



MERCOSUR/SGT N° 5/ACTA N° 02/18

LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 “TRANSPORTE”

Se realizó en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, entre los días 21 al 23 de noviembre de 2018, la LIV Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transporte”, con la presencia de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

La Delegación de Chile, participó en los términos de la Decisión CMC N° 18/04.

La Reunión contó también con la participación de representante de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

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

La Agenda consta como **ANEXO II**.

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

El Director Nacional de Transporte de Uruguay, Sr. Felipe Martín, en calidad de Presidencia *Pro Tempore* del MERCOSUR, dio inicio a la reunión dando la bienvenida a las delegaciones.

Las delegaciones agradecieron el cálido recibimiento y expresaron su deseo de lograr avances durante el desarrollo de la Reunión.

En la reunión fueron tratados los siguientes temas:

1. ARMONIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

La PPTU hizo un repaso de los cometidos de la Comisión refiriéndose a las actividades previstas en el Programa de Trabajo 2017-2018, en particular lo referente a las líneas de acción llevadas adelante para el desarrollo de herramientas para la armonización de los procedimientos de fiscalización. Al respecto citó el análisis de la propuesta de “Directrices de Fiscalización del Transporte Carretero Internacional de Carga y Pasajeros” elaborada por la Delegación de Brasil, los esfuerzos por acordar respecto a los documentos de porte obligatorio en el ámbito del SGT N° 5 y en la Comisión del Artículo 16 del ATIT, los operativos de fiscalización conjuntos llevados adelante en diversos puntos fronterizos con Brasil y la propuesta de ese país para la realización de un curso intensivo en materia de fiscalización.

Asimismo, hizo referencia a lo recogido al final del tratamiento del tema en la

Reunión Técnica Preparatoria, en cuanto a procurar cerrar a la brevedad una primera etapa con un acuerdo respecto a los documentos de porte obligatorio.

Sobre este punto, señaló que en la XIX Reunión de la Comisión del Artículo 16 se registró un importante avance, por cuanto en el punto 2.3.2 del acta, se menciona que se identificaron los documentos generadores de infracción por no poseerlos o no portarlos en el transporte de cargas y pasajeros, lo que se trasladó al proyecto de Protocolo modificativo del vigente, sustituyendo la infracción "No exhibir los documentos de transporte de porte obligatorio" por no exhibir o no portar cada uno de ellos.

En consecuencia, propuso considerar la posibilidad de realizar algún tipo de pronunciamiento del Plenario acordando los documentos de porte obligatorio referidos en la Comisión del Artículo 16. Señaló asimismo la necesidad de analizar lo referente a la licencia de conducir habilitante y la documentación de propiedad, sobre lo cual se han observado diferencias entre los países.

La Delegación de Argentina manifestó en relación a los documentos de porte obligatorio, que considera importante seguir dando tratamiento a los puntos sobre los que hay divergencia en la Comisión del Artículo 16 y dar por cerrado aquellos sobre los que existe consenso a fin de tenerlos por aprobados en la presente reunión. En este sentido, con relación al seguro de responsabilidad civil por daños a la carga, considera que no es un documento de porte obligatorio, con relación a la licencia de conducir habilitante y el documento de propiedad, sostiene que, si bien son documentos controlados por autoridades de tránsito, constituyen elementos de requerimiento necesario al tiempo de fiscalizar el transporte.

B
R
Asimismo, puso a conocimiento del resto de las delegaciones la fiscalización conjunta realizada con Brasil en Pasos de Los Libres – Uruguayana, los días 12 a 14 de noviembre del corriente año, con resultados muy provechosos para ambos países. Entre los temas abordados se encontraron los de fiscalización con PDA a vehículos y a conductores, los documentos de porte obligatorio para transporte de pasajeros y cargas, demostración de los procedimientos vía web referidos a viajes ocasionales, circuitos experimentales, psicofísico, vehículos habilitados, consulta de actas. Se propuso la realización de una Reunión Tripartita de Fiscalización, entre Argentina, Brasil y Paraguay, a realizarse en la zona de la Triple Frontera, a la que Brasil y Paraguay accedieron. El acta de fiscalización conjunta suscripta por ambos países consta como **ANEXO IV**.

F
Por último, hizo mención a los temas que ya fueron abordados en la reunión técnica en cuanto a Fiscalización Inteligente Simple (FIS) mediante el uso de equipos PDA (*Personal Digital Assistant*), la jornada de descanso de los choferes de doce (12) horas, las UCP (Unidad de Control Psicofísico) y el link de horarios.

O
A su turno la Delegación de Brasil informó que internamente la Dirección de la ANTT, en el mes de octubre, aprobó el manual de fiscalización, quedando a disposición para recibir eventuales sugerencias y comentarios. Asimismo, manifestó su satisfacción por lo provechoso que resultó la experiencia conjunta

de fiscalización con Argentina en Paso de los Libres – Uruguayana, agregando que se está programando otra instancia próxima a Punta Porá.

Señaló también que el operativo conjunto al que se hizo mención no fue sólo de fiscalización operativa sino teórica en cuanto al procedimiento, destacando que se pretende uniformizar la actuación de los fiscalizadores, para que los transportistas no se sorprendan con actuaciones diferentes al pasar de un lado a otro de la frontera.

En cuanto a su propuesta de realizar un curso intensivo de fiscalización en la sede de la Policía Rodoviaria en Florianópolis, manifestó que se está trabajando en ese proyecto y que se estima que podría concretarse en el primer trimestre de 2019.

En cuanto a los documentos de porte obligatorio se manifestó proclive a cerrar esta etapa con un acuerdo sobre los mismos, destacando que con relación a la licencia de conducir habilitante y el documento de propiedad, aun siendo competencia de tránsito, resulta inconcebible pensar que no sea exigible por las autoridades de transporte.

A su turno la Delegación de Paraguay informó de la próxima realización de un operativo de fiscalización conjunta próximo a Pedro Juan Caballero y de su interés de agregar al proceso de armonización, lo referente a la fiscalización del tacógrafo, agregando que queda pendiente de la comunicación respecto al curso de fiscalización.

Con relación a la posibilidad de acordar respecto a los documentos de porte obligatorio, manifestó su preocupación por la situación que se da en su país con la licencia de conducir habilitante, que se expide por parte de los municipios, encontrándose en una transición hacia lo que establece la norma de rango legal. Por ello, solicitó a los demás países que se acepten las licencias de conducir de los choferes paraguayos, asumiendo que si salieron de su país fue verificada su licencia de conducir y la misma es válida.

Agregó asimismo que, si bien el control de la licencia de conducir y el documento de propiedad no son competencia de la DINATRAN, la misma actúa como coordinación con la policía caminera y otros organismos.

La Delegación de Brasil solicitó que la Delegación de Paraguay remita la información sobre los distintos tipos de licencia de conducir en su país, a efectos de analizar el punto, la que la Delegación de Paraguay proporcionó en el desarrollo de la reunión, que consta como **ANEXO V**.

Agregó asimismo que existen asimetrías en cuanto a las competencias de los organismos de aplicación del ATIT en materia de tránsito. En el caso de la ANTT, la Agencia tiene competencia en materia de transporte, y al constatar la infracción el talonario utilizado requiere ingresar la información del conductor y del vehículo. A modo de ejemplo citó las multas por exceso de peso, señalando que la tendencia sería retirar del segundo protocolo sobre infracciones y sanciones al ATIT las multas de tránsito.

Por su parte, la Delegación de Chile advirtió que la exigencia del certificado de dominio del vehículo puede llevar a una contradicción con lo establecido en el artículo 31.3 del ATIT, destacando que, si la finalidad es identificar al infractor, este es la empresa habilitada. Agregó asimismo que existen policías provinciales que fiscalizan tránsito y transporte con criterios diferentes, por lo que los esfuerzos por armonizar deberían alcanzar también a los órganos provinciales.

Luego del intercambio realizado, se coincidió en concluir una primera etapa de la armonización de los procesos de fiscalización, con una declaración sobre lo que considera el Subgrupo como documentos de porte obligatorio, la cual consta como **ANEXO VI**.

2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

2.1 Estado de situación del Proyecto de Decisión sobre el Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR.

La PPTU informó sobre el estado de situación del proyecto de Decisión "Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR".

R
Al respecto indicó que, conforme lo solicitado por el GMC, en ocasión de su CVIII Reunión Ordinaria realizada en la ciudad de Asunción, República del Paraguay durante los días 15 y 16 de junio de 2018 y lo establecido en la Reunión Técnica Preparatoria de este SGT N°5, se realizó en Montevideo, entre los días 15 y 16 del corriente, una reunión entre los técnicos del Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas (GTMP) y los funcionarios de la Secretaría del MERCOSUR (SM).

R
En dicha ocasión se realizó un estudio de los hallazgos presentados por la SM, lo que permitió validar la correspondencia entre las versiones en español y portugués del texto actualizado del Acuerdo. La Ayuda Memoria de la reunión constan como **ANEXO VII**.

f
En el sitio <https://nube.mercosur.int/index.php/s/l6KiGpSvNBTYaeT>, puede accederse a los textos finales consensuados en la reunión.

f
El proyecto de Decisión que fuera elevado por el SGT N°5 en su LII Reunión, ya corregido por la SM, se encuentra en condiciones de ser tratado en la próxima reunión del GMC.

d
Todas las delegaciones aprobaron el trabajo realizado y se comprometieron a gestionar ante sus representaciones permanentes en ALADI a efectos que la instancia prevista en el Artículo 3 del proyecto de Decisión conduzca a una rápida puesta en vigencia de las disposiciones del nuevo Acuerdo.

2.2 Requisitos para la elaboración de las Fichas de Emergencia

La PPTU expresó que del análisis que efectuó de las dos propuestas iniciales en idioma español de las instrucciones para la confección de la Ficha de Emergencia, en base a la Norma ABNT N°7503, presentadas por las delegaciones de Argentina y Uruguay en la Reunión Técnica Preparatoria surgían entre otras, las siguientes observaciones:

1. Sería necesario establecer el alcance de las instrucciones en tanto en principio aplicarían a las mercancías peligrosas y productos químicos considerados como no peligrosos para el transporte.
2. La terminología que se debería emplear tendría que ser coherente con la empleada en el Acuerdo.
3. La información sobre incompatibilidades de las mercancías peligrosas no debería ser facultativa, sino obligatoria.

La Delegación de Paraguay coincidió con la PPTU en el sentido de la necesaria correspondencia de los términos técnicos a emplear en las instrucciones con los empleados en la versión en español del Acuerdo. Agregó que la expedición de la Ficha de Emergencia no le corresponde a la empresa transportista, deberá definir el mecanismo mediante el cual los proveedores pasen a emitirlas a partir de los formatos que se acuerden.

La Delegación de Argentina destacó que la Ficha de Emergencia es de obligatorio porte en el transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR y se comprometió a circular una nueva propuesta de instructivo que recoja las observaciones recibidas.

Todas las delegaciones coincidieron en incluir la actividad en el Programa de Trabajo 2019-2020 del SGT N°5, con la expectativa de elevar un proyecto de Resolución al GMC en la próxima Presidencia *Pro Tempore* de Argentina.

2.3 Armonización de los procedimientos de control del transporte por carretera de mercancías peligrosas

La PPTU realizó una breve referencia sobre el tema, identificando los compromisos asumidos en la Reunión Técnica Preparatoria.

La Delegación de Brasil comunicó que en un plazo máximo de treinta días estará en condiciones de remitir al resto de las delegaciones una propuesta de Manual de Fiscalización del Transporte de Mercancías Peligrosas el cual tendrá un alcance similar al aprobado mediante la Resolución GMC N°10/00 pero contendrá nuevos aportes en correspondencia con la actualización de las disposiciones del Acuerdo.

La Delegación de Paraguay planteó la problemática que se está presentando en el tráfico con Brasil producto de que las autoridades de fiscalización de este país no reconocen la documentación emitida por parte del Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN) de Paraguay a vehículos cisterna de transporte de mercancías peligrosas. Agregó que el INTN ha

adoptado los modelos de certificados y placas metálicas para cisternas en correspondencia con las regulaciones del INMETRO de Brasil por lo que entiende que las autoridades de fiscalización de ese país deben reconocer la documentación emitida por el INTN y encontrar una solución definitiva a esta problemática.

Por su parte, la Delegación de Brasil expresó que el personal de fiscalización en ruta reconoce la documentación emitida por el país de origen, a menos que se verifique la existencia de situaciones que pueden comprometer la seguridad en la circulación de los vehículos. Agregó que en los casos que se comprueben situaciones irregulares la Autoridad Competente de Paraguay será inmediatamente informada.

La Delegación Argentina informó que en junio de 2017 se realizó un estudio comparado sobre los distintos controles y laboratorios habilitados para realizar las revisiones correspondientes, por lo cual entiende que al analizar la propuesta de Brasil se debería tomar en consideración las conclusiones del mencionado estudio.

Todas las delegaciones acordaron incluir el tratamiento de este tema en el Programa de Trabajo 2019-2020 del SGT N°5.

3. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

3.1 Empleo de Neumáticos Superanchos en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus

La PPTU realizó una breve descripción sobre la situación actual del tratamiento de este tema donde existe un acuerdo de Argentina, Brasil y Uruguay.

La Delegación de Paraguay informó que existe un informe técnico elaborado por la Dirección de Vialidad que es favorable a permitir el empleo de neumáticos superanchos en ejes delanteros de ómnibus con un peso máximo de 7t. No obstante, agregó, este informe fue remitido al Vice-Ministerio de Transportes a efectos de ser analizado por la Comisión de Pesos y Dimensiones por lo que en esta reunión del SGT N°5, todavía no está en condiciones de adherir a la promoción de un proyecto de Acuerdo del GMC.

En base a lo expuesto las delegaciones acordaron mantener todavía en la agenda el tratamiento de este tema con la expectativa de poder elaborar el texto de un Acuerdo durante la próxima Presidencia *Pro Tempore* de Argentina.

En esa línea la PPTU presentó una propuesta de proyecto de Resolución GMC que consta como **ANEXO VIII/ MERCOSUR/LIVSGT N° 5/DT N° 01/18**.

3.2 Ómnibus MERCOSUR.

La PPTU realizó un breve resumen sobre el estado de situación de este tema y las dificultades de alcanzar consensos, sobre todo en materia de altura y de

pesos de los vehículos.

La Delegación de Brasil expresó que no compartía la calificación de complejidad de la situación efectuada por la Delegación de Uruguay en el entendido que los ómnibus de 15m ya son aceptados por todos los países del MERCOSUR con excepción de Uruguay, que han demostrado no generar inconvenientes en la circulación, y posibilitar más opciones para mejorar la competitividad del transporte por carretera frente a otros modos de transporte.

La Delegación de Uruguay aclaró que el problema de fondo va más allá de los ómnibus de 15m y doble piso y también se observa en los de 14m y doble piso o piso y medio donde se aprecian incumplimientos de los límites en materia de altura máxima y pesos por ejes prescritos en la Resolución GMC N°65/08.

La Delegación de Argentina expresó reconocer las inconsistencias actuales entre los pesos de los ómnibus y lo dispuesto en la Resolución GMC N° 65/08 y propuso trabajar a partir de dos líneas de acción: la corrección de las distribuciones en los pesos de los vehículos a través de la promoción de ómnibus de 15m de largo "de piso y medio", más livianos que los de doble piso, a ser equipados con neumáticos superanchos en los ejes delanteros y traseros, dotados de una capacidad en el entorno de los 50 pasajeros. Entiende que estas medidas podrían contribuir a reorientar la oferta hacia el empleo de vehículos que a su juicio se transformarían en una opción más económica para las empresas en el corto y mediano plazo.

La Delegación de Uruguay expresó su disposición a acompañar la propuesta de la Delegación de Argentina, agregando que retiraba el documento que sobre el tema "Ómnibus del MERCOSUR" presentara en la LII Reunión del SGT N°5. Sin perjuicio de lo anterior, destacó que en materia de nuevos límites de pesos para ómnibus continúa proponiendo los valores contenidos en dicho documento en insistió en la necesidad de revisar los pesos por pasajero y equipaje que se incluyen en la Resolución GMC N°19/02.

La Delegación de Paraguay destacó que las autoridades competentes deberían desarrollar acciones que lleven a las empresas a cumplir con las resoluciones que en materia de pesos y dimensiones emanen del SGT N°5, tomando en cuenta que no se pueden llegar a situaciones que perjudiquen el transporte de personas.

Asimismo, reiteró que en su país rige la Resolución MOPC 57/2018 que establece que la longitud máxima de las unidades de doble piso es de 15 m, altura máxima de 4,10 m, ancho máximo de 2,60 m y que deben poseer doble eje delantero, limitador de velocidad, freno ABS y suspensión neumática.

En cuanto a la propuesta de ómnibus MERCOSUR presentada por la Delegación de Uruguay, reiteró que el mismo fue motivo de análisis entre funcionarios del Gobierno y el sector empresarial. En dicha oportunidad el representante del Ministerio de Industria y Comercio informó que la calidad del combustible diesel en Paraguay se encuentra muy cercana a las especificaciones técnicas del EURO IV y que la Resolución 1124/16 establece

el contenido de azufre máximo del diesel tipo 1 de 10 ppm y el diesel tipo 2 de 50 ppm, ambos parámetros se ajustan perfectamente a la tecnología del EURO IV.

La Delegación de Uruguay compartió lo expresado por la Delegación de Paraguay y manifestó que no desea que en el ejercicio de las actividades legítimas del control del cumplimiento de las regulaciones de transporte se generen situaciones de extrema incomodidad para los pasajeros.

Por su parte, la Delegación de Chile expresó que su normativa permite la circulación de ómnibus de 15m de largo total, medida que no aplica a los ómnibus de doble piso.

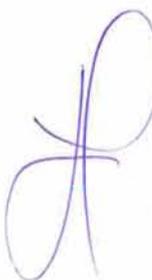
Todas las delegaciones acordaron mantener el tema en la agenda del SGT N°5 y reorientar el tratamiento del mismo a partir de la propuesta de la Delegación de Argentina.

3.3 Establecimiento de tolerancia en la medición de peso por eje y peso bruto total en los vehículos de transporte por carretera.

La PPTU se refirió a la propuesta de Resolución "Régimen de Infracciones y Sanciones por incumplimiento de los límites de pesos máximos establecidos para vehículos de transporte internacional por carretera en el MERCOSUR" que presentara en oportunidad de la LIII Reunión Ordinaria del SGT N° 5.

 La Delegación de Paraguay expresó que comparte la propuesta de la Delegación de Uruguay en tanto se puede considerar que consagra un sistema gradual de sanciones y montos, agregando que se encontraba en un proceso de adaptación de su normativa interna aplicable al transporte internacional y nacional.

 La Delegación de Brasil informó que los días 06 y 07 de diciembre está prevista la realización de un evento de dos días de duración durante el cual se analizarán diferentes aspectos vinculados con el tema pesaje dinámico de vehículos. En ese sentido, adelantó que cursará en los próximos días invitaciones a los Señores Coordinadores Nacionales del SGT N°5.

 Asimismo, agregó que la propuesta de escala de valores que propuso en la Reunión Técnica Preparatoria de la LII Reunión del SGT N°5, a partir de la cual la Delegación de Uruguay presentó un proyecto de Resolución alternativo, la retira presentando otra propuesta, que consta como **ANEXO IX**.

 Se trata de un régimen de infracciones basado en la misma escala de intervalos de excesos, pero con nuevos valores de multa adoptando para el primero y último intervalo los valores de multas establecidas para infracciones leves y graves, respectivamente, en el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del ATIT.

Las delegaciones acordaron analizar las dos propuestas presentadas y continuar con el tratamiento del tema en ocasión de la próxima Reunión

Ordinaria del SGT N° 5.

Asimismo, acordaron desarrollar una línea de acción con el objetivo de lograr el intercambio de experiencias en materia de pesaje dinámico de vehículos.

La Delegación de Brasil hizo mención a que la aplicación de la normativa de cada país debe estar de acuerdo con la normativa MERCOSUR, Resolución N° 14/14 "Régimen de Infracciones y Sanciones Aplicables por Incumplimiento de los Límites de Peso en Vehículos de Transporte Internacional por Carretera en el MERCOSUR".

4. Temas derivados del Subgrupo de Trabajo N°3 "Reglamentos Técnicos" y Evaluación de la Conformidad – Comisión de Industria Automotriz.

4.1 Limitador de velocidad en vehículos.

La PPTU recordó la instrucción del GMC al SGT N°5 para que se le remitan comentarios sobre los artículos 2 y 4 del proyecto de Resolución N° 02/14 Rev.2 "Reglamento Técnico MERCOSUR de Limitadores de Velocidad".

