



MERCOSUR/SGT N° 5-CT/ACTA N° 01/26

**VIII REUNIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN TÉCNICA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTE" (SGT N° 5-CT)**

Se realizó en la Asunción, República del Paraguay, entre los días 22 y 23 de abril de 2026 la VIII Reunión Ordinaria de la Comisión Técnica del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte" (SGT N° 5-CT), con la presencia de las delegaciones Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Las delegaciones de los países de Argentina, Uruguay y Chile participaron por videoconferencia 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 a lo dispuesto en la Decisión CMC N° 18/04.

Teniendo en cuenta que la delegación de Bolivia no asistió a la reunión, la presente acta está sujeta a lo dispuesto en la Decisión CMC N° 44/15.

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

La Agenda consta como **Anexo II**.

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

En la reunión fueron tratados los siguientes temas:

**1. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE**

**1.1. Estado de Propuesta de Revisión de las Resoluciones GMC N° 65/08 y N° 26/11**

Las delegaciones realizaron comentarios sobre la importancia de revisión de la Resolución GMC N° 65/08 "Acuerdo sobre pesos y dimensiones de vehículos de transporte por carretera de pasajeros y cargas", tanto para el sector público como el sector privado. Las delegaciones continuaron con la revisión del Proyecto y acordaron continuar su tratamiento.

La PPTP, manifestó que sigue en proceso de actualización de su reglamentación que data del año 1997, a la vez manifestó que se encuentra conteste con los trabajos llevados a cabo y considera que en la reunión ordinaria presentaría mas avances.



La delegación de Argentina realizó una presentación exponiendo acerca del contenido en materia de pesos y dimensiones del proyecto de modificación al Anexo R de su Decreto N° 779/95, que se encuentra actualmente en trámite de aprobación, dando respuesta a las consultas técnicas realizadas por el resto de las delegaciones. La presentación realizada obra como Anexo IV

Las delegaciones agradecieron las explicaciones brindadas por la delegación argentina.

La delegación de Brasil mencionó que envió los estudios sobre camiones articulados de 19,30 m y para las automobileras 23 m para análisis de los países, a fin de fundamentar el perfeccionamiento de la Resolución GMC 65/08.

Por otra parte, el CT tomó nota de la aprobación de la Resolución GMC N° 02/26 "Modificación de la Resolución GMC N° 58/94 Principios generales de acceso a la profesión de transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR (Derogación de las Resoluciones GMC N° 14/06 y 26/11)".

La delegación de Brasil informó que ya está en tratamiento sobre la respectiva resolución con miras a su internalización.

En relación con la Resoluciones GMC N° 02/26 la delegación de Uruguay informó que se encuentra próximo a iniciar los trámites de internalización correspondientes y se informará oportunamente cuando la norma sea incorporada.

Asimismo, en relación la revisión de la Resolución GMC 65/08 señaló que se encuentra trabajando en la modificación de su normativa interna, condición previa necesaria para avanzar en la consideración de eventuales incrementos de dimensiones a nivel del bloque.

En este sentido, Uruguay reafirmó su posición favorable al incremento de dimensiones en las condiciones que han venido trabajando, siempre que se garantice un control estricto de los radios de giro y que no se vea afectada la maniobrabilidad de los equipos en la infraestructura vial existente. A tales efectos, se hizo hincapié en la importancia de considerar, además de la longitud total de los vehículos, la distancia entre el perno rey y el último eje del semirremolque, en tanto constituye un factor determinante en los radios de giro requeridos. Este aspecto se entiende crítico y debería ser debidamente contemplado en la normativa.



Finalmente, se informa que procederá al análisis de los estudios realizados por la delegación de Brasil, así como del proyecto de norma elaborado por la delegación de Argentina, a efectos de continuar analizando el tema.

## 2. INFORMACIÓN DE LOS GRUPOS AD HOC Y LAS COMISIONES DEL SGT N° 5

### 2.1. Grupo Ad Hoc CITV para vehículos especiales y limitadores de velocidad (GAHCITY)

El CT tomó nota de los resultados de la reunión de fecha 13 de abril del corriente año del GAHCITY, por sistema de videoconferencia de conformidad con lo establecido en la Resolución GMC N° 19/12.

Luego de un amplio debate las delegaciones decidieron retirar del temario la cuestión vinculada al uso de limitadores de velocidad. No obstante, se acordó en la importancia de reforzar la concientización y el uso de otros mecanismos de control así como de respetar las velocidades máximas por cuestiones que hacen a la seguridad vial a nivel regional.

Con relación a la CITV de vehículos especiales, la delegación argentina señaló que remitió el proyecto de resolución y el formulario realizado por la delegación de Brasil a la Dirección Nacional de Vialidad para su análisis conjunto, y estará expidiendo al respecto en el marco de la Reunión Ordinaria.

La delegación brasileña volvió a presentar su propuesta de modificación de la Resolución GMC N° 32/2009, que trata sobre el Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) estándar Mercosur, para contemplar una versión del CITV para vehículos con dimensiones especiales, denominada "CITV-R". La propuesta que contiene el nuevo texto de la Resolución, así como el nuevo modelo de CITV, se encuentra en el Anexo V de esta acta.

La delegación brasileña aclaró que la propuesta brasileña también contempla un modelo digital para el CITV, de manera que el anexo aquí citado incluye ambos requerimientos.

Los demás países se comprometieron a realizar un análisis técnico de los documentos propuestos por Brasil antes de la próxima reunión ordinaria de esta PPTP, que tendrá lugar en junio de este año.



