieron en general la importancia de los corredores para las economías de sus países.

La delegación de Paraguay propuso traer aportes para la próxima reunión sobre los avances en infraestructura que estarían haciendo posible el corredor.

El representante de la Secretaría General de la ALADI informó que el tema ha sido ampliamente tratado en dicho foro y se puso a disposición para aportar al SGT N°5 lo que consideren de utilidad y oportuno para el tratamiento del tema.

El tema continúa en agenda.

4. APORTES DEL SECTOR PRIVADO

El SGT N° 5 recibió la Nota de CONDESUR que consta como **Anexo XII**, que fue leída por su representante.

Las delegaciones agradecieron la Nota presentada, se comprometieron a considerarla, derivar los temas abordados a los sectores correspondientes y manifestarse con una respuesta por escrito en la próxima reunión, no obstante, los intercambios y comentarios generales realizados por las delegaciones en la presente reunión.

5. INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2023-2024 Y PROGRAMA DE TRABAJO 2025-2026

Las delegaciones intercambiaron comentarios y acordaron presentar el Informe de Cumplimiento del Programa de Trabajo 2023-2024 y el Programa de Trabajo 2025-2026 en la reunión plenaria del SGT 5.

6. SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL ACERVO NORMATIVO DEL MERCOSUR

La CT tomó nota de la instrucción impartida por el Grupo Mercado Común (GMC) en oportunidad de su CXXXI reunión ordinaria los días 27 y 28 de mayo de 2024, Acta 02/24, por la cual *"reiteró a los órganos y foros de la estructura institucional, en particular a aquellos que aún no lo han realizado, que deben analizar, con base en los listados elaborados por la SM bajo coordinación del GIN, las normas originadas en dichos ámbitos e informar sobre su estado de incorporación en sus reuniones ordinarias"*.

A tal efecto, la PPTU informó que el día 8 de octubre del corriente se realizará una reunión con la Secretaría del MERCOSUR para considerar el documento de trabajo RESERVADO - MERCOSUR/XVIII GIN/DT N° 01/21 Rev 8 "Listado de normas MERCOSUR que se encuentran en proceso de incorporación - Transporte (SGT N° 5)", que consta como **Anexo XIII -RESERVADO**.

AGRADECIMIENTO

Las delegaciones agradecieron a la PPTU por la organización de la reunión y a la coordinación del MERCOSUR por el apoyo brindado.

PRÓXIMA REUNIÓN

La PPT informará oportunamente la fecha de la próxima reunión.

ANEXOS

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


| | |
|---------|------------------------|
| Anexo I | Lista de Participantes |
|---------|------------------------|

| | |
|-------------------|--|
| Anexo II | Agenda |
| Anexo III | Resumen del Acta |
| Anexo IV | Presentación Uruguay - Empleo de Neumáticos Superanchos en ejes delanteros con suspensión neumática para todo tipo de transporte. |
| Anexo V | Propuesta Argentina - Cronograma tentativo de fechas para la realización de fiscalizaciones conjuntas |
| Anexo VI | PPTU - Presentación - Parque automotor eléctrico de transporte de pasajeros y Fideicomiso para la movilidad Sostenible |
| Anexo VII | Paraguay – Normas sobre proyectos de tecnologías de hidrógeno |
| Anexo VIII | Uruguay – Presentación <i>Gender toolkit - International Transport Forum (ITF)</i> |
| Anexo IX | Paraguay - Requisitos vigentes poderes de representación ante los Organismos de Aplicación del ATIT |
| Anexo X | Argentina - Circular 28/2023 y Modelo chapa provisoria y anexo |
| Anexo XI | Paraguay - informe a la Asociación Paraguaya de Compañías de Seguro |
| Anexo XII | Nota sector privado - CONDESUR |
| Anexo XIII | RESERVADO - Documento de trabajo MERCOSUR/XVIII GIN/DT N° 01/21 Rev 8 "Listado de normas MERCOSUR que se encuentran en proceso de incorporación - Transporte (SGT N° 5) |


 P/A
 Por la delegación de Argentina
 Jorge Zarbo


 Por la delegación de Brasil
 Henrique de Amorim Leite


 Por la delegación de Paraguay
 Juan Velázquez


 Por la delegación de Uruguay
 Pablo Labandera



V REUNIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN TÉCNICA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE"

ACTA N° 02/24

PARTICIPACIÓN DE ESTADOS ASOCIADOS

Ayuda Memoria

La delegación de Chile participó en su condición de Estado Asociado, de conformidad con lo establecido en la Decisión CMC N° 18/04, de la V Reunión Ordinaria de la Comisión Técnica del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte" (SGT N° 5/CT), en el tratamiento de los siguientes temas de la agenda y manifestó su acuerdo respecto al Acta.


PIA
Por la delegación de Argentina
Jorge Zarbo


Por la delegación de Brasil
Henrique de Amorim Leite


Por la delegación de Paraguay
Juan Velázquez


Por la delegación de Uruguay
Pablo Labandera


Por la Delegación de Chile
Pablo Ortiz