Destacó que a su juicio el mencionado Reglamento Técnico no establece en sí la obligatoriedad de incorporación de dichos dispositivos en ninguna categoría vehicular, aunque aplica a todos los tipos de vehículos de las categorías M y N. Agregó que le correspondería al SGT N°5 definir cuál es el tipo de limitador de velocidad que se debería exigir, a qué tipo de vehículos, la velocidad de seteo de los dispositivos y la fecha de entrada en vigencia de una Resolución.

La Delegación Argentina expresó que considera prioritaria la elaboración por parte del SGT N°5 de un proyecto de Resolución en la materia, pues contribuirá a la preservación de vidas y propiedades. Recordó algunos elementos de la propuesta que efectuara en la Reunión Técnica Preparatoria de la LII Reunión del SGT N°5 entre otros, tipo de vehículos "0km", potencia mínima del motor, velocidad de seteo de 100km/h.

La Delegación de Paraguay expresó que respecto a la propuesta formulada por Argentina podría adherirse a la misma siempre y cuando se apliquen estos dispositivos a las nuevas unidades a ser incorporadas al parque automotor cero kilómetros.

En el entendido que el SGT N°3 ya ha elevado una propuesta de norma y que las consultas del GMC se refieren a aspectos dispositivos del proyecto de Resolución elevado por el SGT N°3, las delegaciones acordaron incorporar al Programa de Trabajo 2019-2020 la elaboración de un Acuerdo sobre la base de la propuesta formulada por la Delegación de Argentina.

La nota de respuesta suscripta por los coordinadores del SGT N°5 a la instrucción del GMC respecto a remitir comentarios sobre los artículos 2 y 4 del proyecto antes mencionado, consta como **ANEXO X-MERCOSUR/LIV SGT N°5/DT 01/18.**

4.2 Cinturón de Seguridad.

Con relación a la elaboración de los Reglamentos Técnicos referentes a cinturones de seguridad y sus anclajes, se informó que no se identificaron aportes adicionales a lo expuesto en la última reunión.

4.3 Luces de identificación vehicular

Con relación a la elaboración del Reglamento Técnico en esta materia expresó que el estado de situación no ha variado respecto a lo que se informara en las Reuniones del SGT N° 5 del semestre anterior.

4.4 Frenos ABS en camiones y en semirremolques.

La Delegación de Argentina expresó que a su juicio el SGT N°5 debería elevar, a la mayor brevedad posible, un proyecto de Resolución al GMC estableciendo la obligatoriedad de que los vehículos, automotores y arrastrados, dispongan de un sistema de frenos ABS. Sería un aporte fundamental a la seguridad vial que evitaría situaciones de riesgo como las que se producen cuando un vehículo de tracción dispone de sistema ABS y el vehículo arrastrado no.

La Delegación de Paraguay acordó con el pedido de avanzar en una reglamentación precisando que la exigencia del sistema de frenos ABS debería concretarse, tanto para vehículos nuevos como usados a ser incorporados al parque de empresas permisionarias.

Las delegaciones acordaron incorporar en el Programa de Trabajo 2019-2020 el tratamiento de este tema.

5. INTEGRACIÓN DIGITAL DE LAS INFORMACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGAS. SISTEMATIZACIÓN DE DATOS DEL SGT N°5 DEL MERCOSUR.

El SGT N° 5 tomó nota de los resultados de la reunión realizada en la ciudad de Montevideo entre los días 21 y 23 de noviembre de 2018, con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. El Acta de la mencionada reunión consta como **ANEXO XI**.

A continuación, se realizó una muestra del estado de situación de la interconexión entre los organismos de aplicación de Paraguay y Uruguay en base a los *webservices* desarrollados.

En la presentación se pudo observar el proceso mediante el cual, luego de finalizado el trabajo interno de emisión de un permiso originario por parte de Uruguay para el tráfico con Paraguay, el mismo se envió y fue recibido por Paraguay, accediendo al permiso con su planilla de descripción de flota.

De igual manera, el representante de Paraguay, mostró el envío desde su sistema propio, de un permiso originario hacia Uruguay, observándose su

recepción por parte de la autoridad uruguaya, con la planilla de descripción de flora asociada.

Las delegaciones manifestaron su satisfacción por los avances logrados en esta primera etapa, considerando que ello significará un paso cualitativo muy importante, para lo que comprometieron sus esfuerzos a efectos de que en la próxima reunión preparatoria, esta etapa pueda ser alcanzada en todos los tráficos bilaterales.

Entre los próximos pasos, se trabajará con relación a la calidad de los datos y los impactos en los sistemas internos de los países.

Las delegaciones ratificaron la necesidad del trabajo conjunto de los técnicos informáticos con los responsables de las áreas operativas del transporte internacional de cargas, a efectos de que el desarrollo contemple las necesidades de los procesos que se desarrollan en función de la normativa vigente.

6. IDENTIFICACIÓN ELECTRÓNICA DE VEHÍCULOS – RFID

La PPTU se refirió al compromiso asumido por las delegaciones en la reunión preparatoria sobre la presentación de la información específica en materia de características técnicas de las antenas y *Tags*, a efectos de completar el diagnóstico sobre la viabilidad de lectura de los dispositivos empleados en los diferentes países.

La Delegación de Argentina presentó la norma de la Comisión Nacional de Comunicaciones de su país, que contiene los requisitos técnicos de los equipos y dispositivos de RFID. Dicha norma consta como **ANEXO XII**.

La Delegación de Brasil informó que en su país se utilizan *tags* pasivos y las antenas pueden leer en la frecuencia de 915MHz. Asimismo, realizó una presentación sobre el proyecto denominado Canal Verde mediante el cual se realiza la fiscalización de los vehículos de transporte a través de 55 antenas dispuestas en diferentes puntos de la red vial federal. Agregó que está prevista la instalación en una segunda etapa de más de 32 puestos de control además de puestos de fronteras habilitados.

Asimismo expresó, que con el sistema de control con tecnología RFID y OCR, logró reducir el congestionamiento en el Puerto de Santos.

La Delegación de Paraguay informó que sus antenas pueden leer *tags* pasivos en el rango de frecuencias 922MHz y 924MHz, aunque está gestionando ante la CONATEL una ampliación del rango de 917MHz a 928MHz. Agregó que se pretende trabajar en una sola frecuencia para que se pueda garantizar la interoperabilidad con todos los sistemas empleados en el resto de los países, en particular con las informadas por la Delegación de Uruguay.

Finalmente destacó la importancia de trabajar este tema en coordinación con el SGT N° 1 Comunicaciones.

Las delegaciones acordaron continuar con el tratamiento del tema en ocasión de la próxima Reunión Ordinaria del SGT N° 5.

7. IDENTIFICACIÓN DE EQUIPAJES

Las delegaciones trabajaron sobre la propuesta de norma de "Identificación de equipaje asociado al pasajero" presentada en la última Reunión Técnica Preparatoria por la Delegación Argentina y aprobaron el Proyecto de Resolución N° 02/18 que se eleva para consideración del GMC, el cual consta como **ANEXO XIII**.

8. SEGUROS EN EL ÁMBITO DEL MERCOSUR

La PPTU informó que del acta de la XLIII Reunión Ordinaria del SGT N° 4 realizada en Montevideo los días 9 al 11 de mayo de 2018, surge que si bien se efectuó una reunión conjunta del SGT N° 5 con la Comisión de Seguros, ésta última no ha tratado el tema que se le adelantara en dicha oportunidad, a la espera de la presentación de una solicitud formal de parte del SGT N° 5.

La Delegación de Paraguay consultó si correspondería continuar con la consulta en la medida en que la Delegación de Argentina, en su momento, adelantó su imposibilidad de acceder a la contratación de los seguros exigidos por el ATIT en el país de destino, debido a lo establecido en una norma de rango legal cuyo texto fue adjuntado en reuniones anteriores.

La Delegación de Uruguay hizo referencia a que posteriormente se realizó una propuesta de modificación del Artículo 6° del Anexo III "Aspectos de Seguros" del ATIT por parte de la Delegación de Brasil en el ámbito de la Comisión del Artículo 16, por lo que sobre ese texto concreto deberán pronunciarse las delegaciones en la próxima reunión que tendrá lugar en el mes de mayo próximo.

En ese sentido, en la medida en que de acuerdo a lo establecido en el artículo 2° de la Resolución GMC 07/92 que crea la Comisión de Seguros dependiente del SGT N° 4, se establece que todos los Subgrupos de Trabajo deberán canalizar el tratamiento de los aspectos vinculados con el tema Seguros a través de dicha Comisión, sugiriendo cumplir con el requisito formal para contar con el pronunciamiento de la Comisión de Seguros.

La Delegación de Paraguay hizo referencia a la consulta que formuló a la Superintendencia de Seguros de su país y en especial a la recomendación realizada por dicho organismo en cuanto a desarrollar de manera exhaustiva los motivos que llevaron a la realización de la propuesta. La nota de respuesta consta como **ANEXO XIV**.

La Delegación de Brasil se comprometió a aportar el justificativo de la misma antes de la próxima reunión del SGT N° 5 adelantando, como primer punto, la

necesidad de aclarar el texto del Acuerdo sobre ese tema.

La Delegación de Chile informó que ha suscrito un acuerdo bilateral con Brasil que acepta la contratación de los seguros que exige el ATIT en el país de destino, señalando que a su juicio la norma actual no es totalmente clara. Ello, por cuanto expresa en el artículo 6° del Anexo III que serán válidos los seguros por responsabilidad civil contractual y extracontractual cubiertos por compañías aseguradoras del país de origen de la transportadora, siempre que tuvieren acuerdos con las aseguradoras del país o países por donde transiten los asegurados, estaría haciendo mención a la excepción a la regla general, que sería que el seguro se pueda contratar en el país de destino, lo que facilitaría los reclamos a los afectados.

Agregó asimismo que ello podría tener como consecuencia un abaratamiento de las primas.

Luego del intercambio de ideas las delegaciones coincidieron en suscribir la nota dirigida al SGT N° 4 que consta como **ANEXO XV**, que será enviada con copia al GMC, de acuerdo a los procedimientos establecidos en la Decisión CMC N° 24/14, Anexo II, Tareas conjuntas entre los órganos de la estructura institucional del MERCOSUR.

9. TRANSPORTE MARÍTIMO

El SGT N° 5 tomó nota de los resultados de la reunión realizada en la ciudad de Montevideo entre los días 21 y 23 de noviembre de 2018, con la presencia de las delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay. Teniendo en cuenta que la Delegación Argentina participó de la reunión de forma remota, el Acta está sujeta a lo dispuesto por la Decisión CMC N° 44/15. El Acta de la mencionada reunión consta como **ANEXO XVI**.

10. TRANSPORTE FERROVIARIO

El SGT N° 5 tomó nota de los resultados de la reunión realizada en la ciudad de Montevideo el día 21 de noviembre de 2018, con la presencia de las delegaciones de Paraguay y Uruguay. Teniendo en cuenta que la Delegación Argentina participó de la reunión de forma remota, y Brasil no tuvo representante, el Acta está sujeta a lo dispuesto por la Decisión CMC N° 44/15. El Acta de la mencionada reunión consta como **ANEXO XVII**.

11. OTROS ASUNTOS

11.1 Transporte propio realizado por vehículos colectivos.

La PPTU realizó un breve resumen del estado de situación del tema.

La Delegación de Paraguay expresó que no se considera necesario la creación de la figura, considerando que si se cumplen los requisitos exigidos por las normas existentes, se habilitaría el transporte.

La Delegación de Brasil informó que en su país el usuario brindará la información inicial con todos los requisitos conforme las normas.

La Delegación de Argentina explicó como es la práctica que se cumple en ese país.

Las delegaciones intercambiaron comentarios sobre el tema y se consideró concluido el punto.

11.2 Operador Logístico/Operador Económico Autorizado (OEA)

El representante de la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay realizó una presentación sobre el Programa Operador Económico Autorizado, que consta como **ANEXO XVIII**.

Las delegaciones agradecieron la presentación y la representante de ALADI felicitó por el trabajo realizado e informó que se está preparando un estudio sobre los requisitos que son exigidos por los países y los tipos de operadores, como un aporte más a la temática.

La Delegación de Brasil hizo referencia a la importancia en capacitar a los operadores en OEA y tener esta certificación.

La Delegación Argentina informó sobre la próxima prueba piloto que se llevara a cabo en Santo Tome, al tiempo que resalto la importancia del instituto y de que las empresas de transporte cuenten con certificación OEA.

 La Delegación de Uruguay destacó la importancia del reconocimiento mutuo de la certificación, para el país tanto en origen como en destino.

 La Delegación de Paraguay informó que el sector empresarial de su país solicitó a su Aduana la presentación de todos los antecedentes referidos al tema Operador Económico Autorizado. Ésta convocó al sector empresarial realizando la presentación sobre el tema informando que lo actuado hasta la fecha sobre este particular estuvo destinado a Despachantes de Aduanas y que a partir del mes de diciembre de 2018 se estaría trabajando con la presentación a los operadores de transporte.

 El representante de Aduana de Uruguay indicó que el sector privado tendría que evaluar que si bien el programa comporta un costo, el mismo contribuye a profesionalizar al sector y a introducir mejoras de gestión a nivel de las empresas. Agregó asimismo que los Estados podrían apoyar a las empresas a implementar este programa.

 A su vez, las delegaciones entienden la importancia de promover este tipo de iniciativas, con la salvedad que las mismas tienen el carácter de ser facultativas y no obligatorias.

11.3 Armonización de los procedimientos para la Complementación de Permisos y Modificación de Flota

La PPTU hizo referencia a la información intercambiada sobre el tema en la última Reunión Preparatoria.

La Delegación de Paraguay solicita que se dé cumplimiento a lo establecido en el ATIT. La dicotomía observada en algunos casos entre el reglamento y la práctica requiere alinearse con las exigencias que establece el mismo. Se presenta un documento sobre los antecedentes del tema, que consta como **ANEXO XIX**.

La Delegación de Chile informa que cuando se le requiere el otorgamiento de permisos complementarios no entrega provisorios, sino que emite directamente el permiso. Asimismo, y atendiendo a que las flotas se remiten en un archivo plano, que obliga a reescribir los datos recibidos, propone utilizar un *web service* para la transmisión de las flotas autorizadas que integran un permiso originario, así como las que corresponden a modificaciones de flota.

La Delegación de Brasil, informó que en la reunión de Foz Iguacu se realizó un gran avance al analizar los procedimientos tecnológicos en el área de transporte, y se está buscando, el uso de tecnologías con el fin de facilitar las operaciones y que consta en el sitio web de la ANTT instrucciones sobre procedimientos y documentos exigidos acorde con el ATIT.

La Delegación de Uruguay hizo referencia a la información ya aportada sobre los procedimientos de otorgamiento del permiso complementario y modificaciones de flota, la que se menciona en el numeral 9.3 y en los Anexos XII y XIII del Acta de la LIII Reunión.

La Delegación argentina manifiesto que cuenta con una norma clara y abreviada en relación a los permisos complementarios que es la Resolución N° 433 2016 por lo que no parecería necesario la conformación de una Comisión de Armonización de Procedimientos para la Complementación de Permisos, máxime habiendo una Comisión de Informáticos tratando el tema del intercambio de información y transmisión de datos por *web service*. Asimismo, destaco que ante la eventualidad de cualquier inconveniente que pudiera surgir se encuentra a disposición para dar tratamiento al mismo.

El tema se mantiene en agenda.

11.4 Sistema de carga de vehículos eléctricos

La PPTU retomó la propuesta de la Delegación de Argentina de incorporar en la agenda de este Subgrupo el tema "Sistema de carga de vehículos eléctricos", para trabajar en la armonización y compatibilización de los sistemas de carga a nivel regional.

La Delegación de Uruguay informó que el Estado uruguayo actualmente cuenta con distintos apoyos a vehículos eléctricos. En el caso de vehículos livianos hay un incentivo para pasarse a la tecnología eléctrica y la empresa de energía eléctrica UTE hizo convenios en dos corredores con la empresa petrolera

ANCAP para realizar cargas rápidas.

La Delegación Argentina a los fines de enmarcar el nuevo tema de agenda mencionó que cuentan con una recopilación de la información, donde a modo ilustrativo se hace referencia al alcance de la temática, en el mismo se detallan los distintos tipos de cargas y conectores. Dicho aporte puede ser tenido en cuenta para armonizar el sistema condicionado, el mismo consta como **ANEXO XX**.

La Delegación Paraguay en la reunión pasada informó que se está implementando un proyecto denominado: Tren de Cercanía, que unirá Asunción con Areguá (40 km) y existen propuestas de vehículos eléctricos en el metro bus, para los servicios de corta media y larga distancias y servicios interurbanos.

Al respecto, hizo uso de la palabra una funcionaria experta que informó sobre los cargadores eléctricos. En Paraguay los vehículos eléctricos están exentos de impuestos, y existen dos proyectos de unir Ciudad del Este con Asunción donde se instalarían 5 cargadores y otro trayecto que une Asunción con Encarnación donde se instalarían 10 cargadores de carga rápida. El informe referido consta como **ANEXO XXI**.

La Delegación de Brasil propuso solicitar al GMC que instruya al SGT 3 elaborar una propuesta para conocer qué características tendrían que tener los puntos de carga.

La Delegación de Argentina propone intercambio de experiencias en cuanto a buses eléctricos.

11.5 Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR

La SM/SAT en representación del Grupo Ad hoc de la Comisión de Representantes Permanentes del MERCOSUR (GAH-CRPM) para el "Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR" realizó una presentación sobre los objetivos del plan de acción y los trabajos que están siendo realizados, la misma consta como **Anexo XXII**.

A partir de lo solicitado por el Grupo Ad Hoc el SGT 5 acordó designar como punto focal a la Presidencia *Pro Tempore*.

Las delegaciones agradecieron la presentación y se comprometieron a considerar, ampliar y trabajar en el material recibido.

11.6 Informe de Cumplimiento 2017-2018 y Programa de Trabajo 2019-2020

El SGT N° 5 consensuó el Informe de Cumplimiento 2017 – 2018 y el Programa de Trabajo 2019 – 2020, y los elevó a consideración del GMC, los mismos constan como **ANEXO XXIII**.

11.7 Decisión CMC N° 35/08 “Seguimiento y Actualización del Acervo Normativo del MERCOSUR”

En cumplimiento de la instrucción impartida por el GMC en ocasión de su CIX Reunión Ordinaria, Acta 03/18 numeral 9.3, el SGT 5 cumple en informar el estado de incorporación de las siguientes Resoluciones del GMC:

- Resolución GMC N° 82/00, en el marco del Programa de Trabajo 2019 – 2020 está prevista su actualización.
- Resolución GMC N° 52/10, se encuentra plenamente vigente en todos los EP, sin perjuicio de lo cual las coordinaciones nacionales se comprometen a realizar las gestiones para cumplir con su incorporación formal.
- Resolución GMC 44/14, se encuentra plenamente vigente en todos los EP. Al respecto, se elevó en la LIV Reunión Ordinaria del SGT 5 una propuesta de Resolución perfeccionando el texto del numeral 8 del Anexo de la misma. La cual consta como **ANEXO XXIV**.

11.8 Estructura Interna del SGT N° 5

El SGT N° 5 acordó actualizar la estructura interna del Subgrupo conforme la Decisión CMC N° 24/14, que se detalla a continuación:

- 
- Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR (CETM)
 - Comisión de Transporte Ferroviario (CTF)
 - Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR (GTMP)
 - Comisión de Armonización de Procedimientos de Fiscalización de Transporte Internacional por Carretera (CF)
 - Comisión de Integración de Informaciones de Transportes de Pasajeros y Cargas – Sistematización de Datos (CIIT)



11.9 Aportes del Sector Privado



El SGT 5 dio participación a los representantes del sector privado, espacio donde se informó sobre el estado actual del sector, identificándose como principal problema la demora en frontera. En otro orden solicita resolver la problemática de la aplicación de multas por exceso de peso, de manera que sea el exportador/cliente el responsable de estas.



La Delegación de Uruguay presentó una nota de la Dirección Nacional de Transporte del 21 de noviembre de 2018, en respuesta a la nota presentada en ocasión de la LIV Reunión Técnica Preparatoria por el Consejo Empresarial de

Transporte de Carga por Carreteras del MERCOSUR – Bolivia y Chile (CONDESUR), la misma consta como **ANEXO XXV**.