En cuanto al punto sobre el limitador de velocidad, la delegación de Brasil, informó que quieren derogar la resolución, pues no cree en sus beneficios directos.

La delegación de Uruguay expresó, en materia de limitadores de velocidad, que la Resolución GMC N° 35/19 constituye un reglamento técnico aplicable a la fabricación y comercio de los dispositivos de limitación de velocidad, no implicando su obligatoriedad de implementación o regulación de su uso en los vehículos de transporte de cargas y pasajeros.

Asimismo, reiteró que el tipo de dispositivo referido no solucionaría los problemas discutidos en torno a los excesos de velocidad, en la medida en que el establecimiento de una velocidad máxima de configuración no impediría que la misma sea superada en la operación.

Por otra parte, en lo que respecta al CITV para vehículos especiales, la delegación de Uruguay manifestó compartir la propuesta presentada por la delegación Brasil relativa a la adopción de un formato único de documento, en línea con lo planteado por Uruguay desde el inicio de las discusiones. En este sentido, se destacó la importancia de que dicho documento se encuentre validado por un organismo oficial competente, y no únicamente por un ingeniero independiente.

Por último, las delegaciones acordaron retirar el tema de limitadores de velocidad del temario.

## 2.2. Grupo Ad Hoc de Agilización Fronteriza (GAHAF)

El CT tomó nota de los resultados de la reunión de fecha 14 de abril del corriente año del GAHAF, por sistema de videoconferencia de conformidad con lo establecido en la Resolución GMC N° 19/12.

La delegación de Argentina señaló la importancia de generar acciones concretas públicas/privadas y tecnológicas que permitan reducir los tiempos en frontera, generando así procesos de integración más sólidos, uno de los ejemplos que consideró como avances en ese sentido es el trabajo que está haciendo la Dirección Nacional de Migraciones, dando la palabra al representante de dicho organismo, quien brindó un panorama general de las acciones y proyecciones que viene desarrollando dicho organismo en materia de agilización fronteriza, en particular en relación al desarrollo del Reconocimiento Recíproco de Competencias (RRC) y el Procedimiento de Control Migratorio Simplificado (PCMS).



Al respecto, expusieron los distintos tipos de control migratorio, tanto tradicional como alternativos, haciendo especial hincapié en los acuerdos bilaterales alcanzados en los distintos pasos de frontera con Uruguay, Chile, Bolivia, así como las proyecciones con Paraguay.

La Delegación de Uruguay manifestó su alineamiento para continuar trabajando en los temas tratados en el Grupo Ad Hoc, con énfasis en los procesos de digitalización de los controles y en la mejora de los procedimientos de fiscalización.

Asimismo, resaltó que, en relación con los resultados del estudio presentado por el Instituto PROCOMEX, se considera de especial relevancia la próxima Reunión Técnica Regional sobre Facilitación del Comercio y Gestión Coordinada de Fronteras (GCF), convocada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en la cual se prevé avanzar en la definición de una hoja de ruta y en el análisis de la viabilidad de implementación de las propuestas orientadas a abordar las distintas problemáticas identificadas.

Finalmente, remarcó que tanto el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), como los demás organismos involucrados en el funcionamiento de los pasos de frontera a nivel nacional, se encontraban trabajando en la mejora de la agilización fronteriza en general. En ese sentido, destacó que en los pasos de frontera del Uruguay se vienen registrando cambios positivos importantes, teniendo como objetivo la facilitación del transporte y del comercio, en línea con las prioridades del Gobierno nacional en la materia.

### 2.3. Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR (GTMP)

El CT llevó a análisis la solicitud del sector privado, las delegaciones evaluaron la necesidad de contemplar un período de adaptación, capacitación y difusión del nuevo Acuerdo sobre Facilitación para el Transporte de Mercancías Peligrosas, establecido en la Decisión CMC N° 15/19. En ese marco, acordaron extender en 120 días el plazo para el inicio de la fiscalización punitiva, quedando como nueva fecha el próximo 31 de agosto de 2026. Desde el inicio de la vigencia de la Decisión CMC 15/19 hasta la fecha del 31 de agosto de 2026, todas las actas de infracción labradas deberán ser convertidas en advertencia o canceladas luego de notificadas a los infractores.

La delegación de Argentina resaltó la importancia de establecer un plazo de 120 días de prórroga para comenzar con la fiscalización punitiva de la Decisión N° 15/06, señalando la necesidad de trabajar a la par con las Cámaras representativas del sector, para establecer mecanismos de capacitación y difusión de la adecuación normativa proclorada.



La delegación brasileña realizó una presentación sobre la problemática que involucra la acreditación de aprobación del curso específico para conductores de vehículos con productos peligrosos, describiendo cómo cada país posee una forma, un medio o tecnología diferente para dicha acreditación. Finalmente, la delegación brasileña presentó una propuesta que consta de dos puntos principales:

→ Aprobación de un modelo de certificado de aprobación del curso específico para el transporte de productos peligrosos, modelo válido para todo el Mercosur, según el modelo presentado que figura en el Anexo VI;

→ Además del modelo único, facultar a los países a optar por una solución de acreditación que involucre un medio que ya utilicen actualmente, pero que contenga la información de que el curso aprobado es válido también según las características del curso Mercosur.

Los países se comprometieron a estudiar el asunto con su equipo de especialistas en productos peligrosos, a fin de dar una respuesta hasta la próxima reunión del GTMP.

La delegación de Uruguay manifestó que aguardará a profundizar en los temas de la agenda del GTMP en la reunión específica que se coordine al respecto y anunció que se propondrá la incorporación de un nuevo tema relativo a la certificación de vehículos para transporte de productos aptos para el consumo humano o animal.

#### **2.4. Comisión de Armonización de Procedimientos de Fiscalización de Transporte Internacional por Carretera (CF)**

El CT tomó nota de los resultados de la reunión de la CF realizada el día 6 de abril de 2026, por sistema de videoconferencia de conformidad con lo establecido en la Resolución GMC N° 19/12. A la vez los estados partes, coincidieron en la importancia de la realización del Seguimiento del Seminario de Fiscalización durante la Reunión Ordinaria.

La delegación argentina ratificó lo expuesto en reuniones anteriores, en cuanto a que resulta de suma importancia conocer las dificultades que los países encuentran en materia de fiscalización para poder dar solución concreta a cada caso y resolverlo de manera bilateral, entendiendo que no existirían problemas de Armonización en los procedimientos de fiscalización, sino en aquellas materias en donde las normas no se encuentran armonizadas.



Con relación a las fichas de clasificación elaboradas por la delegación de Brasil, manifestó que serán puestas en conocimiento de las nuevas autoridades de fiscalización de la CNRT para su análisis, y responderá en el marco de la próxima reunión.

La delegación brasileña reforzó que continúa a la espera del retorno técnico de los países acerca de las fichas de encuadramiento presentadas durante la última PPTB.

Sobre las manifestaciones de la delegación argentina, Brasil se pronunció aclarando que el punto central del proyecto es la armonización de la aplicación de las penalidades y sanciones previstas para el ATIT, evitando así que cada país tenga una forma diferente de aplicación como ocurre hoy, destacando que existen grandes diferencias, por ejemplo, en cuanto a la posibilidad de retención de los vehículos durante el viaje, remociones a depósito, entre otras cuestiones que no están presentes en los acuerdos internacionales.

Las delegaciones coincidieron en mantener el tema en discusión y en realizar un análisis más detallado de fichas de encuadramiento ya presentadas.

La Delegación de Uruguay expresó que consideraba de gran importancia los esfuerzos orientados a la elaboración de las fichas, en tanto constituirán una herramienta relevante para el fiscalizador en rutas, terminales y pasos de frontera. Asimismo, destacó la importancia de continuar planteando y analizando casos concretos en el ámbito de la Comisión, a efectos de seguir avanzando en la armonización de los distintos aspectos vinculados a la fiscalización del transporte internacional.

En relación con el control de los documentos de transporte digitales, señaló que aguardará la propuesta de Brasil respecto de la materialización de acuerdos concretos de reconocimiento de los mismos, considerando relevante además que se aborde el aspecto de los procedimientos de verificación de la validez y vigencia de los mismos y los medios para realizar dicha verificación. Del mismo modo, indicó que permanecerá a la espera de la finalización del cuadro comparativo, a fin de contar con un panorama completo sobre el tratamiento del tema a nivel de los Estados Parte y Asociados.

## **2.5. Comisión para la integración de la información sobre el Transporte de Pasajeros y Carga— Sistematización de datos (CIIT)**

El CT tomó nota de los resultados de la reunión de la CIIT realizada el día 20 de marzo de 2026, por sistema de videoconferencia de conformidad con lo establecido en la Resolución GMC N° 19/12.



La Delegación de Argentina dio intervención a la Gerencia de Servicios de Tecnología de la Información de la CNRT, quienes manifestaron que vienen trabajando en el desarrollo e implementación de los web services Mercosur inicialmente en Transporte Internacional de Cargas, y señalaron que los web services de Lista de Pasajeros son importantes a los efectos de generar las Listas con la finalidad de agilizar el tránsito fronterizo. Ello, por motivos de seguridad, y no a los efectos de intercambio alguno de información. Por otra parte, se dejó constancia de los avances en las pruebas bilaterales con la Delegación de Brasil en los web services de Mercosur en Cargas Internacionales, explicando que se habían hecho correcciones observadas por la Delegación de Brasil y que se estaba al aguardo del resultado de las observaciones realizadas por la Delegación de Argentina, las cuales se comprometieron a reunirse en fecha 30/04/2026 en forma virtual para terminar de coordinar pruebas e implementación en producción de la primera etapa a la brevedad. Al respecto, acompaña un documento de los trabajos mencionados como Anexo VII.

Por otra parte, la Delegación de Argentina explicó que la ventaja de que se esté avanzando en un plan de implementación del web services Mercosur en dos etapas permite salir a producción con la carga en forma automática de la información con una intervención mínima de un operario para revisar lo recibido y a incorporar, pero sin tener que ingresar manualmente la información; mientras se avance con lo normativo para la segunda etapa de implementación automatizada.

Por último, señaló que, en razón de la preocupación manifestada por las delegaciones en cuanto a la protección de la confidencialidad de los datos, estará realizando un informe que se presentará en el marco de la próxima Reunión Ordinaria.

En relación con el Webservice MERCOSUR, la delegación de Uruguay expresó que se encuentra trabajando con las oficinas operativas y el Área de Gobierno Electrónico del MTOP, a efectos de poder sumarse a los desarrollos producidos por las demás delegaciones en relación a las pruebas. En concreto se mantuvieron reuniones e intercambios con la delegación de Brasil país con el cual se realizaron pruebas iniciales.

En ese sentido, señaló que resultaría de utilidad conocer los criterios aplicados en cuanto al contenido del intercambio entre los países que ya están por poner en producción el sistema de forma bilateral, así como la forma en que se armonizaron determinados conceptos o categorías de los datos sujetos a intercambio.