11.10 Temas derivados a otras instancias

Las delegaciones coincidieron en solicitar al GMC encaminar las siguientes consultas:

Al SGT N° 3: solicitar los requisitos exigibles para la homologación de los distintos tipos de tacógrafos, la implementación de sistema de frenos ABS y el diseño para la estandarización de las conexiones de las estaciones de carga de vehículos eléctricos.

Al SGT N° 11: solicitar un informe sobre los procedimientos para la expedición de certificados de aptitud psicofísica, así como los procedimientos para la detección de sustancias peligrosas y alcoholemia en los conductores profesionales.

AGRADECIMIENTO

Las delegaciones agradecieron a la PPTU por la organización del evento y lo hicieron extensivo al apoyo brindado por la Secretaría del MERCOSUR.

PRÓXIMA REUNIÓN

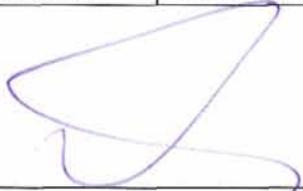
La próxima reunión del SGT N° 5, será convocada oportunamente por la PPT.

ANEXOS

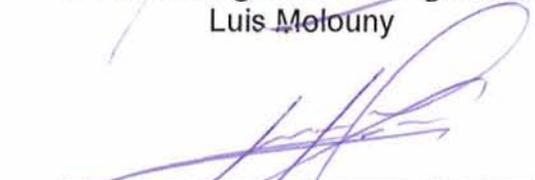
Los Anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Agenda
Anexo III	Resumen del Acta
Anexo IV	Acta Fiscalización Conjunta
Anexo V	Información sobre tipos de Licencia de Conducir – Paraguay
Anexo VI	Documentos sobre porte obligatorio
Anexo VII	Ayuda Memoria N° 01/18 del Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas (GTMP)
Anexo VIII	MERCOSUR/LIV SGT N°5/DT N° 02/18 Propuesta Uruguay - Acuerdo sobre peso en eje delantero de ómnibus
Anexo IX	Documento Brasil – Multas por exceso de peso en el transporte por carretera internacional
Anexo X	MERCOSUR/LIV SGT N°5/DT N° 01/18 Nota de los Coordinadores del SGT N° 5 al GMC sobre el proyecto de Resolución sobre Reglamento Técnico MERCOSUR de Limitadores de Velocidad
Anexo XI	Acta N° 03/18 de la Comisión de Integración de Informaciones de Transportes de Pasajeros y Cargas – Sistematización de Datos (CIIT)

Anexo XII	Norma de la Comisión Nacional de Comunicaciones de Argentina – requisitos técnicos de los equipos y dispositivos de RFID.
Anexo XIII	Proyecto de Resolución N° 02/18 “Identificación de equipaje asociado al pasajero”
Anexo XIV	Nota Paraguay – Superintendencia de Seguros
Anexo XV	Nota Nota de los Coordinadores del SGT N° 5 al SGT N° 4 “Asuntos Financieros”
Anexo XVI	Acta N° 01/18 de la Comisión de especialistas de transporte marítimo del MERCOSUR (CETM)
Anexo XVII	Acta N° 01/18 Comisión de Transporte Ferroviario (CTF)
Anexo XVIII	Presentación Aduana Uruguay OEA
Anexo XIX	Documento de Paraguay – Permisos y Modificación de Flotas
Anexo XX	Argentina – Implementación de Vehículos Eléctricos
Anexo XXI	Paraguay – Informe Vehículos Eléctricos
Anexo XXII	Presentación SM/SAT Estatuto de la Ciudadanía
Anexo XXIII	Informe de Cumplimiento 2017 – 2018 y Programa de Trabajo 2019 - 2020
Anexo XXIV	Proyecto de Resolución GMC N° 01/18 “Especificaciones del Distintivo u Oblea de Inspección Técnica Vehicular.
Anexo XXV	Nota de Uruguay en Respuesta a Nota del CONDESUR


 Por la Delegación de Argentina
 Luis Melouny


 Por la Delegación de Brasil
 Noboru Ofugi


 Por la Delegación de Paraguay
 Juan José María Bonini


 Por la Delegación de Uruguay
 Felipe Martín

MERCOSUR/SGT N° 5/ACTA N° 02/18

LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 “TRANSPORTE”

PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS ASOCIADOS AL MERCOSUR

La Delegación de Chile participó como Estado Asociado del desarrollo de la LIV Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transporte”, celebrada entre los días 21 al 23 de noviembre de 2018, en la ciudad de Montevideo, y manifestó su acuerdo con relación al Acta.

Por la Delegación de Chile
Pablo Ortiz

**LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5
“TRANSPORTE”**

ACTA N° 02/18

ANEXO I

Montevideo, 21 y 23 de noviembre de 2018

LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 “TRANSPORTE”

ACTA N° 02/18

Montevideo, 21 al 23 de noviembre de 2018

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE ARGENTINA

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Luis Molouny	Subsecretario de Transporte Automotor / Ministerio de Transporte	lmolouny@transporte.gob.ar
Damiana Ruffa	Ministerio de Transporte/ Subsecretaría de Transporte Automotor	druffa@transporte.gob.ar
Orlando C. Grassetti	Ministerio de Transporte/ Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (CNTSV)	ograsse1@transporte.gob.ar
Guadalupe Menga	Ministerio de Transporte/ Subsecretaría de Transporte Automotor	gmenga@transporte.gob.ar
Alejandro Copertari	Representación Argentina para MERCOSUR y ALADI	qca@mrecic.gob.ar

DELEGACIÓN DE BRASIL

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Noboru Ofugi	ANTT	internacional@antt.gov.br
Mario Rodrigues Jr.	ANTT	dg@antt.gov.br
Wilbert Ribeiro Junquilha	ANTT	wilbert.junquilha@antt.gov.br
Rosimeire Lima de Freitas	ANTT	rosimeire.freitas@antt.gov.br
Julino André Correia Da Silva	Policia Rodoviaria Federal	julino.andre@prf.gov.br
Maicon Vieira Lima	Policia Rodoviaria Federal	maicon.vieira@prf.gov.br
Paulo Roberto Spranger	Marinha Do Brasil	spranger@marinha.mil.br
Rodrigo Guimaraes Trajano	ANTAQ	rodrigo.trajano@antaq.gov.br
Marcos Salles	Secretaría de Mercosur	msalles@mercosur.int
Adriana Fernandes Farias	Delegación Permanente de Brasil frente ALADI y MERCOSUR	adriana.farias@itamaraty.gov.br
Marcos Valério Barradas	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO)	mbarradas@inmetro.gov.br

DELEGACIÓN DE PARAGUAY

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Juan José María Vidal Bonín	DINATRAN	jjvidal@dinatran.gov.py
José Manuel Mendoza Rodríguez	DINATRAN	jmmendoza@dinatran.gov.py / jmb1141@hotmail.com
Carlos Raúl Peralta Raggini	DINATRAN	cperalta@dinatran.gov.py
Carlos Alberto Rivas Paniagua	DINATRAN	carivas@dinatran.gov.py
José Luis González Vernazza	DINATRAN	jlgonzalez@dinatran.gov.py
Miguel Angel Ojeda Ortega	DINATRAN	ojeda_miguel@hotmail.com
Miguel Angel Ayala Benitez	DINATRAN	mayala@dinatran.gov.py
José Alberto Godoy Gill	DINATRAN	j-a-godoy@hotmail.com
Juan E. Segalés R.	MOPC	infra.segales.py@gmail.com
Simón Meza	MOPC	saimonmeza@hotmail.com
Carlos Alberto Servín	MOPC	cservin@mopc.gov.py
Javier Valenzuela	MOPC	jvalenzuela@mopc.gov.py
Ricardo René Gavilán Chamorro	MOPC	ricardo.gavilan@hotmail.com
María del Carmen de Porro	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial	carmengdporro@gmail.com
Alba Allende de Blanco	Dirección de Marina Mercante	alblanco17@hotmail.com
José Daniel Duré Torres	Dirección de Marina Mercante	josedanieldure@hotmail.com
César Aguero	Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN)	caguero@intn.gov.py
Derlis Ramón Fernández	Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN)	derlisfernandez77@gmail.com
David Bolla	Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)	davidbolla76@gmail.com
Vanessa Sandoval	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial	vsandoval@antsv.gov.py / vanesandoval.07@gmail.com

DELEGACIÓN DE URUGUAY

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Felipe Martín	MTOP-DNT	felipe.martin@mtop.gub.uy
Waverley Tejera	MTOP-DNT	waverley.tejera@mtop.gub.uy
Magalí Mauad	MTOP-DNT	magali.mauad@mtop.gub.uy
Sonia Decuadro	MTOP-DNT	sonia.decuadro@mtop.gub.uy
José Larramendi	MTOP-DNT	jose.larramendi@mtop.gub.uy
Javier Garagorry	MTOP-DNT	javier.garagorry@mtop.gub.uy
Liliana Dearmas	MTOP-DNT	liliana.dearma@mtop.gub.uy
Beatriz Lorenzo	MTOP-DNT	beatriz.lorenzo@mtop.gub.uy
Carlos Folle Muñoz	MTOP-DNT	carlos.folle@mtop.gub.uy
Jorge Rosas	MTOP-DNT	jorge.rosas@mtop.gub.uy

Ma.de los Àngeles Vidal Freire	MTOP-DNT	maria.vidal@mtop.gub.uy
Adela Marina Legazcue	MTOP-DNT	adela.legazcue@mtop.gub.uy
Claudia Riolfo	MTOP- DNT	claudia.riolfo@mtop.gub.uy
Myriam Loreley Furtado	MTOP-DNT	loreley.furtado@mtop.gub.uy
Mario Rodríguez	MTOP-DNT	mrodriguez@mtop.gub.uy
Ruben Bonilla	MTOP-DNT	ruben.bonilla@mtop.gub.uy
Raúl Cuber Fraquelli	MTOP-DNT	raul.cuber@mtop.gub.uy
Gustavo Maurenente	MTOP-DNT	gustavo.maurenente@mtop.gub.uy
Gustavo Turren	MTOP-DNT	g.turren@adinet.com.uy
Gerardo Ciganda	MTOP-Área Gobierno Electrónico	gerardo.ciganda@mtop.gub.uy
Fernando Perez	MTOP-Área Gobierno Electrónico	fernando.perezotero@mtop.gub.uy
Cecilia Melcho	MTOP-DNT	cecilia.melcho@mtop.gub.uy
Maximiliano Da Costa	MTOP-DNT	maximiliano.dacosta@mtop.gub.uy
Fernanda Ouviaña	MTOP-DNT	maria.ouvina@mtop.gub.uy
Beatriz Launás	MTOP-DNT	beatriz.launas@mtop.gub.uy
Ibana Leschenko	MTOP-DNT	iba.leschenko@gmail.com
Luis Luzardo	MTOP-DNT	luis.luzardo@mtop.gub.uy
Micaela Testa	Dirección Nacional de Aduanas	micaela.testa@aduanas.gub.uy
Diego Casella	Dirección Nacional de Aduanas	diego.casella@aduanas.gub.uy
Elias Mello	Dirección Nacional de Aduanas	elias.mello@aduanas.gub.uy
Gerardo García	ANP	ggarcia@anp.com.uy
Liliana Peirano	ANP	lpeirano@anp.com.uy
Fernando Sobral	AFE	fsobral@afe.com.uy
Belquise Pimentel	ALADI	bpimentel@aladi.org
Ana Carolina Oliveira	ALADI	aoliveira@aladi.org
Joel Cordero	ALADI	jcordero@aladi.org

DELEGACIÓN DE CHILE

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Pablo Ortiz	Subsecretaría de Transporte / Jefe de Dpto. de Asuntos Internacionales	pablo.ortiz@mtl.gob.cl

SECTOR PRIVADO

SECTOR PRIVADO DE ARGENTINA

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Esteban Canteros	ATACI	ecanteros@gboxonline.com
Silvia Sudol	ATACI	sudols@fibertel.com.ar
Juan José Mininni	FADEEAC	fadeeac@internacional.org.ar
Ruben E. Ruocco	FADEEAC	rubeneruocco@gmail.com
Guillermo Canievsky	FADEEAC	guillermocanievsky@gmail.com
Edgardo Javier Maurenzi	FETRA	ej_maurenzi@hotmail.com

Valeria Pardo	FETRA	pardovaleria@hotmail.com
Edgardo Aniceto	FETRA	anicetoprensa@fetra.org.ar
Gustavo Roca	SEMABRA	groca@maruba.com.ar
Flavio Nicolino	Grupo Crucero del Norte	flavio.nicolino@cruceroelnorte.com.ar
Eloi Rodrigues De Almeida	Grupo Crucero del Norte	eloi.rodrigues@cruceroelnorte.com.ar

SECTOR PRIVADO DE BRASIL

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Gladys Vinci	ABTI	internacional@abti.org.br
Indiara Teixeira	ABTI	marketing@abti.org.br
Sonia Rotondo	NTC Logística	internacional@ntc.org.br
Rafael Fernando Erthal	TTL	rafael.erthal@unesul.com.br
Carlos Augusto Bernaud	TTL	carlos.bernaud@ouroeprata.com
Daniela Menéndez	TTL	contaduriatl@adinet.com.uy
Gloria Maria Guimaraes Aranha	Federación Nacional de Seguros Gerais (FENSEG)	gloriaaranha@fenseg.org.br
José Carlos de Almeida	Federación Nacional de Seguros Gerais (FENSEG)	jcalmeida@brturbo.com.br
Guilherme Mundstolk Boger	Boger Seguros	guilherme@bogersegueros.com.br
Douglas Oliveira Seefldt	Marcopolo S.A.	douglas@marcopolo.com.br
Filipe Coimbra	Comité Rio de Janeiro	admcont@admcontinental.com.br
Claudio Fontenelle	Comité de Río de Janeiro	claudio.fontenelle@alianca.com.br
Joao Batista Lisott	JBL Turismo	diretoria@jblturismo.com.br
Sergio B.B. Gallegos	JBL Internacional	sergioboanova@hotmail.com
Selvino Caramori Filho	Reunidas S.A.	selvino@reunidas.com.br
Jonas Garay Pinto	COOTRONSCAU	vicepresidente@cootronscau.com.br
César Direna	TNT Mercurio	cesar.direna@tnt.com.br
Jorge D. Furtado	Falcao – NTC	sofibal828@gmail.com

SECTOR PRIVADO DE PARAGUAY

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Ricardo Fustagno	CAPATIT	rtustagnov@nsa.com.py
Ricardo Svec	CAPATIT	ricardos@transred.com.py
Humberto Rodas Orué	CAPATIT	hrodas17@hotmail.com
Carlos M. Rendano	CAPECO	crendano@capeco.org.py
Hernán Federico Olmedo Torres	Asociación Paraguaya de Compañía de Seguros	federicoolmedopy@gmail.com
Miguel Ángel Luque Portela	Asociación Paraguaya de Compañía de Seguros	luqueportela@gmail.com

SECTOR PRIVADO DE URUGUAY

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Matías Mariño	BSE	matmarinio@bse.com.uy
Mauro Borzacconi	CATIDU	gerencia@catidu.com.uy
Gastón Landa	CATIDU	gerencia@catidu.com.uy
Diego Martínez Paleo	CATIDU	diegom@paleohnos.com
Nicanor Comas	CATIDU	nicanor@comas.com.uy
Carlos Grassi	CATIDU	carlos@transportesberro.com.uy
Martín Paleo	CATIDU	martin@alvaropaleo.com
Walter Sosa Kluver	ANETRA	wsosaklu54@gmail.com
Tomás Gagliardi	GRUPO 12 Uruguay	grupo12@adinet.com.uy
Julio Misa	GRUPO 12 Uruguay	juliomisaboronat@gmail.com
José Luis Goñi	Círculo de Transporte Internacional	joseluis@gotrans.com.uy
Margarita Varela	Unión de Exportadores del Uruguay	mvarela@uniondeexportadores.com
Bruno Braga	Unión de Exportadores del Uruguay	bbraga@uniondeexportadores.com
Antonio Ríos López	Representante Empresas Mercosur	arios@lineassudamericana.com
Vicente Napoli	Cámara de Transporte Fluvial	napoli.vicente@gmail.com
Emilio Ohno	Cámara de Transporte Fluvial	emilioohno@gmail.com
Dimitrius Linas	Cámara de Transporte Fluvial	dlinas@kosmos.com.uy
Miguel Martínez	CENNAVE	mmartinez@cennave.com.uy / secretariacn@cennave.com.uy
R. José Trinchin Sosa	SUDEPPU – TC	sudeppu@adinet.com.uy
Alvaro Lamas	SUDEPPU – TC	sudeppu@adinet.com.uy
J.Marcos Allosia	EGA	ratonperez90@hotmail.com
Alejandro Hernández	TURIL	ahernandez@turil.com.uy
Alfonso Suárez	TURIL	asuarez@turil.com.uy

**LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5
“TRANSPORTE”**

ACTA N° 02/18

ANEXO II

Montevideo, 21 y 23 de noviembre de 2018

LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 “TRANSPORTE”

ACTA N° 02/18

Montevideo, 21 al 23 de noviembre de 2018

ANEXO II

AGENDA

- 1. ARMONIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE**
- 2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**
 - 2.1 Estado de situación del Proyecto de Decisión sobre el Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR.**
 - 2.2 Requisitos para la elaboración de las Fichas de Emergencia**
 - 2.3 Armonización de los procedimientos de control del transporte por carretera de mercancías peligrosas**
- 3. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE**
 - 3.1 Empleo de Neumáticos Superanchos en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus**
 - 3.2 Ómnibus MERCOSUR.**
 - 3.3 Establecimiento de tolerancia en la medición de peso por eje y peso bruto total en los vehículos de transporte por carretera.**
- 4. TEMAS DERIVADOS DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N°3 “REGLAMENTOS TÉCNICOS” Y EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD – COMISIÓN DE INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.**
 - 4.1 Limitador de velocidad en vehículos.**
 - 4.2 Cinturón de Seguridad.**
 - 4.3 Luces de identificación vehicular**
 - 4.4 Frenos ABS en camiones y en semirremolques.**
- 5. INTEGRACIÓN DIGITAL DE LAS INFORMACIONES DE TRANSPORTE**

DE PASAJEROS Y DE CARGAS. SISTEMATIZACIÓN DE DATOS DEL SGT N°5 DEL MERCOSUR.

- 6. IDENTIFICACIÓN ELECTRÓNICA DE VEHÍCULOS – RFID**
- 7. IDENTIFICACIÓN DE EQUIPAJES**
- 8. SEGUROS EN EL ÁMBITO DEL MERCOSUR**
- 9. TRANSPORTE MARÍTIMO**
- 10. TRANSPORTE FERROVIARIO**
- 11. OTROS ASUNTOS**
 - 11.1 Transporte propio realizado por vehículos colectivos.**
 - 11.2 Operador Logístico/Operador Económico Autorizado (OEA)**
 - 11.3 Armonización de los procedimientos para la Complementación de Permisos y Modificación de Flota**
 - 11.4 Sistema de carga de vehículos eléctricos**
 - 11.5 Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR**
 - 11.6 Informe de Cumplimiento 2017-2018 y Programa de Trabajo 2019-2020**
 - 11.7 Decisión CMC N° 35/08 “Seguimiento y Actualización del Acervo Normativo del MERCOSUR”**
 - 11.8 Estructura Interna del SGT N° 5**
 - 11.9 Aportes del Sector Privado**

**LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5
“TRANSPORTE”**

ACTA N° 02/18

ANEXO III

Montevideo, 21 y 23 de noviembre de 2018

LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 “TRANSPORTE”

ACTA N° 02/18

Montevideo, 21 al 23 de noviembre de 2018

ANEXO III

RESUMEN DEL ACTA

I- BREVE INDICACIÓN DE LOS TEMAS TRATADOS

Fueron tratados todos los temas de la Agenda, que consta en el Anexo II del Acta N° 02/18 de este SGT N° 5 “Transporte”

II- PROYECTOS DE RESOLUCIÓN ELEVADOS AL GMC

- Proyecto de Resolución N° 02/18 (ANEXO XIII)
- Proyecto de Resolución GMC N° 01/18 “Especificaciones del Distintivo u Oblea de Inspección Técnica Vehicular” (Anexo XXIV)

III- DOCUMENTOS ELEVADOS A CONSIDERACIÓN DEL GMC

- 4. Temas derivados del Subgrupo de Trabajo N°3 “Reglamentos Técnicos” y Evaluación de la Conformidad – Comisión de Industria Automotriz.

4.1 Limitador de velocidad en vehículos.

Nota de respuesta suscripta por los coordinadores del SGT N°5 a la instrucción del GMC respecto a remitir comentarios sobre los artículos 2 y 4 del proyecto antes mencionado, consta como ANEXO X-MERCOSUR/LIV SGT N°5/DT 01/18.