Asimismo, informó que, se prevé continuar avanzando en la materia con la delegación de Brasil en el marco de una próxima reunión bilateral que se mantendrá en el mes de mayo.



### **2.6. Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR (CETM)**

La PPTP, proporcionará fechas tentativas para realizar la reunión respectiva. La cual fue diferida por indisponibilidad de agenda.

### **2.7. Comisión de Transporte Ferroviario (CTF)**

La PPTP, proporcionará fechas tentativas para realizar la reunión respectiva. La cual fue diferida por indisponibilidad de agenda.

### **3. RASTREABILIDAD DE EQUIPAJE – (RESOLUCIÓN GMC N° 54/18 “RÉGIMEN DE IDENTIFICACIÓN DE EQUIPAJE APLICABLE A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA”)**

La PPTP, manifestó que la referida resolución fue internalizada por Paraguay, por la Resolución del CD N°750 del 13 de mayo del 2025.

La delegación de la Argentina informó la reciente adopción de la Resolución ST N° 4 de fecha 9 de enero de 2026, relativa a la trazabilidad de equipajes (marbetes), aplicable al transporte automotor de pasajeros por carretera de jurisdicción nacional. Dicha norma establece la obligación de garantizar la identificación de los equipajes y/o encomiendas y su vinculación con el pasajero o remitente mediante dispositivos documentales y/o tecnológicos verificables, permitiendo a los transportistas optar por distintos mecanismos —tales como códigos impresos, QR, registros digitales o etiquetas propias— siempre que aseguren la trazabilidad, integridad y disponibilidad de la información para su fiscalización.

Asimismo, la regulación promueve la interoperabilidad de los sistemas, particularmente en servicios interjurisdiccionales e internacionales, elimina la exigencia de formatos físicos únicos y establece condiciones para la gestión de reclamos, conservación de datos y rendición de comprobantes, en un marco de mayor flexibilidad operativa para los transportistas.

Con relación a la Resolución GMC N° 54/18, la delegación argentina informó que por más que cuenta con norma interna al respecto, se encuentra en proceso de internalización de la misma.



La delegación de Brasil informó que ya está en tratamiento final sobre la respectiva resolución con miras a su internalización.

La delegación de Uruguay manifestó no contar con actualizaciones respecto de la postura oportunamente manifestada sobre este punto.

Asimismo, recordó que, en su momento, realizó un relevamiento con las empresas del sector en relación con la viabilidad y oportunidad de la aplicación del sistema de identificación de equipaje, señalando que, en el caso de las operadoras, las mismas se encontraban cumpliendo con las exigencias establecidas por cada país, sin presentar al respecto mayores dificultades.

En ese sentido, indicó que, por el momento, la referida norma se mantiene pendiente de internalización.

#### **4. TRANSPORTE DE ENCOMIENDAS - (RESOLUCIÓN GMC N° 28/05 "NORMA RELATIVA AL TRANSPORTE DE ENCOMIENDAS EN AUTOBÚS DE PASAJEROS DE LÍNEA REGULAR HABILITADOS PARA VIAJES INTERNACIONALES")**

Las delegaciones continuaron con el análisis de la necesidad de revisión de la Resolución GMC N° 28/05 "Norma relativa al Transporte de Encomiendas en Autobús de Pasajeros de línea regular habilitados para viajes internacionales", la cual actualmente presenta dificultades para su aplicación, al respecto acordaron dar participación y coordinación a las aduanas de sus estados partes.

La delegación argentina recordó la Reunión Extraordinaria mantenida en el marco del SGT N° 5 sobre Transporte de Encomiendas en micros de Pasajeros, donde las delegaciones acordaron acerca de la posibilidad de establecer pruebas pilotos para realizar transporte de encomiendas entre aquellos países que tuvieran empresas interesadas en hacerlo. Al respecto, informó que en Argentina existe una Cámara de Transporte interesada y que podría evaluarse la posibilidad de realizar acuerdos bilaterales.

Asimismo, la delegación argentina dio intervención a un representante aduanero quien se manifestó acerca de la viabilidad de realizar esta práctica, para lo cual se precisa de un depósito fiscal aduanero para "desaduanizar" las cargas. Recalcó la importancia de trabajar en conjunto con el SCT N° 2.



La delegación brasileña informó que remitió la solicitud de realización de un proyecto piloto de transporte de encomiendas al representante de Brasil en el grupo de la CT2 (aduanas), quien se manifestó indicando que sería difícil la realización de dicho proyecto piloto en puntos fronterizos, dado que es necesario que las encomiendas pasen por un centro de distribución de pequeñas encomiendas, al igual que en la localidad de Curitiba/BR. Además, se compromete a encaminar el tema al grupo CT2 del Mercosur.

En ese marco, la delegación de Uruguay expresó que, si bien considera entendible la postura del sector privado, en tanto existe una norma vigente, señaló que la coordinación de eventuales pruebas piloto para una posible implementación del transporte de encomiendas se encuentra supeditada a la evaluación de viabilidad por parte de los organismos aduaneros competentes, considerando el rol relevante que estos poseen en la materia en función de los controles que deben ejercer.

En ese sentido, manifestó que en lo que refiere a las competencias de transporte, se encuentra receptivo a considerar la implementación de dichas pruebas piloto, en la medida en que se analice y verifique su viabilidad en conjunto con la Aduana de su país.