- 8. SEGUROS EN EL ÁMBITO DEL MERCOSUR

Copia Nota dirigida al SGT N° 4 (ANEXO XV) de acuerdo a los procedimientos establecidos en la Decisión CMC N° 24/14, Anexo II, Tareas conjuntas entre los órganos de la estructura institucional del MERCOSUR.

- 11.6 Informe de Cumplimiento 2017-2018 y Programa de Trabajo 2019-2020

elevó a consideración del GMC Programa de Trabajo 2019-2020 e Informe de Cumplimiento del Programa de Trabajo 2017-2018 (ANEXO XXIII)

IV- SOLICITUDES

➤ 11.10 Temas derivados a otras instancias

Las delegaciones coincidieron en solicitar al GMC encaminar las siguientes consultas:

Al SGT N° 3: solicitar los requisitos exigibles para la homologación de los distintos tipos de tacógrafos, la implementación de sistema de frenos ABS y el diseño para la estandarización de las conexiones de las estaciones de carga de vehículos eléctricos.

Al SGT N° 11: solicitar un informe sobre los procedimientos para la expedición de certificados de aptitud psicofísica, así como los procedimientos para la detección de sustancias peligrosas y alcoholemia en los conductores profesionales.

OTROS

➤ 11.7 Decisión CMC N° 35/08 "Seguimiento y Actualización del Acervo Normativo del MERCOSUR"

En cumplimiento de la instrucción impartida por el GMC en ocasión de su CIX Reunión Ordinaria, Acta 03/18 numeral 9.3, el SGT 5 cumple en informar el estado de incorporación de las siguientes Resoluciones del GMC:

- Resolución GMC N° 82/00, en el marco del Programa de Trabajo 2019 – 2020 está prevista su actualización.
- Resolución GMC N° 52/10, se encuentra plenamente vigente en todos los EP, sin perjuicio de lo cual las coordinaciones nacionales se comprometen a realizar las gestiones para cumplir con su incorporación formal.
- Resolución GMC 44/14, se encuentra plenamente vigente en todos los EP. Al respecto, se elevó en la LIV Reunión Ordinaria del SGT 5 una propuesta de Resolución perfeccionando el texto del numeral 8 del Anexo de la misma. La cual consta como ANEXO XXIV.

➤ 11.8 Estructura Interna del SGT N° 5

El SGT N° 5 acordó actualizar la estructura interna del Subgrupo conforme la Decisión CMC N° 24/14, que se detalla a continuación:

- Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR (CETM)
- Comisión de Transporte Ferroviario (CTF)
- Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR (GTMP)

- Comisión de Armonización de Procedimientos de Fiscalización de Transporte Internacional por Carretera (CF)
- Comisión de Integración de Informaciones de Transportes de Pasajeros y Cargas – Sistematización de Datos (CIIT)

13 de noviembre de 2018

3er Encuentro de Fiscalización Conjunta CNRT (Argentina) y ANTT (Brasil)

12, 13 y 14 de noviembre de 2018

Paso de los Libres, Corrientes, Argentina

Durante los días 12, 13 y 14 de noviembre de 2018 se desarrolló, en el Paso Internacional Getulio Vargas, que une las Ciudades de Paso de los Libres (Argentina) con Uruguayana (Brasil), el 3er encuentro entre las áreas de Fiscalización de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Gendarmería Nacional Argentina y la Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT).

El control de campo se realizó en el COTECAR, ubicado en la frontera de Paso de los Libres, donde se verificó la documentación de los vehículos de cargas Generales y Peligrosas y los conductores.

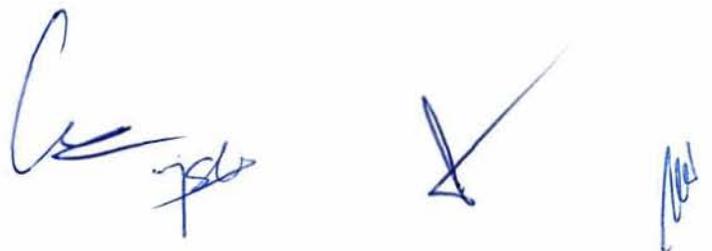
El objetivo de la misma, es ordenar y consensuar bilateralmente, los procedimientos de fiscalización en el transporte internacional de Pasajeros y de Cargas, dentro del ámbito comprendido por los países integrantes del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

La lista de los organismos participantes se adjunta como Anexo I.

En el encuentro fueron presentados por parte de la CNRT, las nuevas pautas de la Fiscalización Inteligente Simple (FIS) que se está llevando a cabo mediante el uso de equipos PDA, utilizados por el personal de fiscalización de CNRT y Gendarmería Nacional Argentina. Este sistema permite realizar los controles a los vehículos, de forma online u off line, a fin de optimizar el tiempo de control, verificando el servicio, elementos de seguridad y el personal de conducción. Por otra parte, se dio a conocer, que las fiscalizaciones que se realizan con las PDA, están disponibles en la Página Web, www.consultapme.cnrt.gob.ar.

Menciono además, en relación al transporte de pasajeros que ingresando al link de horarios.cnrt.gob.ar, los interesados pueden acceder a informaciones sobre los horarios autorizados y registrados, refuerzos, vinculación caminera.

También fueron mencionadas 2 páginas más de consultas Web, para verificar la autenticidad las licencias de conducir (LNH) que es psicofisicoweb.cnrt.gob.ar y la de viajes ocasionales al exterior para el transporte de turismo viajesocasionales.cnrt.gob.ar.



Se adjunta como Anexo II la presentación.

Por su parte la ANTT, presentó un video institucional de las funciones que realiza el organismo de control y el aplicativo para el control de fiscalización del transporte de pasajeros como el de cargas, en el ámbito nacional e internacional.

Además mostro la página donde figuran todos los acuerdos Bilaterales con los distintos países.

La ANTT presento estadísticas sobre la cantidad de empresas argentinas infraccionadas y los motivos de las infracciones en el periodo de 01/01/16 a 09/03/17, que se adjunta como Anexo III.

Temas tratados en el encuentro:

TRANSPORTE DE CARGAS GENERALES Y PELIGROSAS

Se dialogó acerca de la documentación de porte obligatorio, para el transporte de cargas generales y peligrosas.

La ANTT mencionó que ellos controlan el seguro de la carga, lo cual para la CNRT no es obligatorio el porte de dicha documentación.

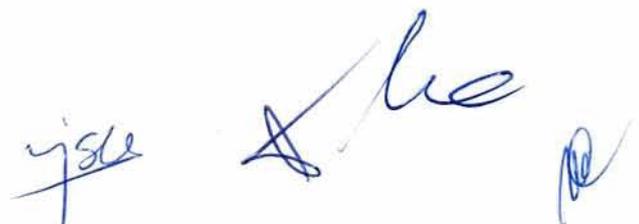
También se mencionó que además del control documental, según la CNRT realiza controles de alcoholemia a los conductores de cargas Generales y Peligrosas, la ANTT dijo que ellos no tienen la potestad de realizar dichos controles, que los mismos lo realiza la Policía Rodoviaria.

TRANSPORTE DE PASAJEROS

La CNRT mencionó que sería de gran utilidad que la ANTT contara con una página oficial de consulta, a fin de que el fiscalizador pueda comprobar la veracidad de la documentación referida al permiso y al chofer, para el caso, por ejemplo, de un cambio de conductor en un viaje ocasional.

La ANTT resaltó el logro obtenido por Argentina en relación al uso de los marbetes y la lista de pasajeros web, como un sistema que mejora la seguridad en el transporte, permitiendo la trazabilidad de las personas y el equipaje.

La ANTT, presentó una página donde están georreferenciadas las líneas de transportes de pasajeros semiurbano en una primera etapa, donde si se coloca una localidad, aparecen las líneas que están autorizadas a pasar, la frecuencia y el horario, en una segunda etapa se va a implementar con el transporte de pasajeros internacional.



CONCLUSIÓN

Ambas delegaciones quedaron conformes con las tareas realizadas en el 3er encuentro bilateral de fiscalización, a fin de lograr la unificación de los criterios de fiscalización, el intercambio de información presentada y los nuevos avances tecnológicos como herramientas de fiscalización al momento de realizar los controles. Manifestaron, asimismo, que estos encuentros ayudan al mayor desenvolvimiento del trabajo efectuado por el fiscalizador, evitando demoras en frontera, por lo que resaltaron la importancia de llevarlas a cabo con frecuencia. Proponen realizar una reunión de Fiscalización Tripartita entre Argentina – Brasil y Paraguay próximamente.



JUAN MANUEL CESPEDES
Comandante
Jefe Sec (+) "Paso de los Libres"

JSC
Schumacher Mariano
CNRT.

[Handwritten signature]
ANTT / ASTEE

[Handwritten signature]
ANTT / SUPAS

ANEXO I

Handwritten signature

Handwritten mark

3er Encuentro de Fiscalización Conjunta CNRT (Argentina) y ANTT (Brasil)

12, 13 y 14 de noviembre de 2018

Paso de los Libres, Corrientes, Argentina

Delegación Argentina

Schumacher Mariano	CNRT
Almeida Eduardo	CNRT
Pindo Florencia	CNRT
Dornelles Eugenia	CNRT
Altamirano Maxy	CNRT
Adalid Raul	CNRT
Cespedes Juan Manuel	GNA
Allegui Cristian	GNA
Aguillan Godoy Alonso	GNA
Kubiszyn Roberto	GNA
Martinez Sergio	GNA
Sanabria Eduardo	GNA
Dechat Pablo	GNA
NuñezAnalia	GNA
Barrera Maximiliano	GNA
Ojeda Arnaldo	GNA

Delegación Brasileira

Marcos Antonio Lima das Neves	ANTT
Wilbert Junquillo	ANTT
Mauricio H.T. Ameomo	ANTT
Fabio Querino.	ANTT
Alessandro Geremia	ANTT
Antônio Pedro Spilere Nandi	ANTT
Josué Peniche	ANTT



ANEXO II

Handwritten signatures and initials in blue ink:
A signature on the left, a large 'X' in the center, the letters 'Ce' to the right of the 'X', and another signature on the far right.

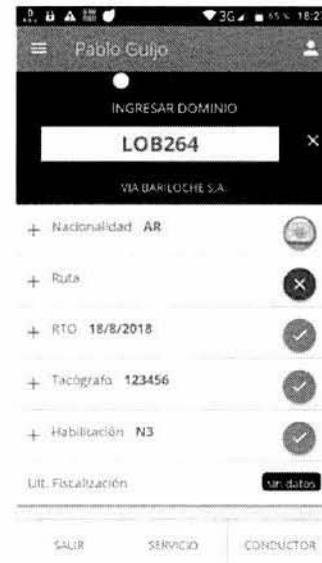
SISTEMA DE FISCALIZACION CNRT

ANTES

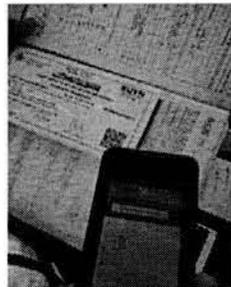
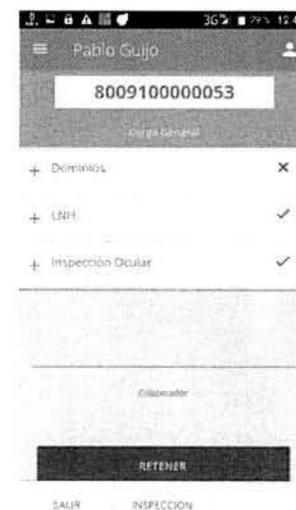
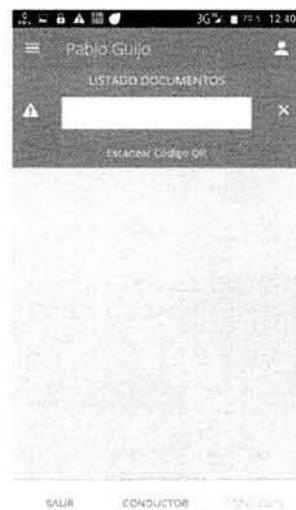
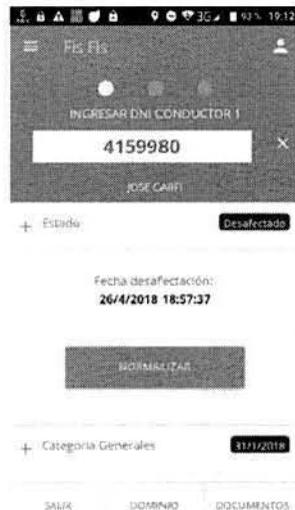
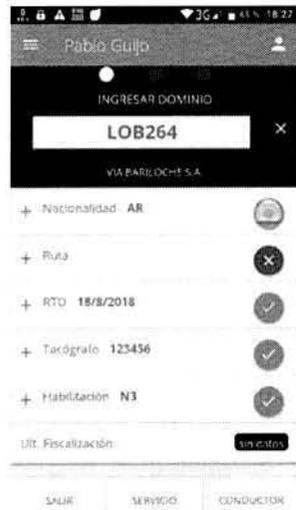


AHORA

FISCALIZACION
INTELIGENTE
SIMPLE



FIS - MODULO DE CARGAS



Fiscalización Inteligente Simple **CARGAS**



HORARIOS INTERNACIONALES WEB

<https://horarios.cnrt.gov.ar>

CNRT / Cuadro Internacional / Listado

Listado

RESUMIDO PDF CSV IMPRIMIR

Mostrar 20 registros

Buscar

Empresa	Cod. Emp.	País	Cod. Operador	Categoría Servicio	Refuerzos	Origen	Destino	Rutas	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Hs. Fron	Paso Fronteriza
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	19228	-	-	RETIRO X ZARATE	RIO DE JANEIRO	-	-	-	-	-	18:30	-	-	-	TANCREDO NEVES
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20145	-	-	RETIRO X ROSARIO	RIO DE JANEIRO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	TANCREDO NEVES
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20147	-	-	RETIRO X ZARATE	SAN PABLO	-	-	12:30	-	12:30	-	-	12:30	-	GETULIO VARGAS-A. P. JUSTO
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20148	-	-	RETIRO X ROSARIO	SAN PABLO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	GETULIO VARGAS-A. P. JUSTO
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20149	-	-	RETIRO X ZARATE	CAMBORIU	-	12:30	-	12:30	-	12:30	12:30	-	-	GETULIO VARGAS-A. P. JUSTO
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20150	-	-	RETIRO X ROSARIO	CAMBORIU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	GETULIO VARGAS-A. P. JUSTO
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20151	-	-	SGO DE CHILE	RIO DE JANEIRO	-	-	-	-	-	09:00	-	-	-	GETULIO VARGAS-A. P. JUSTO
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	19228	-	-	RIO DE JANEIRO	RETIRO X ZARATE	-	-	12:30	-	-	-	-	-	-	TANCREDO NEVES
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20145	-	-	RIO DE JANEIRO	RETIRO X ROSARIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	TANCREDO NEVES
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20147	-	-	SAO PAULO	RETIRO X ZARATE	-	21:00	-	21:00	-	21:00	-	-	-	GETULIO VARGAS-A. P. JUSTO
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20148	-	-	SAO PAULO	RETIRO X ROSARIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	GETULIO VARGAS-A. P. JUSTO
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20149	-	-	CAMBORIU	RETIRO X ZARATE	-	09:00	-	09:00	-	09:00	-	09:00	-	GETULIO VARGAS-A. P. JUSTO
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20150	-	-	CAMBORIU	RETIRO X ROSARIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	GETULIO VARGAS-A. P. JUSTO
JBL TURISMO LTDA	61159	BR	20151	-	-	RIO DE JANEIRO	SGO DE CHILE	-	07:00	-	-	-	-	-	-	-	GETULIO VARGAS-A. P. JUSTO

VIAJES OCASIONALES

<https://viajesocasionales.cnrt.gob.ar>



Detalle Viaje Ocasional en Circuito cerrado al exterior Nro 43548

Detalle Viaje Ocasional Nro 43548 - Estado del trámite: APROBADO	
Empresa	(7033) - SUDAMERICAENBUS S.R.L.
Dominio	AB708 S2
Interno	12
Cantidad de asientos	60
Vigencia Inspección Técnica	09/02/2019
No Lista Pasajeros	
SOLICITUD	
Nro Solicitud	43548
Fecha Salida	04/12/2018
Fecha Aprobación	31/10/2018
Pagado	25/10/2018
ORIGEN	DESTINO
Provincia	País
Localidad	Localidad
EGRESO	REGRESO
Paso egreso	Paso ingreso
Cant. Cruces	Cant. Cruces
Paso alternativo 1	Paso alternativo 1
Paso alternativo 2	Paso alternativo 2
Paso alternativo 3	Paso alternativo 3
ITINERARIO	
SANTA FE - RAFAELA - MENDOZA - LOS ANDES - VIÑA DEL MAR - VALPARAISO - SANTIAGO - ISLA MEGRA - PALUDO - LOS MOLLES -	
Fecha Solicitud	24/10/2018
Fecha Regreso	12/12/2018
Aprobado Por	sigheipn
Nro Boleta	2885063

CNRT | CONTROL DEL TRANSPORTE



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

DOCUMENTACIÓN CIRCUITO EXPERIMENTAL

PLANILLA DE DIAGRAMA DE OPTIMIZACIÓN DE PARQUE

ANEXOS AL CONTRATO
ANEXO I: DIAGRAMA DE OPTIMIZACIÓN DE PARQUE AUTOMOTOR
CIRCUITO TURÍSTICO Nº 1
 Empresa contratada: La Biciusca SRL Código de inscripción CNRT Nº 12836
 Empresa contratista: Zamorano Viajes Lugar de inscripción de la empresa de origen Nº 11597 C.U.I.T. del contratista: 20-34371841/8
 Origen (Provincia): SAJÚA, PDR.RUTA.275. RV.28 - RP.65 - RP.5 - RP.6- RN.3 - RN.12- RN.14 - RN.12
 Ruta: SAJÚA, PDR.RUTA.275. RV.28 - RP.65 - RP.5 - RP.6- RN.3 - RN.12- RN.14 - RN.12
 Pasa frontizos: Tacuendo Horvath

CONTINGENTE	2018		INTERNO		Hora arribo destino	Hora inicio regreso	Contingente	Arribo origen	NUMERO DE PERMISO
	Fecha salida	Origen	Fecha paso frontizos	Hora paso frontizos					
G1	07/09/2018	02:00 hs	Mar del Plata	03/09/2018	08:00 hs	03/09/2018	09:00 hs	05/09 MDQ	
G2	06/09/2018	02:00 hs	Mar del Plata	07/09/2018	08:00 hs	07/09/2018	09:00 hs	08/09 MDQ	
G3	09/09/2018	02:00 hs	Mar del Plata	10/09/2018	08:00 hs	10/09/2018	09:00 hs	11/09 MDQ	
G4	11/09/2018	02:00 hs	Mar del Plata	14/09/2018	08:00 hs	14/09/2018	09:00 hs	15/09 MDQ	
G5	16/09/2018	02:00 hs	Mar del Plata	17/09/2018	08:00 hs	17/09/2018	09:00 hs	18/09 MDQ	
G6	20/09/2018	02:00 hs	Mar del Plata	21/09/2018	08:00 hs	21/09/2018	09:00 hs	22/09 MDQ	
G7	23/09/2018	02:00 hs	Mar del Plata	24/09/2018	08:00 hs	24/09/2018	09:00 hs	25/09 MDQ	
G8	27/09/2018	02:00 hs	Mar del Plata	28/09/2018	08:00 hs	28/09/2018	09:00 hs	29/09 MDQ	
G9	30/09/2018	02:00 hs	Mar del Plata	01/10/2018	08:00 hs	01/10/2018	09:00 hs	02/10 MDQ	
G10	04/10/2018	02:00 hs	Mar del Plata	05/10/2018	08:00 hs	05/10/2018	09:00 hs	06/10 MDQ	
G11	07/10/2018	02:00 hs	Mar del Plata	08/10/2018	08:00 hs	08/10/2018	09:00 hs	09/10 MDQ	
G12	11/10/2018	02:00 hs	Mar del Plata	12/10/2018	08:00 hs	12/10/2018	09:00 hs	13/10 MDQ	
G13	14/10/2018	02:00 hs	Mar del Plata	15/10/2018	08:00 hs	15/10/2018	09:00 hs	16/10 MDQ	
G14	18/10/2018	02:00 hs	Mar del Plata	19/10/2018	08:00 hs	19/10/2018	09:00 hs	20/10 MDQ	
G15	21/10/2018	02:00 hs	Mar del Plata	22/10/2018	08:00 hs	22/10/2018	09:00 hs	23/10 MDQ	
G16	25/10/2018	02:00 hs	Mar del Plata	26/10/2018	08:00 hs	26/10/2018	09:00 hs	27/10 MDQ	
G17	28/10/2018	02:00 hs	Mar del Plata	29/10/2018	08:00 hs	29/10/2018	09:00 hs	30/10 MDQ	
G18	01/11/2018	02:00 hs	Mar del Plata	02/11/2018	08:00 hs	02/11/2018	09:00 hs	03/11 MDQ	
G19	04/11/2018	02:00 hs	Mar del Plata	05/11/2018	08:00 hs	05/11/2018	09:00 hs	06/11 MDQ	
G20	08/11/2018	02:00 hs	Mar del Plata	09/11/2018	08:00 hs	09/11/2018	09:00 hs	10/11 MDQ	
G21	11/11/2018	02:00 hs	Mar del Plata	12/11/2018	08:00 hs	12/11/2018	09:00 hs	13/11 MDQ	
G22	15/11/2018	02:00 hs	Mar del Plata	16/11/2018	08:00 hs	16/11/2018	09:00 hs	17/11 MDQ	
G23	18/11/2018	02:00 hs	Mar del Plata	19/11/2018	08:00 hs	19/11/2018	09:00 hs	20/11 MDQ	
G24	21/11/2018	02:00 hs	Mar del Plata	22/11/2018	08:00 hs	22/11/2018	09:00 hs	23/11 MDQ	
G25	24/11/2018	02:00 hs	Mar del Plata	25/11/2018	08:00 hs	25/11/2018	09:00 hs	26/11 MDQ	

En mi carácter de socio gerente declaro juramento que los datos que se declaran en la presente y sus adjuntos son ciertos y reflejan la realidad.

Firma titular

Aclaración

Fecha 02/03/18

Laura María R. L.

CONSULTAS WEB

<https://consultapme.cnrt.gob.ar>

CNRT | CONTROL
DEL TRANSPORTE

Consultas Web

Página para testing de las consultas varias que se realizan en la página web de la CNRT al Seop, SiFAM y otros sistemas.

Empresas Habilitadas

Vehículos Habilitados

Vehículos Extranjeros Habilitados

Ordenes de Servicio / Actas de Pasajeros o Cargas

Importante: El estado de la inspección técnica se actualiza diariamente de acuerdo a datos provistos por la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (CENT). Para conocer el estado del seguro comunicarse al (011) 4819-3213

CNRT | CONTROL
DEL TRANSPORTE



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

CONSULTAS WEB - DOMINIO

<https://consultapme.cnrt.gob.ar>

CNRT | CONTROL DEL TRANSPORTE

Vehículos de pasajeros habilitados de jurisdicción internacional

Pais **Dominio** **Nro Empresa**

Use opcionalmente uno de los campos o ambos

Buscar:

Dominio	Pais	Año Modelo	Nro Empresa	Razon Social	Operadores	Tipo Vehiculo	Nro Chasis	Chasis Marca	Cant Ejes	Cant Asientos	Tipo Doc	Nro Doc
NZ05593	BR	2011	61159	JBL TURISMO LTDA- ME	19228	ÓMNIBUS	96M634061CB826478	AIR LIQUIDE	3	42		

Dominio	Pais	Año Modelo	Nro Empresa	Razon Social	Operadores	Tipo Vehiculo	Nro Chasis	Chasis Marca	Cant Ejes	Cant Asientos	Tipo Doc	Nro Doc	
											Anterior	1	Siguiente

Mostrando registros del 1 al 1 de un total de 1 registros

Importante: El estado de la inspección técnica se actualiza diariamente de acuerdo a datos provistos por la Consultora Ejecutora Nacional de Transporta (CENT). Para conocer el estado del seguro comunicarse al (011) 4819-3213

CNRT | CONTROL DEL TRANSPORTE



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

CONSULTAS WEB – ORDENES DE SERVICIO / ACTAS

<https://consultapme.cnrt.gob.ar>

 Ordenes de Servicio / Actas

Tipo de Transporte * PASAJEROS AUTOMOTOR Fecha Desde * 01/01/2018 Fecha Hasta * 07/11/2018

Tipo Doc. Número Documento Razón Social

Dominio MSL1909 Actas Ordenes de Servicio

[Enviar Consulta](#)

[Exportar a Excel](#)

Id. Orden	Tipo Orden	Nro. Orden	Nro. Acta	Fecha Fiscalizacion	Tipo	Razón Social	Dominio1	Dominio2	Dominio3	Lugar Operativo
692288		231350	231350	07/03/2018	Actas Históricas tipo A	JBL TURISMO LTDA- M	MSL1909			PUERTO IGUAZU 
653928	TURISMO	148663		02/03/2018			MSL1909			ETOR 
518009	UNIDADES INTERURBANAS	641902		08/01/2018			MSL1909			RETIRO 
674319	UNIDADES INTERURBANAS	634248		05/01/2018			MSL1909			ETOR 

CNRT | CONTROL DEL TRANSPORTE



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

PSICOFISICO WEB - CONSULTA

<https://psicofisicoweb.cnrt.gob.ar>

CNRT | CONTROL DEL TRANSPORTE

[Inicio](#) [Iniciar Sesión](#)

 Exámenes Realizados

APELLIDO Y NOMBRE: PALORMA, MARIO ALBERTO **DNI:** 28.547.356



[Regresar a la consulta](#)

Fecha Examen	Fecha Dictamen	Categoría	SubCategoría	Clinica	Dictamen	Dias Limitacion	Vencimiento Licencia	Fecha Impresion	Lote Impresion	Fecha Envio Lic. a la Clinica	Otras Acciones
14/02/2017	16/02/2017	CARGAS PELIGROSAS		MC41	APTO		14/02/2019				 Imprimir
14/02/2017	16/02/2017	CARGAS GENERALES		MC41	APTO		14/02/2019	09/03/2017	23843	10/03/2017	 Imprimir

Mostrando registros del 1 al 2 de un total de 2 registros

 Ver Cursos Realizados

Anterior **1** Siguiente

CNRT | CONTROL DEL TRANSPORTE

 Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

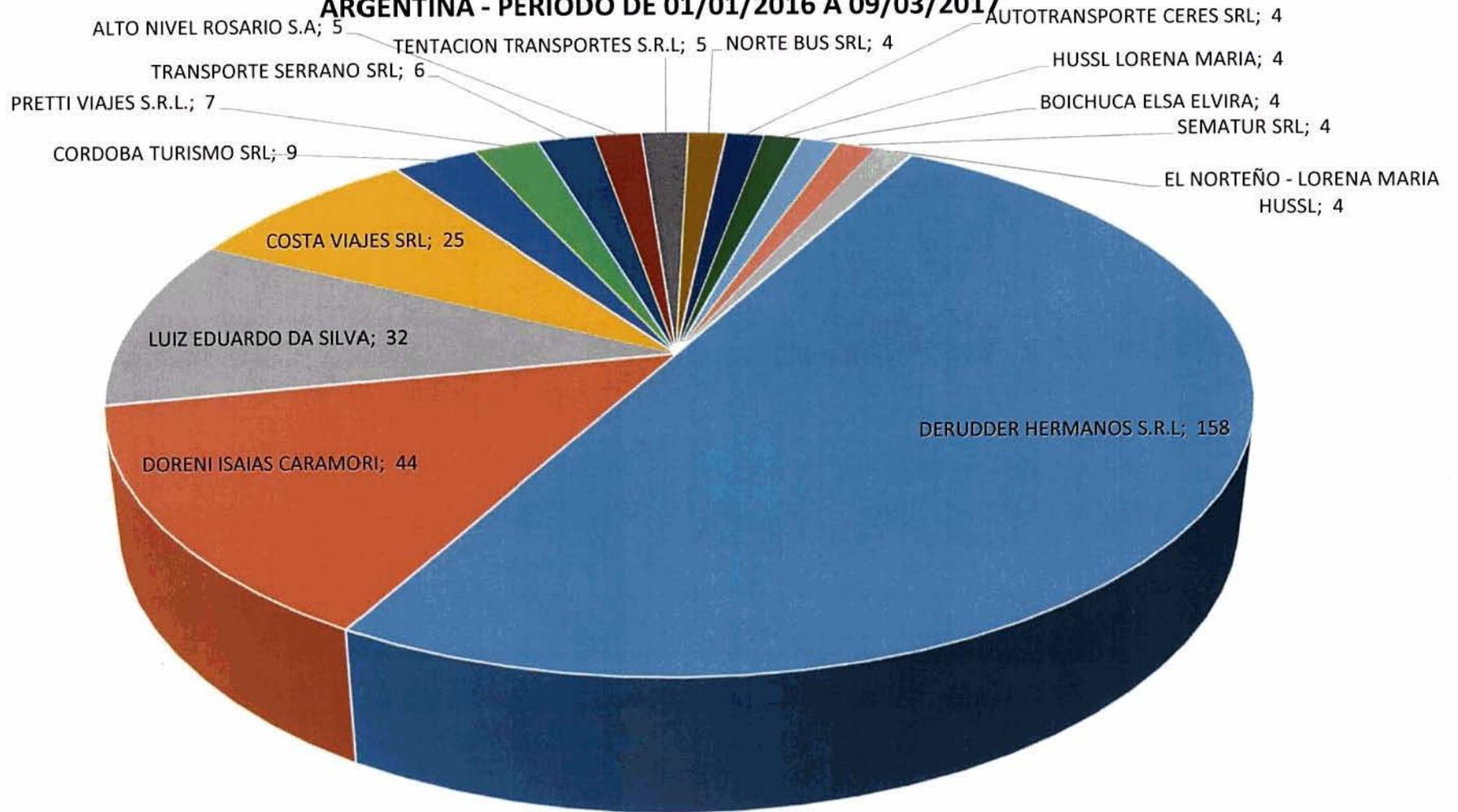
ANEXO III

Handwritten signature

Handwritten signature

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS

ARGENTINA - PERÍODO DE 01/01/2016 A 09/03/2017

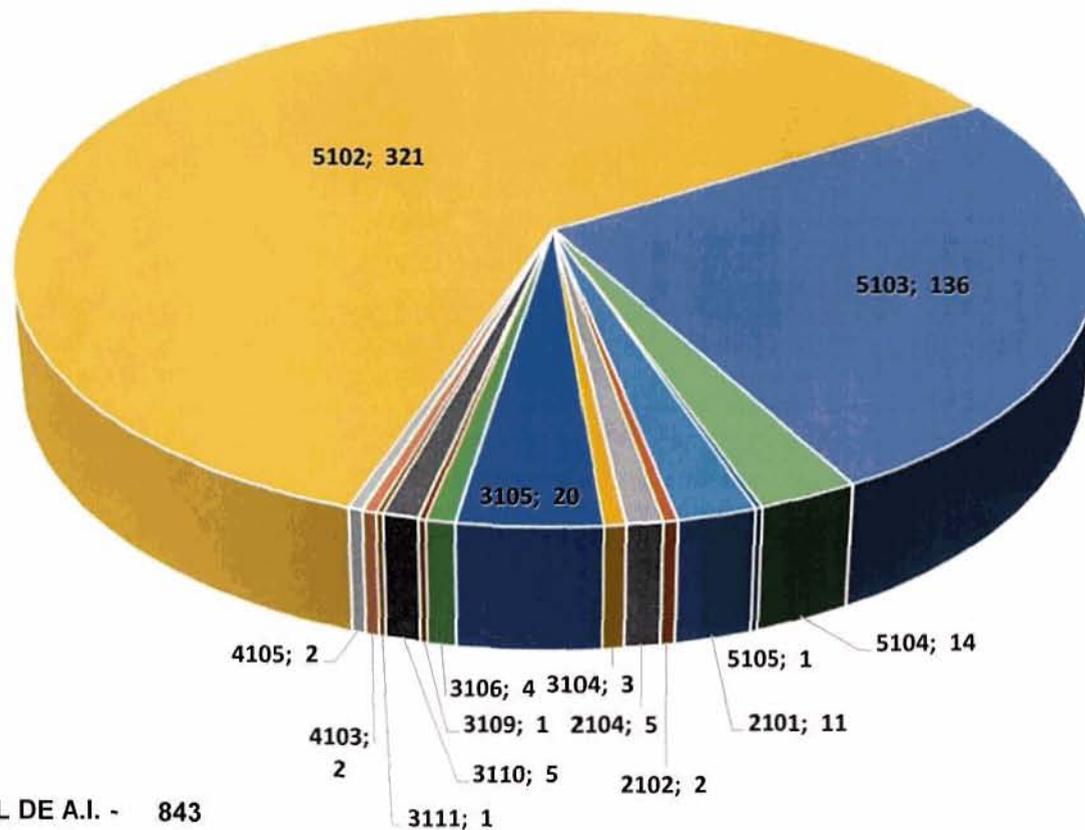


TOTAL DE A.I. - 528

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL ARGENTINA

DADOS DO PERÍODO DE 01/01/2016 À 13/03/2017

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS
POR COD. DE INFRAÇÃO



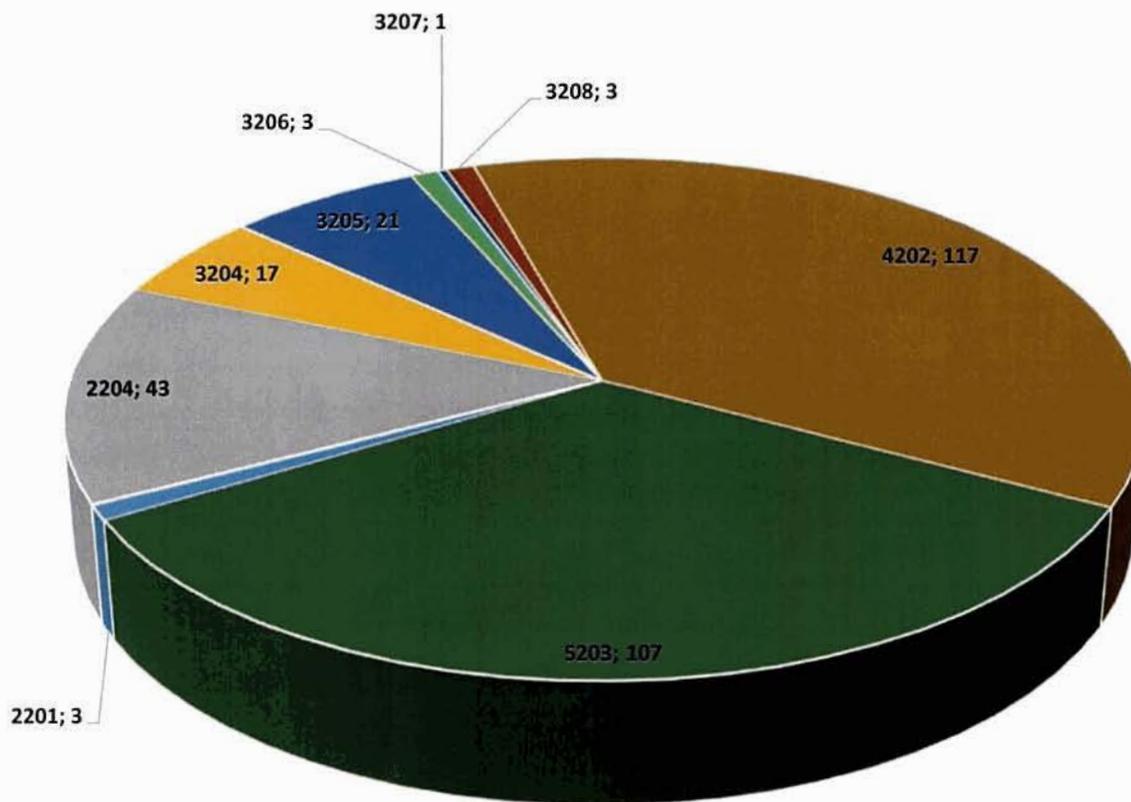
TOTAL DE A.I. - 843

2101	EFETUAR TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE SEM ESTAR AUTORIZADO
2102	FAZER TRANSPORTE LOCAL NO PAÍS DE DESTINO OU DE TRÂNSITO
2104	NÃO POSSUIR SEGUROS VIGENTES
3104	EXCEDER OS PESOS E DIMENSÕES MÁXIMAS VIGENTES EM CADA PAÍS OU ACORDADOS BILATERAL OU MULTILATERALMENTE
3105	REALIZAR UM SERVIÇO DIFERENTE DO AUTORIZADO
3106	EFETUAR TRANSPORTE COM VEÍCULOS NÃO HABILITADOS
3108	EFETUAR TRANSPORTE SEM POSSUIR OS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE
3109	APRESENTAR OS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE COM DADOS CONTRADITÓRIOS
3110	NEGAR O EMBARQUE OU DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS, NOS LOCAIS ACORDADOS, SEM JUSTIFICATIVA
3111	SUSPENDER UM SERVIÇO AUTORIZADO, EXCETO EM CASO DE FORÇA MAIOR
3112	TRANSPORTAR PASSAGEIROS EM NÚMERO SUPERIOR À CAPACIDADE AUTORIZADA PARA O VEÍCULO, EXCETO EM CASO DE AUXÍLIO
4101	MODIFICAR AS CARACTERÍSTICAS DOS VEÍCULOS SEM AUTORIZAÇÃO DA AUTORIDADE COMPETENTE
4102	NÃO INICIAR O SERVIÇO AUTORIZADO NO PRAZO DE 90 DIAS, CONTADOS DA DATA DE OBTENÇÃO DAS CORRESPONDENTES LICENÇAS
4103	NÃO CUMPRIR OS HORÁRIOS DE INÍCIO DO SERVIÇO E/OU ALTERÁ-LOS SEM CAUSA JUSTIFICADA
4105	NÃO PROCEDER À DEVOLUÇÃO DO VALOR DAS PASSAGENS ADQUIRIDAS COM ANTECIPAÇÃO, DE ACORDO COM AS DISPOSIÇÕES VIGENTES EM CADA PAÍS
5102	NÃO ENTREGAR COMPROVANTE PELO TRANSPORTE DE BAGAGENS
5103	NÃO PORTAR OS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE DE PORTE OBRIGATÓRIO
5104	NÃO CONTAR COM SISTEMA DE ATENDIMENTO DE RECLAMAÇÕES NOS LOCAIS DE VENDA DE PASSAGENS OU NOS TERMINAIS
5105	NEGAR O ACESSO AO SISTEMA DE RECLAMAÇÕES OU NÃO OBSERVAR AS NORMAS DE PUBLICIDADE E USO DO MESMO