##### 5. SUBROGACIÓN Y REPETICIÓN DEL SEGURO DE LA CARGA

La PPTP informó sobre el estado de situación de revisión que está siendo llevada a cabo por la Comisión de Seguros dependiente del SGT N° 4 "Asuntos Financieros", a la vez fue explicado por un representante de la delegación brasileña de un documento de consulta ante el referido subgrupo.

La delegación brasileña realizó un informe acerca de un documento (la Nota Técnica presentada en el Anexo VIII) remitido a la consideración de la Comisión de Seguros del SGT-4, con el objetivo de aportar insumos técnicos al análisis que realizará ese foro.

Las delegaciones acuerdan mantener el tema en seguimiento hasta el pronunciamiento oficial del SGT-4.

En ese marco, la delegación de Uruguay agradeció los insumos generados por las delegaciones de Brasil y Paraguay. Asimismo, informó que su país también había elaborado el informe correspondiente, incluyendo la exposición de la problemática ante la Superintendencia de Servicios Financieros del Banco Central del Uruguay, organismo que integra además el SGT N° 4. En tal sentido, señaló que se había generado un expediente que derivó en un dictamen de dicho organismo, el cual fue recientemente recibido y se encuentra en análisis jurídico.



Por otra parte, reiteró su postura en cuanto a que el ámbito adecuado para el tratamiento de este tema es la Comisión del Artículo 16 del ATIT, en tanto se trata de una eventual modificación del Acuerdo 1.67, el cual forma parte de dicho instrumento.

Asimismo, agradeció la presentación de nuevas propuestas que no impliquen necesariamente la prohibición de la subrogación, situando el foco en otras alternativas, sugiriendo que las mismas sean también consideradas por el SGT N° 4 y por los organismos competentes en la materia.

Finalmente, señaló que, dado que la reunión del SGT N° 4 se estaba desarrollando de manera paralela, resultaba pertinente aguardar sus resultados y tomarlos como insumo para la discusión del tema en el ámbito del ATIT.

## 6. PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO

La CT tomó nota del documento presentado por el sector privado a través de la CONDESUR, a la vez de cederles la palabra para la lectura del mismo. ANEXO IX

El sector privado, presentó un proyecto realizado a través de la Consultora PROCOMEX sobre el CRT DIGITAL "CRT-e". ANEXO X

## 7. SGT N° 14 "INFRAESTRUCTURA"

### 7.1. Informe de operatividad del Nuevo Puente de la Integración (Presidente Franco (PY) - Foz de Iguazú (BR))

La PPTP, realizó la presentación de la operatoria que se viene realizando en el referido puente, la cual permite el cruce de camiones en lastre en el horario comprendido de 22:00hs pm a 5:00hs am, como de los buses de turismo en circuito cerrado en el horario comprendido de 19:00hs pm a 7:00hs am.

### 7.2. Presentación de la Terminal de Cargas de Presidente Franco (ANNP)

La PPTP, cedió la palabra a la representante de la ANNP de Paraguay, la misma realizó la presentación de la terminal portuaria, con las opciones y ventajas ofrecidas por dicha institución en cercanías del nuevo puente de la integración.



### **7.3. Informe del Proyecto Nuevo Centro de Fronteras Puerto Falcón (PY) - Clorinda (AR)**

La PPTP, difirió la presentación para la reunión ordinaria.


### **7.4. Informe del Proyecto del Segundo Puente entre las Fronteras de Puerto Falcón (PY) -Clorinda (AR)**

La PPTP, difirió la presentación para la reunión ordinaria.


### **7.5. Informe de los Trabajos del Corredor Bioceánico Vial (CBV)**

La PPTP, difirió la presentación para la reunión ordinaria.



La delegación de Argentina solicitó a la integrante de la Comisión Nacional de Fronteras su intervención sobre el tema de infraestructura vinculado a la acción de Transporte, quien realizó un breve resumen sobre los avances y felicitó al SGT N° 5 por abordar esta materia, de suma importancia para la conectividad a nivel regional.



## **8. SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL ACERVO NORMATIVO DEL MERCOSUR**



Las delegaciones continuaron con la revisión de la lista elaborada por el Grupo Normativo de Incorporación (GIN) sobre el proceso de incorporación de las normas originadas en el foro, así como sobre su estatus de constitución conforme a la instrucción dada en el Acta N° 05/24 de la CXXXIII Reunión Ordinaria del GMC, punto 14. El mismo consta en el **Anexo xx-RESERVADO**



Al respecto la PPTP informó que remitirá nuevamente el cuadro para actualización.



### **8.1 Actualizaciones en el marco de ALADI (Comisión del Art.16), Acuerdos alcanzados**

La PPTP, dió el uso de la palabra a la representante de la Secretaría de la ALADI, quien realizó las actualizaciones referidas en diferentes ámbitos trabajados en la Comisión del Art.16 tales como nuevos métodos de incorporación normativa, estado de comunicación de normativas internalizadas.

### **9. PROGRAMA DE TRABAJO 2025-2026**

Las delegaciones intercambiaron comentarios sobre la importancia del cumplimiento de lo establecido en la Decisión CMC N° 36/10 "Programa de Trabajo" por parte de todos los foros de la estructura institucional del MERCOSUR. Al respecto la CT instruyó a la Comisión de Armonización de Procedimientos de Fiscalización de Transporte Internacional por Carretera (CF) en la próxima reunión.

Asimismo, recordó a las demás Comisiones que deben presentar su Informe de Cumplimiento del Programa de Trabajo 2025-2026 y su Programa de Trabajo 2027-2028. Estos documentos deben elaborarse en la plataforma digital en el Sistema de Información MERCOSUR (SIM).