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL ARGENTINA

DADOS DO PERÍODO DE 01/01/2016 À 13/03/2017

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS POR COD. DE INFRAÇÃO



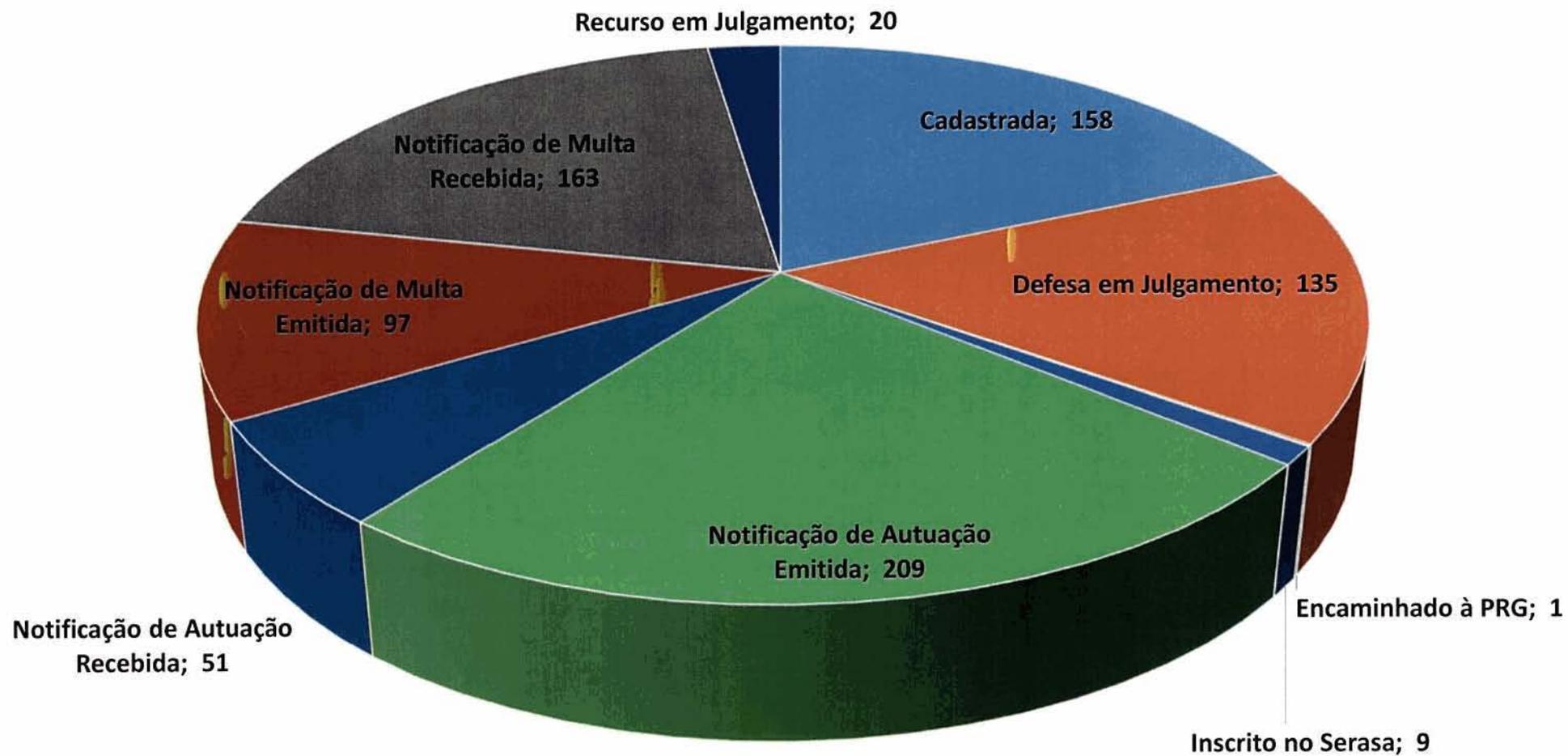
2201	EFETUAR TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE SEM ESTAR AUTORIZADO
2202	FAZER TRANSPORTE LOCAL NO PAÍS DE DESTINO OU DE TRÂNSITO
2204	NÃO POSSUIR SEGUROS VIGENTES DE RESPONSABILIDADE CIVIL POR LESÕES OU DANOS OCASIONADOS A TERCEIROS NÃO TRANSPORTADOS
3204	EXCEDER OS PESOS E DIMENSÕES MÁXIMAS EM VIGÊNCIA EM CADA PAÍS OU ACORDADOS BILATERALMENTE OU MULTILATERALMENTE
3205	REALIZAR UM SERVIÇO DIFERENTE DO AUTORIZADO
3206	EFETUAR TRANSPORTE COM VEÍCULOS NÃO HABILITADOS
3207	TRANSPORTAR SEM AUTORIZAÇÃO ESPECIAL CARGAS QUE POR DIMENSÕES, PESO OU PERICULOSIDADE ASSIM REQUEIRAM
3208	EFETUAR TRANSPORTE SEM POSSUIR OS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE
3209	APRESENTAR OS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE COM DADOS CONTRADITÓRIOS
4202	NÃO POSSUIR SEGURO VIGENTE DE RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS À CARGA TRANSPORTADA
5202	NÃO ENVIAR DADOS REFERENTES AS EXIGÊNCIAS PREVISTAS NO ACORDO, SOLICITADOS PELA AUTORIDADE DO PAÍS DE ORIGEM, DE DESTINO E/OU DE TRÂNSITO, OU ENVIÁ-LAS FORA DE PRAZO
5203	NÃO PORTAR OS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE DE PORTE OBRIGATÓRIO

TOTAL DE A.I. - 843

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL ARGENTINA

DADOS DO PERÍODO DE 01/01/2016 À 13/03/2017

STATUS DOS AUTOS

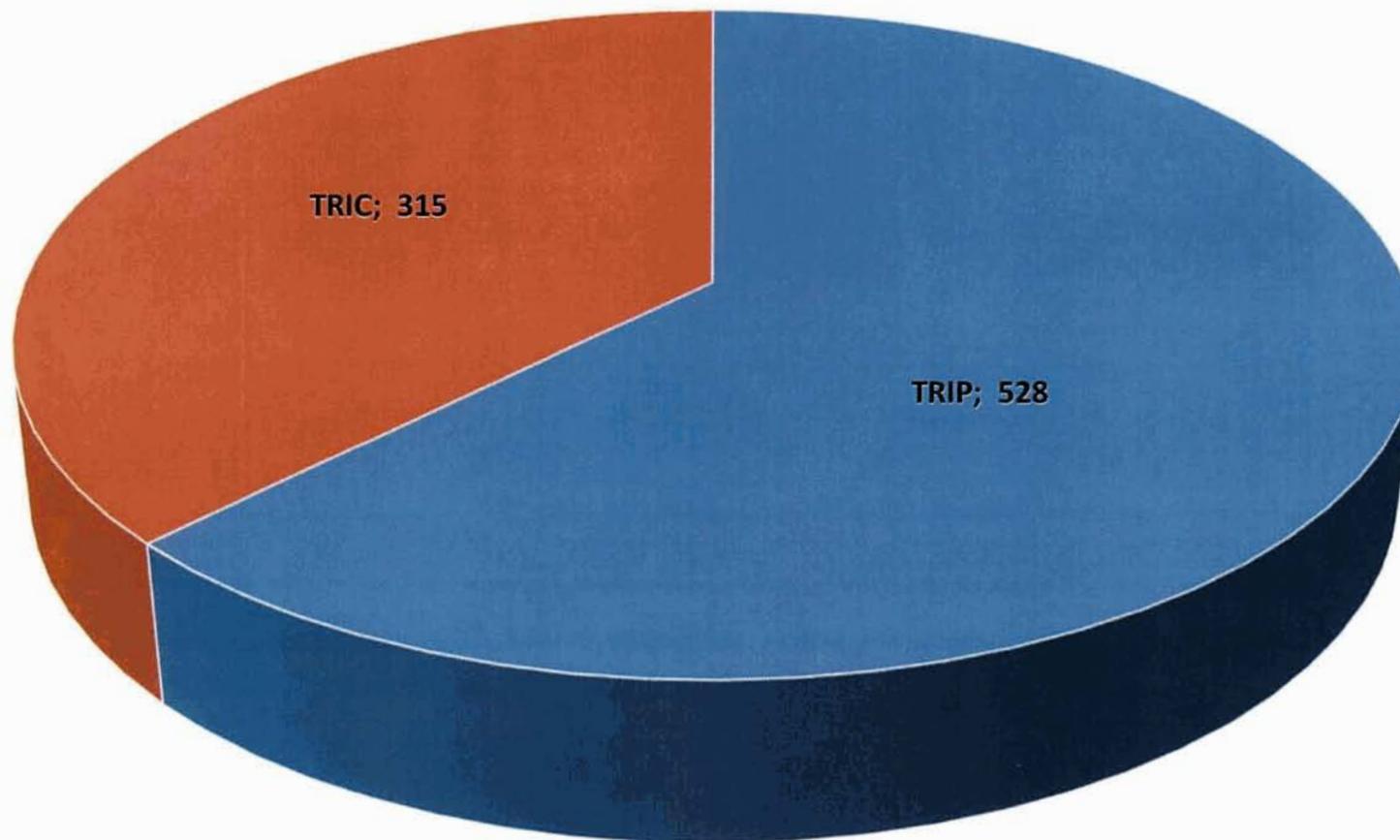


TOTAL DE A.I. - 843

**TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL
ARGENTINA**

DADOS DO PERÍODO DE 01/01/2016 À 13/03/2017

QUANT. DE A.I. MODAL



TOTAL DE A.I. - 843

**TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL
ARGENTINA**

DADOS DO PERÍODO DE 01/01/2016 À 13/03/2017

TOTAL POR COD. DE INFRAÇÃO			
ARGENTINA			
Cod. Infração	Descr.	Quant.	Valor Total
5203	NÃO PORTAR OS DOCUM	107	21.400,00
102	NÃO DIVULGAR O NÚME	-	-
5102	NÃO ENTREGAR COMPR	321	64.200,00
4202	NÃO POSSUIR SEGURO	117	117.000,00
5103	NÃO PORTAR OS DOCUM	136	27.200,00
2204	NÃO POSSUIR SEGUROS	43	172.000,00
3105	REALIZAR UM SERVIÇO	20	40.000,00
3204	EXCEDER OS PESOS E T	17	34.000,00
3205	REALIZAR UM SERVIÇO	21	42.000,00
3208	EFETUAR TRANSPORTE	3	6.000,00
4103	NÃO CUMPRIR OS HORÁ	2	2.000,00
111	NÃO GARANTIR O ACES	-	-
204	NÃO DISPONIBILIZAR UM	-	-
3206	EFETUAR TRANSPORTE	3	6.000,00
2104	NÃO POSSUIR SEGUROS	5	20.000,00
2101	EFETUAR TRANSPORTE	11	44.000,00
2201	EFETUAR TRANSPORTE	3	12.000,00
5104	NÃO CONTAR COM SIST	14	2.800,00
3106	EFETUAR TRANSPORTE	4	8.000,00
3111	SUSPENDER UM SERVIÇ	1	2.000,00
109	NÃO INFORMAR À ANTT	-	-
201	NÃO GARANTIR O CONT	-	-
3110	NEGAR O EMBARQUE O	5	10.000,00
5105	NEGAR O ACESSO AO S	1	200,00
2102	FAZER TRANSPORTE LC	2	8.000,00
3104	EXCEDER OS PESOS E T	3	6.000,00
3207	TRANSPORTAR SEM AU	1	2.000,00
301	NÃO IMPLANTAR O SAC	-	-
3209	APRESENTAR OS DOCU	-	-
101	NÃO GARANTIR A OPÇÃ	-	-
104	NÃO GARANTIR AO CON	-	-
107	NÃO PRESTAR AS INFOR	-	-
2202	FAZER TRANSPORTE LC	-	-
3108	EFETUAR TRANSPORTE	-	-
302	ONERAR O CONSUMIDO	-	-
4102	NÃO INICIAR O SERVIÇ	-	-
4105	NÃO PROCEDER À DEVO	2	2.000,00
106	NÃO DISPONIBILIZAR AC	-	-
108	NÃO GARANTIR AO CON	-	-
203	FINALIZAR A LIGAÇÃO P	-	-
3109	APRESENTAR OS DOCU	1	2.000,00
3112	TRANSPORTAR PASSAG	-	-
4101	MODIFICAR AS CARACT	-	-
5202	NÃO ENVIAR DADOS RE	-	-
17204	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
17306	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
17307	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
17311	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
17202	EFETUAR TRANSPORTE	-	-
17205	TRANSPORTAR, NUM ME	-	-
17211	NÃO ADOTAR, O CONDU	-	-
17305	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
17312	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
19003	EMBARCAR PRODUTO P	-	-
19011	EMBARCAR PRODUTO P	-	-
17304	RETIRAR OS RÓTULOS D	-	-
19010	EMBARCAR PRODUTO P	-	-
19008	NÃO FORNECER AO TRA	-	-
19009	EXPEDIR PRODUTO PER	-	-
TOTAL		843	650.800,00

TOTAL POR COD. DE INFRAÇÃO/MODAL			
ARGENTINA			
Cod. Infração	Descr.	Quant.	Valor Total
TRIP			
2101	EFETUAR TRANSPORTE	11	44.000,00
2102	FAZER TRANSPORTE LC	2	8.000,00
2104	NÃO POSSUIR SEGUROS	5	20.000,00
3104	EXCEDER OS PESOS E T	3	6.000,00
3105	REALIZAR UM SERVIÇO	20	40.000,00
3106	EFETUAR TRANSPORTE	4	8.000,00
3108	EFETUAR TRANSPORTE	-	-
3109	APRESENTAR OS DOCU	1	2.000,00
3110	NEGAR O EMBARQUE O	5	10.000,00
3111	SUSPENDER UM SERVIÇ	1	2.000,00
3112	TRANSPORTAR PASSAG	-	-
4101	MODIFICAR AS CARACT	-	-
4102	NÃO INICIAR O SERVIÇ	-	-
4103	NÃO CUMPRIR OS HORÁ	2	2.000,00
4105	NÃO PROCEDER À DEVO	2	2.000,00
5102	NÃO ENTREGAR COMPR	321	64.200,00
5103	NÃO PORTAR OS DOCUM	136	27.200,00
5104	NÃO CONTAR COM SIST	14	2.800,00
5105	NEGAR O ACESSO AO S	1	200,00
SUB. TOTAL		528	238.400,00
SAC - TRIP			
101	NÃO GARANTIR A OPÇÃ	-	-
102	NÃO DIVULGAR O NÚME	-	-
104	NÃO GARANTIR AO CON	-	-
106	NÃO DISPONIBILIZAR AC	-	-
107	NÃO PRESTAR AS INFOR	-	-
108	NÃO GARANTIR AO CON	-	-
109	NÃO INFORMAR À ANTT	-	-
111	NÃO GARANTIR O ACES	-	-
201	NÃO GARANTIR O CONT	-	-
203	FINALIZAR A LIGAÇÃO P	-	-
204	NÃO DISPONIBILIZAR UM	-	-
301	NÃO IMPLANTAR O SAC	-	-
302	ONERAR O CONSUMIDO	-	-
SUB. TOTAL		-	-
TRIC			
2201	EFETUAR TRANSPORTE	3	12.000,00
2202	FAZER TRANSPORTE LC	-	-
2204	NÃO POSSUIR SEGUROS	43	172.000,00
3204	EXCEDER OS PESOS E T	17	34.000,00
3205	REALIZAR UM SERVIÇO	21	42.000,00
3206	EFETUAR TRANSPORTE	3	6.000,00
3207	TRANSPORTAR SEM AU	1	2.000,00
3208	EFETUAR TRANSPORTE	3	6.000,00
3209	APRESENTAR OS DOCU	-	-
4202	NÃO POSSUIR SEGURO	117	117.000,00
5202	NÃO ENVIAR DADOS RE	-	-
5203	NÃO PORTAR OS DOCUM	107	21.400,00
SUB. TOTAL		315	412.400,00
TRIPP			
17202	EFETUAR TRANSPORTE	-	-
17204	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
17205	TRANSPORTAR, NUM ME	-	-
17211	NÃO ADOTAR, O CONDU	-	-
17304	RETIRAR OS RÓTULOS D	-	-
17305	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
17306	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
17307	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
17311	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
17312	TRANSPORTAR PRODUT	-	-
19003	EMBARCAR PRODUTO P	-	-
19008	NÃO FORNECER AO TRA	-	-
19009	EXPEDIR PRODUTO PER	-	-
19010	EMBARCAR PRODUTO P	-	-
19011	EMBARCAR PRODUTO P	-	-
SUB. TOTAL		-	-
TOTAL TRIP		528	238.400,00
TOTAL TRIC		315	412.400,00

STATUS DOS AUTOS		
ARGENTINA		
Situação	Quant.	Valor Total
Cadastrada	158	63.600,00
Defesa em Julgamento	135	159.400,00
Encaminhado à PRG	1	1.000,00
Inscrito no Cadin	-	-
Inscrito no Serasa	9	1.800,00
Notificação de Autuação Emitida	209	153.800,00
Notificação de Autuação Recebida	51	51.400,00
Notificação de Multa Emitida	97	38.000,00
Notificação de Multa Recebida	163	130.400,00
Parcelamento Rescindido-GEAUT	-	-
Recurso em Julgamento	20	51.400,00
TOTAL	843	650.800,00

TOTAL CONVENIADO		
ARGENTINA		
ANTT		
Situação	Quant.	Valor Total
TRIP	524	234.000,00
TRIC	278	371.600,00
SAC - TRIP	-	-
TRIPP	-	-
TOTAL	802	605.600,00
DPRF		
TRIP	4	4.400,00
TRIC	37	40.800,00
SAC - TRIP	-	-
TRIPP	-	-
TOTAL	41	45.200,00
TOTAL PAIS	843	650.800,00

QUANT. DE A.I. MODAL		
ARGENTINA		
Situação	Quant.	Valor Total
TRIP	528	238.400,00
TRIC	315	412.400,00
SAC - TRIP	-	-
TRIPP	-	-
TOTAL	843	650.800,00

**LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5
“TRANSPORTE”**

ACTA N° 02/18

ANEXO V

Montevideo, 21 y 23 de noviembre de 2018

**PRESENTACION REALIZADA POR LA DELEGACIÓN DE PARAGUAY
RESPECTO A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR VIGENTES**

Las licencias otorgadas por los municipios de Paraguay

<u>Antes de la Ley 5016/14</u>	<u>Implementación Ley 5016/14</u>	<u>Licencia que habilita a:</u>
Profesional "A"	Profesional Clase "A" Superior	Transporte de Pasajeros Internacional
Profesional "B"	Profesional Clase "B" Superior	Transporte de Cargas Internacional
Carnet DINATLAN	Profesional "D"	Transporte de Mercancías Peligrosas Internacional

Con respecto a este cambio se está realizando paulatinamente ya que las licencias expedidas tienen una validez de 5 años. Considerando que el cambio de clasificación se empezó en 2014, se pretende que esté completamente instalada para el 2020; hasta que se cumpla dicha fecha se aceptan ambas clasificaciones.

**LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5
“TRANSPORTE”**

ACTA N° 02/18

ANEXO VI

Montevideo, 21 y 23 de noviembre de 2018

Con relación a los documentos que deben considerarse de porte obligatorio en el transporte de pasajeros y de cargas por carretera, consistente con los avances logrados en el ámbito de la Comisión del Artículo 16 en su XIX Reunión realizada en octubre de 2017, las delegaciones coincidieron en aprobar el siguiente detalle,

Cargas

- Autorización de empresa y habilitación del vehículo (Permisos) (1)
- Certificado de Póliza Única Seguros de responsabilidad civil por daños a terceros no transportados (Acuerdo 1.41 (XV)) (2)
- Certificado de Póliza Única Seguro de responsabilidad civil por daños a la carga transportada (Acuerdo 1.67 (XVI)) (2)(4)
- Certificado de Inspección Técnica Vehicular (5)
- CRT
- MIC/DTA (3)

- (1) Para el tráfico y según el tipo de permiso correspondiente, salvo casos en los que a nivel bilateral o multilateral se hubieran acordado otros procedimientos de control que no requieran su porte y exhibición.
- (2) Salvo que exista un sistema de verificación sustitutiva acordado por los países signatarios en el tráfico.
- (3) O documentación alternativa que determine el organismo de aplicación de cada país para el tramo desde origen a frontera para los casos en los que el despacho de la mercancía no se realiza en origen. (Entre ellos podría estar la factura comercial o remito).
- (4) No exigido por Argentina y Paraguay aplica reciprocidad.
- (5) O aval técnico si correspondiere, en caso de ciertos vehículos especiales.

Pasajeros

- Autorización de empresa y habilitación del vehículo (Permisos) (1)
- Certificado de Póliza Única Seguros (pasajeros y su equipaje y responsabilidad civil por daños a terceros no transportados) (Acuerdo 1.41 (XV)) (2)
- Certificado de Inspección Técnica Vehicular
- Lista de pasajeros (3)

- (1) Para el tráfico y según el tipo de permiso correspondiente, salvo casos en los que a nivel bilateral o multilateral se hubieran acordado otros procedimientos de control que no requieran su porte y exhibición.
- (2) Salvo que exista un sistema de verificación sustitutiva acordado por los países signatarios en el tráfico.
- (3) Para el caso de servicios ocasionales en circuito cerrado u otros en los que se hubiere acordado a nivel bilateral

En el caso de transporte de cargas, ello será sin perjuicio de los documentos específicos que pudieren corresponder en caso de transporte de mercancías peligrosas, según el Acuerdo para la Facilitación de Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR.

En cuanto a la licencia de conducir nacional habilitante a que refiere el artículo 9 del ATIT para el tipo de vehículo de que se trate, existe consenso en que se trata de un documento de porte obligatorio, más allá de que las sanciones asociadas a eventuales incumplimientos se realice en base a la normativa nacional de tránsito o al Protocolo de Infracciones y Sanciones al ATIT vigente.

En cuanto al documento de propiedad del vehículo se considera documento de porte obligatorio, sin perjuicio de que la infracción asociada a eventuales incumplimientos se realice en base a la normativa de tránsito.



MERCOSUR/SGT N° 5 GTMP/Ayuda Memoria N° 01/18

**REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE DE
MERCANCIAS PELIGROSAS (GTMP)**

Se realizó en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, los días 15 y 16 de noviembre de 2018, la Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas (GTMP), con la presencia de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y de la Secretaría del MERCOSUR (SM).