### **10. ELABORACIÓN DE INFORME SEMESTRAL SOBRE EL GRADO DE AVANCE DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2025-2026**

La CT elaborará y pondrá a consideración del SGT N° 5 la propuesta de Informe Semestral sobre el grado de avance del Programa de Trabajo 2025-2026, correspondiente al primer semestre de 2026, antes de la reunión ordinaria.

### **11. OTROS TEMAS**

#### **11.1 Multas**

Las delegaciones informaron sobre los avances en sus respectivos países sobre el proceso de internalización del Segundo Protocolo Adicional de Infracciones y Sanciones de la ATIT. Al respecto indicaron que aún no se han concluidos los trámites internos correspondientes.



La PPTP, manifestó que en Paraguay, ha sido aprobado en el Senado el expediente S-2603149, PROYECTO DE LEY "SEXTO PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE".

La Delegación de Uruguay informó que ya había internalizado, a través del Decreto N° 234/025 de fecha 5 de noviembre de 2025, el Sexto Protocolo Adicional al ATIT, mediante el cual se acordó la reducción del valor de las multas. En ese sentido, señaló que se mantiene a la espera de novedades por parte de los demás Estados Parte en relación con sus respectivos procesos de internalización.

La delegación de Argentina manifestó que el Protocolo de Multas está culminando su proceso de internalización.

#### **11.2 Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) en formato digital**

Las delegaciones continuaron con los comentarios sobre la aplicación del Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) en formato digital y la forma de implementación.

La delegación argentina ratificó lo manifestado anteriormente, en cuanto a que el Proyecto de Resolución propuesto por Brasil y su formulario están siendo revisados conjuntamente con la Dirección Nacional de Vialidad.

La delegación brasileña presentó nuevamente la propuesta de Resolución GMC para instituir el CITV digital.

Las demás delegaciones acordaron analizar la propuesta brasileña y emitir un dictamen en la próxima reunión ordinaria del SGT-5 en junio de este año.

#### **11.3 Vehículos accidentados o dañados: procedimiento.**

La delegación de Brasil comentó acerca de la propuesta de un marco normativo para el tratamiento de vehículos accidentados o dañados en el exterior, presentada durante la última PPTB.



Con miras a la simplificación de procedimientos, la delegación brasileña informó que no presentará una propuesta de Resolución sobre el tema, pero argumentó que sería de suma importancia que los países aporten la información acerca de los procedimientos vigentes en sus territorios, a fin de contar con una tabla de referencia para abordar el asunto en el bloque.

Las demás delegaciones acordaron analizar la propuesta brasileña y emitir un dictamen en la próxima reunión ordinaria del SGT-5 en junio de este año.

La delegación argentina agradeció la presentación realizada por la delegación de Brasil, y brindará al igual que el resto de las delegaciones información acerca de su proceso en el marco de la próxima reunión.

#### 11.4 Límites de edad de los vehículos.

Las delegaciones continuaron con el análisis de la legislación vigente en cada Estado Parte y Asociado del MERCOSUR sobre los límites de vida útil de los vehículos en sus diferentes modalidades.

La delegación de Argentina prestó conformidad a llevar un registro sobre la antigüedad de los vehículos tanto para pasajeros, cargas generales, cargas peligrosas.

La Delegación de Uruguay informó que, si bien no está previsto en su país una modificación normativa en relación con las antigüedades aplicables al transporte de cargas y pasajeros, considera de gran importancia el intercambio de información propuesto para conocer cómo se regula este tema en el resto de los Estados Parte y Asociados.

En lo que refiere al transporte de cargas, que había motivado la inclusión del tema en agenda, señaló que en Uruguay no existe una antigüedad reglamentaria para este tipo de vehículos. Asimismo, informó que a los efectos de contar con un insumo para analizar este tema, ha realizado un análisis de la composición de la flota actual, quedando al aguardo de las propuestas concretas que las delegaciones tengan para realizar sobre este punto.

La delegación brasileña volvió a presentar sus argumentos a favor de la definición de un límite máximo para la habilitación de vehículos de carga para el transporte internacional entre los países del Mercosur. Recordó que la motivación inicial para presentar ese límite fue la alta incidencia de averías mecánicas y accidentes que involucran vehículos antiguos en puntos críticos




en las zonas fronterizas, como sobre puentes y en accesos importantes. Paralelamente, definir una limitación de edad retira del transporte a aquellos vehículos que desde hace muchos años no cumplen con las reglas de emisiones de contaminantes, por ser dispensados en función de su año de fabricación. La delegación brasileña ratificó la propuesta de limitación en 30 años de antigüedad para la habilitación de vehículos en el transporte de carga, con la posibilidad de una reducción progresiva en los años subsiguientes.


#### 11.5 Convocatoria de los Organismos Ambientales Nacionales en el alcance del SGT N° 5

Las delegaciones continuaron con el análisis de la propuesta brasilera de invitar a las agencias ambientales nacionales en el tratamiento y análisis de documentos necesarios para las licencias ambientales que afecten al transporte internacional de carga que son tratados dentro del SGT N° 5 con el objetivo de armonizar y simplificar los registros y procedimientos en los controles y fiscalización del Acuerdo.



Al respecto la PPTP, manifestó que llevará a consulta a la Secretaría del Mercosur, sobre la creación de un grupo AD HOC para convocar a los puntos focales de los organismos ambientales nacionales y discutir los asuntos que vinculan con el transporte.