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

En cumplimiento de la instrucción impartida por el GMC en ocasión de su CVIII Reunión Ordinaria y de lo acordado en la Reunión Técnica Preparatoria de la LIV Reunión del SGT N° 5 "Transporte", se procedió al análisis del documento "Propuesta de Corrección de Normas", elaborado por la SM, relativa al Proyecto de Decisión sobre el Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas, aprobado en la LII Reunión del SGT N° 5 en la ciudad de Florianópolis el 10/XII/2017.

En tal sentido, las delegaciones analizaron todos los hallazgos del Proyecto de Decisión, en sus versiones en español y portugués y solicitaron a la SM a que proceda a la corrección del mismo, quedando dicho Proyecto de Decisión en condiciones de ser tratado por el GMC en su próxima reunión. (**Anexo II**)

ANEXOS

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

Anexo I Lista de Participantes

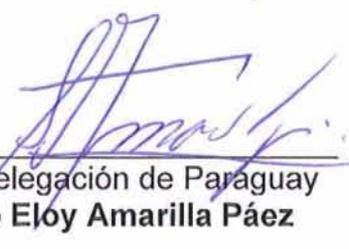
Anexo II Proyecto de Decisión "Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR. (Formato Digital)



Por la Delegación de Argentina
Hernán Corna



Por la Delegación de Brasil
Rodrigo Lúcius de Amorim



Por la Delegación de Paraguay
Sergio Eloy Amarilla Páez



Por la Delegación de Uruguay
José Larramendi

ANEXO I

REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

Ayuda Memoria N° 1/18

Montevideo, 15 a 16 de noviembre de 2018

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE ARGENTINA

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Hernán Corna	MT/STA	hcornea@transporte.gob.ar

DELEGACIÓN DE BRASIL

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Rodrigo Lúcius de Amorim	ANTT	Rodrigo.amorim@antt.gov.br
Tatiana Furtado Alvim de Amorim	ANTT	Tatiana.alvim@antt.gov.br

DELEGACIÓN DE PARAGUAY

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Sergio Eloy Amarilla Páez	DINATRAN	samarilla@dinatran.gov.py

DELEGACIÓN DE URUGUAY

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
José Larramendi	MTOP-DNT	jose.larramendi@mtop.gub.uy

MERCOSUR/GMC/P. DEC N° /17

ACUERDO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL MERCOSUR

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y las Decisiones N° 02/94, 14/94, 32/07 y 19/09 del Consejo del Mercado Común.

CONSIDERANDO:

La conveniencia de mantener armonizada las reglamentaciones de los Estados Partes del MERCOSUR en materia de transporte terrestre de mercancías peligrosas con normas y procedimientos practicados internacionalmente.

Que desde la aprobación de la Decisión CMC N° 32/07 se han producido diversas modificaciones en esta materia entre las que cabe mencionar las producidas en el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas, el Acuerdo Europeo sobre Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas (ADR), y el Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID).

Que la actualización de la normativa sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas en el MERCOSUR sobre la base de las regulaciones antes mencionadas facilitará el desarrollo de las operaciones de transporte multimodal internacional de mercancías peligrosas entre los Estados Partes y con otros Estados fuera de la región.

Que el Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR actualmente en vigencia, fue protocolizado en ALADI como Acuerdo de Alcance Parcial (AAP/PA N° 7) por los Gobiernos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, en aplicación de lo dispuesto por Decisiones CMC N° 02/94 y 14/94.

EL CONSEJO DEL MERCADO COMÚN DECIDE:

Art. 1 - Aprobar el “Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR” que figura en Anexo y forma parte de la presente Decisión.

Art. 2 - Dicho instrumento sustituye el texto, a su entrada en vigor, del Acuerdo sobre Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR y sus Anexos I y II, protocolizados en ALADI (AAP/PC N° 7) conforme a lo dispuesto por Decisiones CMC N° 02/94 y 14/94.

Art. 3 - Solicitar a los Estados Partes que instruyan a sus Representaciones ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y MERCOSUR a efectuar la correspondiente protocolización del texto del Acuerdo aprobado en la presente Decisión sustituyendo, cuando entre en vigor, el Acuerdo original y sus Anexos I y II e incluyendo además una cláusula de vigencia en los términos del Artículo 2° del Anexo I de la Resolución GMC N° 43/03.

Art. 4 - Derogar las Decisiones CMC N° 02/94, 14/94, 32/07 y 19/09.

Art. 5 - Esta Decisión deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes.

LII SGT N° 5 – Florianópolis, 10/XII/17

**ACORDO PARA A FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE DE PRODUTOS
PERIGOSOS NO MERCOSUL**

TENDO EM VISTA: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto e as Decisões N° 02/94, 14/94, 32/07 e 19/09 do Conselho do Mercado Comum.

CONSIDERANDO:

A conveniência de se manterem harmonizadas as regulamentações dos Estados Partes do MERCOSUL em matéria de transporte terrestre de produtos perigosos com normas e procedimentos praticados internacionalmente.

Que desde a aprovação da Decisão CMC N° 32/07 foram produzidas diversas modificações nesta matéria dentro as quais cabe mencionar as produzidas no Regulamento Modelo das Nações Unidas, no Acordo Europeu sobre o Transporte de Produtos Perigosos por Rodovia (ADR), e no Regulamento Internacional sobre o Transporte de Produtos Perigosos por Ferrovia (RID).

Que a atualização da normativa sobre transporte terrestre de produtos perigosos no MERCOSUL tendo como base as regulamentações supramencionadas facilitará o desenvolvimento das operações de transporte multimodal internacional de produtos perigosos entre os Estados Partes e com outros Estados fora da região.

Que o Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL atualmente em vigência foi protocolado na ALADI como Acordo de Alcance Parcial (AAP/PA N° 7) pelos Governos da Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, em atendimento ao disposto pelas Decisões CMC N° 02/94 e 14/94.

**O COSELHO DO MERCADO COMUM
DECIDE:**

Art. 1º - Aprovar o “Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL”, que consta como anexo e faz parte da presente Decisão.

Art. 2º - Tal instrumento substitui o texto, quando da sua entrada em vigor, do Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL e seus anexos I e II, protocolizados na ALADI (AAP/PC N° 7) conforme o disposto pelas Decisões CMC N° 02/94 e 14/94.

Art. 3º - Solicitar aos Estados Partes que instruem seus representantes na Associação Latino-americana de Integração (ALADI) e MERCOSUL a efetuar a correspondente protocolização do texto do Acordo aprovado pela presente Decisão

substituindo, quando da sua entrada em vigor, o Acordo original e seus Anexos I e II e incluindo-se também uma cláusula de vigência nos termos do artigo 2º do Anexo I da Resolução GMC Nº 43/03.

Art. 4º - Revogar as Decisões CMC Nº 02/94, 14/94, 32/07 e 19/09.

Art. 5º - Esta Decisão deverá ser incorporada ao ordenamento jurídico dos Estados Partes.

LII SGT Nº 5 – Florianópolis, 10/XII/17.

CVI GMC - Brasília, 23/XI/17

**LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5
“TRANSPORTE”**

ACTA N° 02/18

ANEXO VIII

Montevideo, 21 y 23 de noviembre de 2018

BASE PARA UN EVENTUAL ACUERDO EN EL SGT N°5

MERCOSUR/GMC/RES. N° /

ACUERDO SOBRE EL PESO MAXIMO AUTORIZADO EN EL EJE DIRECCIONAL DELANTERO EQUIPADO CON NEUMATICOS SUPERANCHOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, y la Resolución GMC N ° 65/08.

RESULTANDO: Que el peso medio de los pasajeros y su equipaje previsto en La Resolución GMC N ° 19/02 puede considerarse más bajo del real.

Que se observa un aumento de la tara de un ómnibus debido a nuevos requisitos en materia de seguridad y protección del medio ambiente.

CONSIDERANDO: Que entre los principales factores que influyen en el desgaste de los pavimentos pueden incluirse al ancho y el tamaño del área de contacto entre aquellos y los neumáticos de los vehículos de transporte.

Que los resultados de las investigaciones realizadas a nivel internacional demuestran que para pavimentos representativos como los existentes en la región, el deterioro provocado por el eje direccional delantero equipado con neumáticos superanchos con una carga de 7t, resulta menor al provocado por el mismo tipo de eje de 6t equipado con neumáticos convencionales.

EL GRUPO MERCADO COMUN

RESUELVE:

Art. 1 - Aumentar a 7t el peso autorizado en el eje direccional delantero de vehículos de transporte colectivo de pasajeros, cuando estén equipados con neumáticos superanchos y suspensión neumática con amortiguadores.

Se entenderá como neumático superancho a un neumático de más de un metro de diámetro, con un ancho de banda de rodadura mayor o igual a 385 milímetros, diseñado para utilizarse en ejes delanteros de vehículos de la categoría M3 con peso bruto total mayor o igual a 16,5t.

Se entenderá por suspensión neumática: un sistema de suspensión en el que por lo menos el 75 % del efecto elástico se debe a un dispositivo neumático.

Art. 2-Los Estados Partes deberán incorporar la presente Resolución a sus ordenamientos jurídicos internos antes del //18.

Nota Técnica nº ____/GEFIS/SUFIS/ANTT

Destinatário: Assessoria Técnica para Assuntos Internacionais - ASTEC

Referência: Proposta sobre progressividade das multas por infração de excesso de peso no Mercosul

Assunto: Multas por Excesso de Peso no Transporte Rodoviário Internacional

Data: 20 de novembro de 2018

I. APRESENTAÇÃO

1. O Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), no âmbito do cone sul, é regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), firmado pelos governos da Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, em vigência no Território Nacional conforme o Decreto 99.704/90 e regrado por atas de reuniões bilaterais, resoluções, instruções normativas, convênios e outros.

2. O ATIT foi firmado pelos países que, originariamente, formaram o Cone Sul, tendo o Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai Bolívia, Chile e Peru, como países signatários deste acordo. Em relação a esses países será aplicado, de pleno direito, o acordado na normativa geral (o ATIT propriamente dito) e o acordado nas reuniões bilaterais entre o Brasil e esses países. As demais regras, estabelecidas em reuniões do MERCOSUL, onde apenas os quatro países membros (Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai) participam, não se aplicam aos demais países. Em tais casos, aplica-se a legislação de transporte vigentes em cada país transitado.

3. O ordenamento jurídico brasileiro disciplina o controle de peso dentro do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, art. 231, V e X), onde confere competência ao CONTRAN e DENATRAN para regulamentar a matéria no nosso país. Nessa seara, o CONTRAN expediu a Resolução CONTRAN nº 258/2007, estabelecendo os limites de peso e o valor da multa com metodologia progressiva de penalidade, além da aplicação de medidas administrativas (retenção para remanejamento ou transbordo). O DENATRAN, por seu turno, publicou a Portaria nº 63/09, que estabelece as composições e seus limites de peso para circulação em território nacional.

4. Já as penalidades no âmbito do Cone Sul estão previstas no Segundo Protocolo Adicional (2º P. A.) sobre Infrações e Sanções ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, internalizado em nosso ordenamento jurídico pelo Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005, ficando estipulada a tipificação, bem como, os valores correspondentes.
5. Dentre as infrações tipificadas, o 2º P.A. sobre Infrações e Sanções prevê como “grave” o transporte internacional de cargas que “exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente”, valorando tal tipificação em multa de U\$ 2.000,00 (dois mil dólares) por infração havida.
6. O Grupo Mercado Comum (GMC) do MERCOSUL, em reunião realizada em 28/11/2008, em Brasília, editou a Resolução MERCOSUL/GMC nº 65/08, que aprova o Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos de Transporte de Passageiros e Cargas, estabelecendo os limites de peso bruto total e peso bruto por eixo para circulação de veículos de transporte de cargas e passageiros no MERCOSUL.
7. Nas reuniões bilaterais entre os Organismos de Aplicação do ATIT é recorrente a reclamação de que o valor da multa prevista no ATIT é injusto por tratar com a mesma medida os pequenos e os grandes excessos.
8. Em Reunião Multilateral dos Organismos de Aplicação do ATIT, ocorrida em 23 de maio de 2013, com a participação do Brasil, Argentina e Uruguai, foi acordada a aplicação, em caráter excepcional e a partir de 1º de julho de 2013, dos respectivos regimes nacionais de sanções para os casos de excesso de peso, considerando-se os limites estabelecidos na Resolução GMC/MERCOSUL nº 65/08.
9. Dessa forma, foi consolidado procedimento excepcional para sanções decorrentes das infrações por excesso de peso, consistente na adoção dos limites previstos no MERCOSUL (Res. GMC nº 65/08, internalizada pelo Decreto nº 7.282, de 1º de setembro de 2010) e dos valores e procedimentos sancionatórios do respectivo país em que haja a incidência da infração.
10. A adoção de uma base legal para o limite de peso permitido à circulação de veículos (ATIT, 2º P. A. e Resolução MERCOSUL / GMC nº 65/08) combinado com a aplicação da multa (CTB, Res. CONTRAN nº 258/07 e Portaria DENATRAN nº 63/09) suscitou dúvidas quanto à possibilidade de sua aplicação e se demonstrou inviável, quanto aos procedimentos internos referentes ao processamento dos autos de infração.

II. DA NECESSIDADE DO CONTROLE DE PESO VEICULAR EM RODOVIAS

11. O controle de peso veicular em rodovias possui dois vieses típicos: i) instrumento para segurança do trânsito; e ii) meio de conservação do bem público.

12. Utilizando-se do controle de peso como instrumento para segurança do trânsito, o Estado cumpre seu papel de mantenedor da segurança pública, cuidando do bem maior afeito à humanidade – o direito à vida.

13. Como meio de conservação do bem público, o controle de peso permite que o Estado exerça a probidade administrativa, ao cuidar do erário público evitando gastos desnecessários com constante manutenção e recuperação de vias. Considerando que na América do Sul o modal rodoviário é o principal meio de transporte de bens, cuidar das vias significa também cuidar do custo do transporte e da economia dos países sul-americanos.

14. Testes desenvolvidos pela AASHO (American Association of State Highway and Transportation Officials) concluíram que há um exponencial aumento de desgaste em pavimentos com relação à sobrecarga. No mesmo sentido são estudos do LASTRAN (Laboratório de Sistema de Transportes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul), que apontam um aumento de 1/3 nos custos de manutenção de vias onde não haja fiscalização sobre o peso de veículos.

III. DA (NÃO) PROGRESSIVIDADE DA PENALIDADE SOBRE O EXCESSO DE PESO.

15. Como dito no início, o 2º P. A. sobre Infrações e Sanções ao ATIT prevê a aplicação de multa grave, no valor de U\$ 2.000,00 (dois mil dólares) por infração. Tal previsão não atende adequadamente à realidade do mercado de transporte, inclusive o internacional. Isso porque lhe falta cumprir o requisito da proporcionalidade que deve estar presente em todo ato administrativo

16. A proporcionalidade requerida no parágrafo anterior, nada mais é do que um dos vários desdobramentos de princípio jurídico maior, que deve ser perquirido como condição da organização social humana – a isonomia ou “igualdade”. Pois bem, tratar igualmente quem, por desatenção, excede em 10 kg (dez quilogramas) o limite de peso estabelecido para o transporte veicular e quem, por dolo, excede em 10.000 kg tal limite é “*desigualdade flagrante e não igualdade real*”.

17. A necessidade de progressão da penalidade conforme o *quantum* do peso excedido é medida proporcional internalizada pelos ordenamentos jurídicos dos países do MERCOSUL / CONESUL, razão pela qual se propõe a alteração dos valores de multa aplicadas por excesso de peso

18. Por oportuno, cabe ressaltar que além de sanção progressiva, os países do MERCOSUL / CONESUL também preveem a necessidade de se realizar transbordo como requisito para prosseguimento da viagem em segurança quando há excesso de peso, razão pela qual o momento possa ser adequado para se normatizar também tal instituto no âmbito do transporte internacional no MERCOSUL / CONESUL.

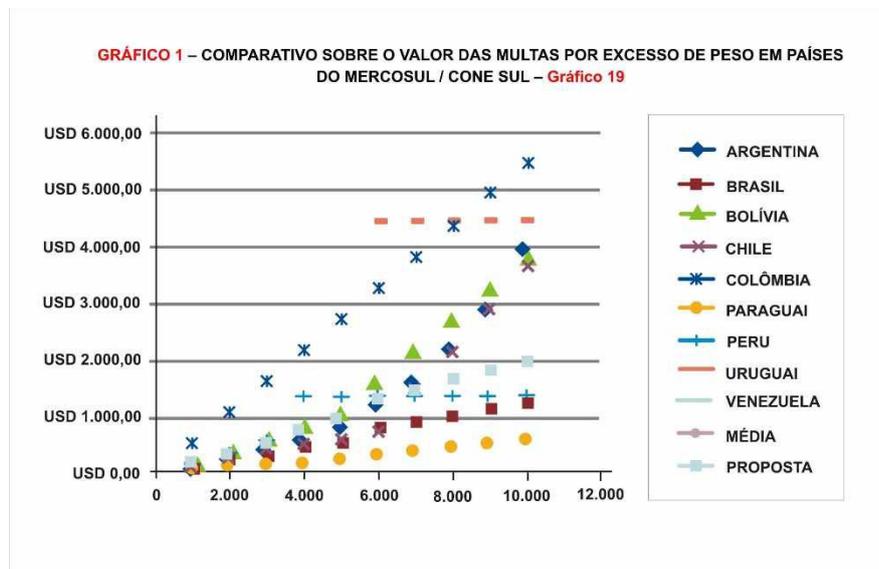
IV. DA PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO

19. Considerando todo o exposto, conclui-se que a proporcionalidade que deve permear o ato administrativo imputa a necessidade de adequação da normativa sobre sanções ao excesso de peso no transporte rodoviário internacional no âmbito do MERCOSUL / CONESUL.

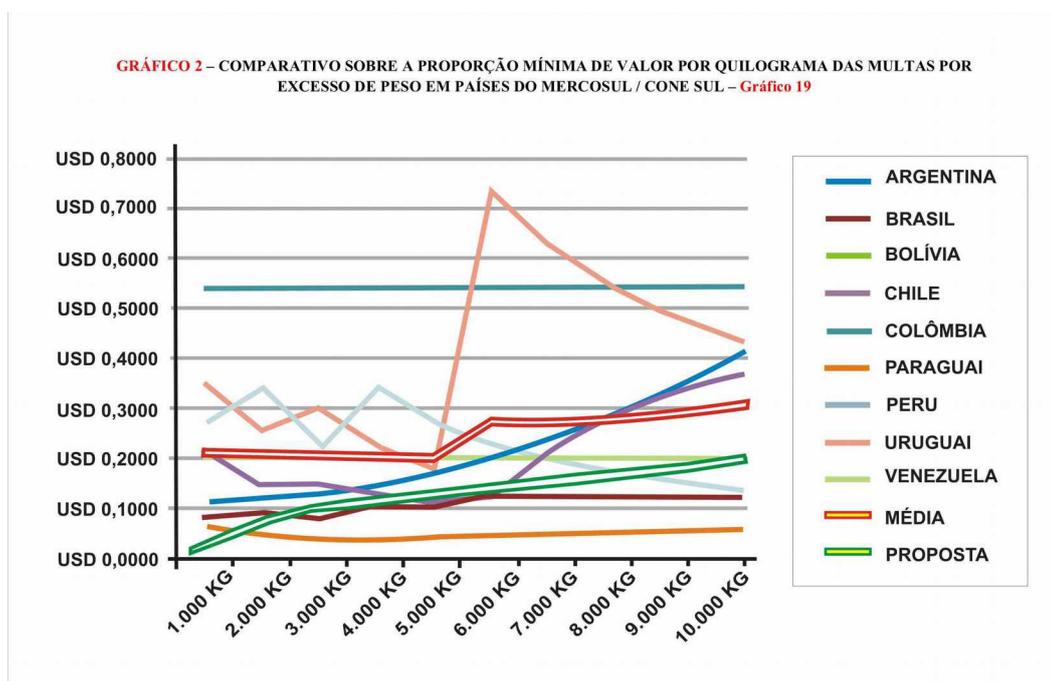
20. A progressividade nas infrações sobre o excesso de peso atende à igualdade a que se espera a promulgação pela Administração Pública e Organismos Internacionais.

21. Tendo em vista que a maioria dos países do MERCOSUL / CONESUL adotam faixas de peso para a progressividade a cada 1000 kg (mil quilogramas), considera-se apropriada a adoção de tais faixas de peso para a incidência da progressividade das sanções ao excesso de peso entre esses países.