La delegación brasileña realizó una presentación, sobre los objetivos de corto y largo plazo para este tema en el SGT-5. Además de la participación de los organismos ambientales en un eventual nuevo Grupo Ad Hoc, destacó una propuesta de nueva Resolución —idea a ser discutida entre los países— que instruya a los organismos de aplicación del ATIT de los países como referencia única en sus territorios respecto de los datos registrales generales de las empresas de transporte.



El objetivo final será que los demás organismos de cada país que realizan acciones que afectan al transportista internacional reconozcan las licencias emitidas por los organismos de transporte nacionales, a fin de dejar de exigir documentos y reducir burocracias para la emisión de sus actos de autorización y otorgamiento, sin que ello interfiera de modo alguno en las atribuciones finales de cada institución.



Las delegaciones tomaron nota de la información presentada por la delegación brasileña y se comprometieron a seguir discutiendo el tema en las próximas reuniones.



La delegación argentina manifestó que existen muchos organismos intervinientes en una operación de transporte internacional (Migraciones, SENASA, Aduana, etc) que son transversales entre sí y se interrelacionan con transporte, sin que forme parte de su esquema y desarrollo de trabajo. Entiende que desde este Subgrupo, se puede hacer todas las interacciones que sean necesarias para consolidar acciones conjuntas ante todos los Organismos y que estas, resuelvan cuestiones que hoy deben ser generadas por el sector de transporte, sin que ello implique una conformación de una mesa ad hoc, específica, por lo que no comparte la idea de que se genere una mesa de asuntos ambientales, en el presente esquema de trabajo. Lo que no significa que pongamos a disposición toda la información necesaria, que la parte ambiental y quien lo necesite, para no duplicar pedidos a las empresas de transporte, respecto a su posición de empresa habilitada para el transporte internacional. No obstante ello, agradece la presentación realizada por la delegación de Brasil y procederá a su estudio.

La delegación de Uruguay celebró los esfuerzos que las demás delegaciones se encuentran realizando para atender esta problemática, la cual había sido planteada por su país en reiteradas oportunidades en reuniones previas e instancias bilaterales, a partir de los planteos de su sector privado respecto de las dificultades para acceder al mercado de ciertos productos, en virtud de la exigencia de registros o licencias que no pueden ser obtenidos por empresas extranjeras.

En cuanto a la propuesta presentada por la delegación de Brasil, manifestó que se trata de un desarrollo interesante de una idea que la propia delegación de Uruguay también había estado considerando, por lo que estimó oportuno continuar trabajando sobre la misma, a efectos de que las autoridades de transporte de cada país puedan validar y reconocerse mutuamente los registros relacionados con estas licencias o certificados.

## 12. OTROS TEMAS

### 12.1 Transporte propio realizado por Vehículos Colectivos. (Ej: Transporte de Instituciones de Enseñanza)

La delegación de Brasil realizó una presentación sobre el tema y se manifestó sobre la necesidad de establecer los requisitos para la realización de transporte propio por parte de instituciones educativas, deportivas y religiosas, con el fin de atender las numerosas solicitudes de estas instituciones para intercambios entre los países, y presentará una propuesta de instrucción en la próxima reunión ordinaria.



La delegación de la Argentina refirió a la modalidad utilizada en su país en relación con el transporte propio, indicando que a través de la Dirección Nacional de Transporte Automotor de Pasajeros se emite una "Comunicación de Tránsito" dirigida al país de destino, en la que se detallan el origen y destino del traslado, así como el paso fronterizo a utilizar.

Asimismo, en dicha comunicación se consigna la siguiente información:

1. Datos del evento al que asistirán los pasajeros (incluyendo la correspondiente invitación).
2. Datos de los conductores (licencia de conducir vigente).
3. Datos del/de los vehículos a utilizar (dominio, número de chasis, pólizas de seguro, revisión técnica y título de propiedad, el cual deberá estar a nombre de la institución u organismo solicitante).
4. Nómina de pasajeros.

Por último, se indica que el traslado deberá realizarse bajo la modalidad de circuito cerrado y con estricto cumplimiento de la normativa de tránsito y seguridad vial vigente.

La Delegación de Uruguay manifestó su acuerdo con la inclusión del asunto en el temario, así como con la intención de avanzar hacia un acuerdo que unifique las condiciones y requerimientos aplicables al transporte propio de pasajeros en el ámbito internacional.

En ese sentido, informó que en su país las empresas de transporte propio, así como sus vehículos, se encuentran registradas ante la Dirección Nacional de Transporte en una categoría específica, y que, con motivo de la realización de viajes internacionales, se les expide un permiso ocasional en circuito cerrado, sujeto a determinados requisitos, entre los que se incluyen: fundamentación escrita del traslado por parte de la institución, inspección técnica nacional vigente, seguros correspondientes y lista de pasajeros. Asimismo, señaló que condiciones similares resultan aplicables al transporte ocasional de carácter oficial.

Por otra parte, propuso compartir información relativa al tratamiento que los distintos países otorgan al transporte realizado por particulares en vehículos tipo mini ómnibus de pasajeros de 8 a 17 asientos, comprendidos dentro de la jurisdicción de los organismos reguladores, a efectos de contribuir a la mejora de los procedimientos de fiscalización respectivos.





## 12.2 Digitalización del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)


La delegación brasileña destacó la necesidad de mejorar la aplicabilidad del documento electrónico en el marco del MIC/DTA, considerando la evolución requerida para atender las demandas de escalabilidad y eficiencia operativa, así como la búsqueda de la simplificación y desburocratización de los flujos.


Aún sobre el tema de los documentos digitales, la delegación brasileña manifestó la intención de presentar una propuesta de modificación de la Resolución GMC 34/2019, que trata sobre los documentos de porte obligatorio, a fin de prever, de manera clara y objetiva, todos los formatos de verificación de la autenticidad de los documentos digitales actualmente existentes en cada país, de modo a permitir la operatividad del uso de documentos obligatorios en formato digital. Además, aclaró que la Resolución GMC 43/20 no fue suficiente en ese sentido, en tanto previó la necesidad de acuerdos bilaterales y multilaterales para definir los formatos digitales oficiales de cada documento.

El punto de partida, según la delegación brasileña, debe ser la tabla de documentos digitales que los países vienen construyendo desde la última PPTU.

 La delegación argentina escuchó atentamente la presentación realizada por la delegación de Brasil, manifestando su apoyo, destacando que la digitalización del MIC/DTA constituye una herramienta clave para avanzar en la agilización de los procesos fronterizos. En este sentido, informó que se encuentra en la etapa final el proceso de internalización del Protocolo de Aspectos Aduaneros de la ALADI.

 La delegación de Uruguay se manifestó a favor de los trabajos que se vienen realizando por parte de las administraciones aduaneras para la digitalización del MIC/DTA. En ese sentido, informó que su país ha procedido a internalizar el Octavo Protocolo Adicional al ATIT, que sustituye el Anexo I sobre Aspectos Aduaneros, a través del Decreto N° 176/026 de fecha 27 de marzo de 2026, el cual otorgará el marco jurídico necesario para avanzar en dicha iniciativa.

 Asimismo, se contó con la participación de la Dirección Nacional de Aduanas, la cual informó que se encuentra avanzando firmemente en la digitalización de sus procesos y promoviendo, en los distintos ámbitos, la eliminación progresiva del soporte papel.

 En ese marco, se destacó la coordinación que se viene realizando a nivel nacional con las autoridades de transporte para que puedan acceder a los diferentes eventos del sistema SINTIA, a efectos de fortalecer los mecanismos de control.



Finalmente, la Delegación de Uruguay valoró la relevancia de avanzar en los procesos de internalización del referido Protocolo por parte de los demás Estados Parte, a fin de posibilitar la efectiva implementación de estas herramientas.

### **12.3 Presentación de estudio realizado por el Sector Privado acerca del CRT Digital.**

El sector privado, presentó un proyecto realizado a través de la Consultora PROCOMEX sobre el CRT DIGITAL "CRT-e", destacando su relevancia estratégica para la integración y modernización de la infraestructura logística del sector. Asimismo, resaltó la importancia de la participación del sector gubernamental para aportar insumos que permitan el desarrollo de dicho estudio.

La delegación argentina manifestó su apoyo al acuerdo, entendiendo como positiva toda acción que implique la modernización del sistema de transporte y se puso a disposición en todo lo que refiera a este aspecto.

La delegación de Uruguay agradeció la presentación realizada por el Instituto PROCOMEX en relación con el proyecto de digitalización del CRT, así como la iniciativa impulsada por el sector privado en la materia.

Asimismo, manifestó que quedará a la espera de recibir los avances y resultados del estudio correspondiente, a efectos de determinar el grado de involucramiento que se requeriría por parte del sector público para su implementación, así como evaluar su viabilidad.

### **12.4 Reconocimiento de OBLEAS DE GNC (GAS NATURAL COMPRIMIDO) en el MERCOSUR**

La delegación de la Argentina manifestó que la modalidad de transporte propulsado a gas natural comprimido (GNC), como fuente de energía alternativa, se encuentra en crecimiento en su país. Señaló que, si bien en el ámbito del Mercosur existe normativa aplicable —como la Resolución GMC N° 34/2022, relativa a la seguridad de los equipos y válvulas de gas—, no se cuenta actualmente con un esquema de homologación regional en materia de habilitación de obleas, que este punto es relevante, para generar la libre circulación de estos vehículos en los Estados Partes, con la garantía del debido abastecimiento.



En ese marco, propuso remitir el tema al Subgrupo de Trabajo N° 3 del Mercosur, a fin de que analice la viabilidad de avanzar hacia un sistema de homologación regional de las obleas utilizadas.

La delegación de Uruguay informó que, en su país, no se encuentra permitido el uso de gas natural como combustible para vehículos terrestres, lo cual dificultaría la circulación de los mismos en su territorio, en la medida en que dicho combustible no se encuentra disponible. No obstante, señaló que quedará a la espera de la propuesta de la delegación de Argentina a efectos de proceder a su análisis.

La delegación brasileña coincide con la posición de la delegación argentina con respecto a la necesidad de estandarización de los equipos involucrados en el reabastecimiento de vehículos propulsados por gas, acordando mantener los estudios relativos al tema y eventualmente enviar una solicitud al SGT 3.

### 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	ANEXO R. PESOS Y DIMENSIONES
Anexo V	MODELO CITV
Anexo VI	MODELO DE CURSO DE TMP
Anexo VII	PRUEBAS REALIZADAS CIIT ARGENTINA
Anexo VIII	NOTA TÉCNICA SUBROGACIÓN SEGUROS
Anexo IX	NOTA CONDESUR
Anexo X	PRESENTACIÓN PROCOMEX

  
Por la delegación de Argentina  
REPRESENTANTE DIPLOMÁTICO  
FISCHE PRETEL

  
Por la delegación de Brasil  
CÁLICLES MÁNICA

  
Por la delegación de Paraguay  
JUAN VELAZQUEZ

  
Por la delegación de Uruguay  
REPRESENTANTE DIPLOMÁTICO  
Julio C. Filippini