22. Considerando o valor mínimo previsto de U\$ 200,00 (duzentos dólares) e o valor máximo atual aplicado como multa grave de U\$ 2.000,00 (dois mil dólares) pelo 2º P. A. de Infrações e Sanções ao ATIT, sugere-se que tal intervalo seja adotado como valor mínimo para quem incidir na primeira faixa de peso (até 1000 kg), aumentando-se tal proporção a cada faixa superior de excesso até alcançar o limite máximo de 2.000,00 dólares para excessos de 10.000 kg. A partir desse valor sugere-se a construção de previsão legal de retenção de veículo para transbordo ou remanejamento do excesso, além da aplicação da penalidade, com possibilidade de liberação sem aplicação da devida medida administrativa apenas para os casos de transporte passageiros, de mercadoria perecíveis ou de animais vivos

GRÁFICO 1 – PROPOSTA DE VALOR DAS MULTAS POR EXCESSO DE PESO EM PAÍSES DO MERCOSUL / CONE SUL

TABELA 1 – COMPARATIVO SOBRE O VALOR DAS MULTAS POR EXCESSO DE PESO EM PAÍSES DO MERCOSUL

	FAIXA 1		FAIXA 2		FAIXA 3		FAIXA 4		FAIXA 5	
	1.000 Kg	USD Kg	2.500 Kg	USD Kg	5.000 Kg	USD Kg	7.500 Kg	USD Kg	10.000 Kg	USD Kg
PROPOSTA	USD 200	USD 0,20	USD 500	USD 0,20	USD 1.000	USD 0,40	USD 1.500	USD 0,20	USD 2.000	USD 0,20

GRÁFICO 2 – COMPARATIVO SOBRE A PROPORÇÃO MÍNIMA DE VALOR POR QUILOGRAMA DAS MULTAS POR EXCESSO DE PESO EM PAÍSES DO MERCOSUL / CONE SUL


22. Sugere-se, mais, a previsão de aplicação da sanção e respectiva medida administrativa quando da verificação de excesso de peso pelos documentos fiscais, caso em que não se deve conceder tolerância aos limites de peso por haver a declaração expressa de que o veículo foi carregado com excesso.
23. Sugere-se, ainda, o estabelecimento de tolerância sobre os limites de peso quando da fiscalização por equipamento eletrônico de pesagem, com a concordância de reconhecimento mútuo dos Organismos Internacionais quanto à acreditação dos respectivos órgãos competentes pela aferição dos equipamentos de pesagem em cada país.
24. Por fim, sugere-se a proposição de regulamentação sobre a obrigatoriedade de informação idônea sobre a tara do (s) veículo (s) no documento de inspeção técnica veicular, com sanção própria para a ausência de tal inscrição e aplicação de medida administrativa de transbordo compulsório.

Brasília, 20 de novembro de 2018.

Montevideo, 22 de noviembre de 2018

Destinatarios: Embajadora Valeria Csukasi

Coordinadora Nacional de Uruguay en el Grupo Mercado Común
En ejercicio de la Presidencia *Pro Tempore* del MERCOSUR
Ministerio de Relaciones Exteriores

Embajador Horacio Reyser Travers

Coordinador Nacional de Argentina en el Grupo Mercado Común
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Embaixador Paulo Estivallet de Mesquita

Coordenador Nacional do Brasil no Grupo Mercado Comum
Ministério das Relações Exteriores

Embajador Juan Ángel Delgadillo

Coordinador Nacional de Paraguay en el Grupo Mercado Común
Ministerio de Relaciones Exteriores

Embajador Clarems Endara

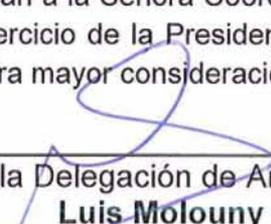
Coordinador Nacional de Bolivia en el Grupo Mercado Común
Ministerio de Relaciones Exteriores

Ref: Respuesta del SGT N°5 a la Instrucción del GMC respecto a remitir comentarios sobre los artículos 2 y 4 del proyecto de Resolución N°02/14 Rev 2 "Reglamento Técnico MERCOSUR de Limitadores de Velocidad.

De nuestra mayor consideración:

Los que suscriben, coordinadores nacionales del SGT N°5, reunidos en oportunidad de la LIV Reunión ordinaria del SGT N°5-TRANSPORTE- del MERCOSUR, llevada a cabo entre los días 20 y 22 de noviembre de 2018 proceden por la presente a informar al GMC, según el documento que se anexa.

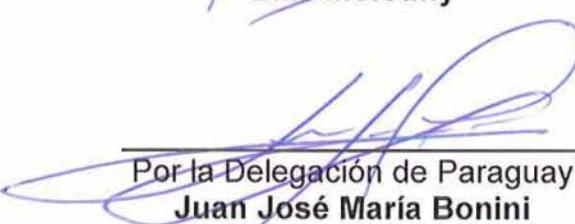
Saludan a la Señora Coordinadora Nacional de Uruguay en el Grupo Mercado Común en ejercicio de la Presidencia Pro Tempore del MERCOSUR con las seguridades de nuestra mayor consideración y estima



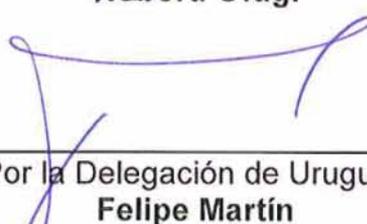
Por la Delegación de Argentina
Luis Molouny



Por la Delegación de Brasil
Noberu Ofugi



Por la Delegación de Paraguay
Juan José María Bonini



Por la Delegación de Uruguay
Felipe Martín

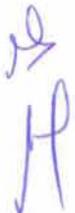
**Comentarios sobre los Artículos 2 y 4 del proyecto de Resolución N°02/14
Rev 2 "Reglamento Técnico MERCOSUR de Limitadores de Velocidad"**

Artículo 2- Este artículo define dos tipos de dispositivos de limitación de velocidad admisibles para la homologación de vehículos automotores nuevos por lo que faculta a que el SGT N°5 pueda seleccionar una o ambas alternativas.

El Reglamento técnico no establece en sí la obligatoriedad de incorporación de dichos dispositivos en ninguna categoría vehicular, aunque aplica a todos los tipos de vehículos de las categorías M y N. En consecuencia el SGT N°5 tiene la facultad en función de principios de política de transporte consensuados seleccionar la categoría de vehículos, el tipo de limitador, y las fechas en que se podría exigir la instalación de este dispositivo.

Otros aspectos fundamentales que tienen relación con las competencias del SGT N°5 TRANSPORTE- como por ejemplo la velocidad de seteo de los dispositivos no son cuestionados ni en el texto del proyecto de resolución ni en el Reglamento Técnico elaborado en el ámbito del SGT N°3.

En conclusión, no se tienen observaciones que formular al nuevo texto del proyecto.

 **Artículo 4-** No hay comentarios especiales que formular sobre el texto. Consagra el necesario principio de consensualidad para la puesta en vigencia de las disposiciones reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a cualquier Resolución.

 El ámbito de competencia del SGT N°5 comprende el transporte por carretera y los vehículos comerciales de transporte de cargas o pasajeros. Si bien hay aspectos vinculados con el limitador de velocidad que son de competencia de las coordinaciones nacionales del SGT N°5, será necesario consensuar con otros organismos nacionales para establecer una fecha única a partir de la cual, los Estados Partes exigirán el cumplimiento de dicha reglamentación.

 En conclusión, se sugiere adoptar la versión del Artículo 4 identificada en el documento remitido por el GMC como "Propuesta de la Delegación de Brasil".



MERCOSUR/SGT N° 5/CIIT/ACTA N° 04/18

COMISIÓN DE INTEGRACIÓN DE INFORMACIONES DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y CARGAS – SISTEMATIZACIÓN DE DATOS

Se celebró en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el día 21 de noviembre de 2018, la Reunión de la Comisión de Integración de Informaciones de Transportes de Pasajeros y Cargas – Sistematización de Datos en el marco de la LIV Reunión Ordinaria del SGT N° 5 “Transporte”, con la presencia de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

En la reunión participaron de forma remota vía video llamada el Sr. Augusto Clement por la delegación de Argentina y el Sr. Francisco José Marques por la delegación de Brasil.

La Lista de Participantes consta en el **Agregado I**.

La Agenda consta en el **Agregado II**.

En la Reunión se trataron los siguientes temas:

1. INTERCAMBIO DE INFORMACIONES Y SISTEMATIZACIÓN DE DATOS

El Lic. Gerardo Ciganda en representación de la Delegación de Uruguay dio la bienvenida a los participantes y comenzó realizando un repaso de los avances y estado de situación del trabajo de la Comisión a la fecha. Informó que en la reunión anterior se había acordado avanzar a los efectos de poder profundizar en el intercambio de información en relación al software que está utilizando cada país. En dicha oportunidad se procedió con un simulacro de operativa de intercambio de información, en el que se mostró de forma estática la forma de trabajo de los sistemas entre Paraguay y Uruguay.

Ambas delegaciones expresaron satisfacción por los avances alcanzados en común en los últimos meses posteriores a la última Reunión Técnica Preparatoria realizada en Montevideo el 27 de setiembre del corriente. A la fecha se logró implementar a modo de prueba el intercambio de información de permisos y flotas online a través de las bases de datos, de lo cual se realizó una demostración en el Plenario.

La delegación de Paraguay expresó preocupación, debido que, a pesar de haber realizado reiterados intentos para contactarse con el técnico de Brasil, no obtuvo respuesta, situación que determinó no poder cumplir con el compromiso asumido en la pasada Reunión Técnica Preparatoria en lo referente a tener implementada la integración de datos de cargas con Brasil en un plazo de 30 días.

En relación al intercambio con Argentina se informó que ante el cambio de autoridades en dicho país se produjo una renovación de los funcionarios designados a la temática de Sistematización de Datos, y que como consecuencia de ello se encontrarían al momento haciendo una puesta a punto e interiorizándose de los trabajos realizados por la Comisión.

2. COORDINACIÓN DE LAS COMUNICACIONES

Uno de los temas principales de la reunión giró en torno a las dificultades que se presentan en la comunicación entre los representantes de los diferentes países, las cuales son el obstáculo principal al avance en la puesta en marcha del intercambio de informaciones conjunto.

En dicho sentido, las delegaciones concordaron en la importancia de conocer el estado de situación de cada país en materia de los compromisos asumidos y trabajos avanzados en la Comisión, y en que sería deseable lograr un avance conjunto de todas las delegaciones partiendo de una base común. La delegación de Uruguay expresó que la buena comunicación garantizaría además una mejora en la calidad de los datos y en la adopción de criterios comunes para los intercambios.

En el transcurso de la reunión la delegada de Brasil, la Sra. Rosimeire Lima de Freitas, facilitó el contacto telefónico con el Sr. Francisco José Marques, referente de la temática de su organismo quien informó que su país se encuentra en condiciones de comenzar a implementar la integración de datos de cargas con Paraguay, y resaltó que los problemas de comunicación fueron generados por un equívoco involuntario. Asimismo, remarcó el compromiso de su país para reparar la situación y mantener un contacto fluido con todas las delegaciones.

Del mismo modo, se mantuvo contacto telefónico con el Sr. Augusto Clement en representación de Argentina, quien informó que su organismo se encuentra en un proceso de cambio de su infraestructura y migración de sus sistemas. En dicho sentido, acordaron un cronograma interno de trabajo para ponerse al día con lo avanzado en la Comisión, según el cual podrían comenzar a realizar pruebas con el resto de los países en un plazo de 3 meses.

En virtud de lo expresado, las delegaciones estuvieron de acuerdo en actualizar las informaciones de contacto de los referentes de cada país, así como en volver a utilizar la modalidad de grupo de Whatsapp para lograr una comunicación más ágil y coordinada. Se detectó que parte de los contactos que formaban parte del grupo de Whatsapp anterior ya se desvincularon de los organismos y por ende el grupo quedó obsoleto.

Las delegaciones acordaron que el nuevo grupo de Whatsapp estará conformado por los siguientes representantes:

Argentina:

Augusto Clement – aclement@transporte.gob.ar

Brasil:

Francisco José Marques – francisco.marques@antt.gov.br
Débora Vieira Tavares – debora.tavares@antt.gov.br

Paraguay:

Miguel Ayala – mayala@dinatran.gov.py

Uruguay:

Gerardo Ciganda – gerardo.ciganda@mtop.gub.uy

Fernando Pérez – fernando.perezotero@mtop.gub.uy

Ma. Elena Lagisquet – maria.lagisquet@mtop.gub.uy

Asimismo, se comprometieron a notificar al resto de los integrantes de cualquier cambio en la información de contacto de los funcionarios referentes, así como de novedades o avances que se vayan alcanzando, como forma de motivar el trabajo coordinado y el logro de los objetivos.

3. PROGRAMA DE TRABAJO

Las delegaciones estuvieron de acuerdo en formular metas alcanzables y a corto plazo a los efectos de ser más eficaces en su cumplimiento.

En primera instancia, se fijó como meta primera y prioritaria la normalización de las comunicaciones en lo que queda del corriente año.

Luego, y teniendo en cuenta el plazo manifestado por la delegación de Argentina para comenzar las pruebas con el resto de los países, se acordó realizar los esfuerzos posibles para que todos los países puedan estar en un nivel de avance similar a partir del mes de Marzo de 2019.

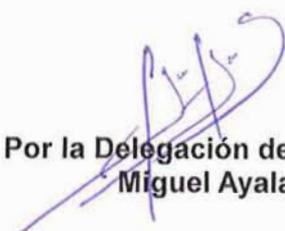
AGREGADOS

Los Agregados que forman parte del Acta son los siguientes:

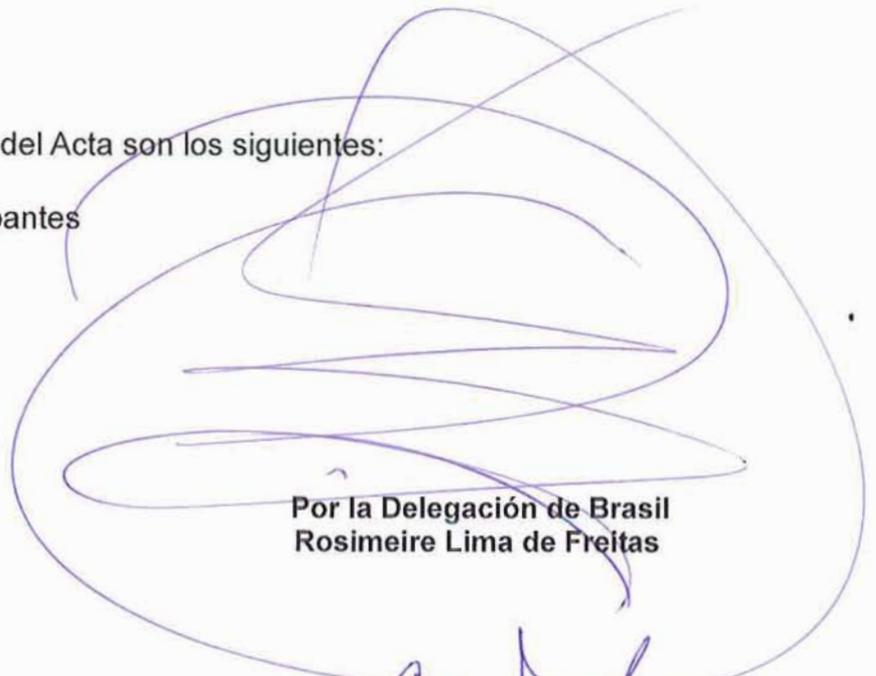
Agregado I Lista de Participantes
Agregado II Agenda



Por la Delegación de Argentina
Guadalupe Menga



Por la Delegación de Paraguay
Miguel Ayala



Por la Delegación de Brasil
Rosimeire Lima de Freitas



Por la Delegación de Uruguay
Gerardo Ciganda

**COMISIÓN DE INTEGRACIÓN DE INFORMACIONES DE TRANSPORTES
DE PASAJEROS Y CARGAS – SISTEMATIZACIÓN DE DATOS**

ACTA N° 04/18

AGREGADO I

Montevideo, 21 de noviembre de 2018

AGREGADO I

**COMISIÓN DE INTEGRACIÓN DE INFORMACIONES DE TRANSPORTES
DE PASAJEROS Y CARGAS – SISTEMATIZACIÓN DE DATOS**

ACTA N° 04/18

Montevideo, 21 al 23 de noviembre de 2018

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE BRASIL

NOMBRE	ORGANO	E-MAIL
Rosimeire Lima de Freitas	ANTT	rosimeirefreitas@antt.gov.br / freitas.rosimeire@gmail.com

DELEGACIÓN DE PARAGUAY

NOMBRE	ORGANO	E-MAIL
Miguel Ayala	DINATRAN	mayala@dinatran.gov.py

DELEGACIÓN DE URUGUAY

NOMBRE	ORGANO	E-MAIL
Gerardo Ciganda	DNT	gerardo.ciganda@mtop.gub.uy
Fernando Pérez	DNT	fernando.perezotero@mtop.gub.uy
Jorge Rosas	DNT	jorge.rosas@mtop.gub.uy
Fernanda Ouviaña	DNT	maria.ouvina@mtop.gub.uy

**COMISIÓN DE INTEGRACIÓN DE INFORMACIONES DE TRANSPORTES
DE PASAJEROS Y CARGAS – SISTEMATIZACIÓN DE DATOS**

ACTA N° 04/18

AGREGADO II

Montevideo, 21 de noviembre de 2018

AGREGADO II

**COMISIÓN DE INTEGRACIÓN DE INFORMACIONES DE TRANSPORTES
DE PASAJEROS Y CARGAS – SISTEMATIZACIÓN DE DATOS**

ACTA N° 04/18

Montevideo, 21 al 23 de noviembre de 2018

AGENDA

1. INTERCAMBIO DE INFORMACIONES Y SISTEMATIZACIÓN DE DATOS
2. COORDINACIÓN DE LAS COMUNICACIONES
3. PROGRAMA DE TRABAJO

NOTACNCANEH N° 7/2013

Buenos Aires, 02 de Julio de 2013

Requisitos de ensayos para equipos de Espectro Ensanchado por SALTO EN FRECUENCIA V13.1

Alcance

Los equipos que posean al menos una interfaz de Espectro Ensanchado por Salto en Frecuencia (FHSS) que operen en las bandas atribuidas en la Res. SC 302/1998, deberán cumplir con los puntos indicados en el siguiente protocolo de ensayos.

Bandas Atribuidas

Las bandas atribuidas son las siguientes:

Bandas atribuidas [MHz]
902-928
2400-2483,5
5725-5850

Bandas de operación

Estará dada por el rango de frecuencias que son emitidas intencionalmente por el transmisor.

Identificación del documento

En “identificación del documento normativo” (punto 7 de la guía de ensayos) deberá indicarse:

“Protocolo para Equipos de Espectro Ensanchado por Salto en Frecuencia V13.1”

Consideraciones generales

El equipo deberá cumplir las condiciones impuestas para todas las emisiones en las que pueda autorizarse. Sin embargo, para simplificar las mediciones se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Se presentará un informe completo e independiente por cada banda autorizable (por ej. 2400-2483,5 MHz).

- En cada ensayo, el solicitante ajustará la modulación/velocidad Tx/anchura de banda/ o cualquier otro parámetro variable por software, seleccionando el esquema de funcionamiento que considere representativo para la medición. El laboratorio informará el ajuste en la descripción del ensayo correspondiente.

Especificaciones técnicas

1) Potencia conducida del transmisor

La potencia máxima conducida deberá cumplir con los siguientes límites:

Banda atribuida [MHz]	Límite [W]	Notas
902-928	1	Sistemas con 50 o más frecuencias de salto
	0,25	Sistemas con 25 a 49 frecuencias de salto
2400-2483,5	1	Sistemas con 75 o más frecuencias de salto
	0,125	Sistemas con 15 a 74 frecuencias de salto
5725-5850	1	Sistemas con 75 o más frecuencias de salto

Tabla 1.- Potencia conducida del transmisor

2) Anchura de Banda del Canal de Salto

El equipo bajo prueba (EBP) deberá cumplir con los siguientes límites:

Banda atribuida [MHz]	AB [MHz]	Condición
902-928	$\leq 0,5$	20 dB con respecto al mayor nivel
2400-2483,5	-	Sin restricciones
5725-5850	≤ 1	20 dB con respecto al mayor nivel

Tabla 2.- Anchura de banda del canal de salto

3) Separación de Frecuencias de Salto

Los sistemas de salto en frecuencia (FHSS) tendrán frecuencias de salto separadas entre sí por un mínimo de 25 kHz ó la anchura de banda a 20 dB del canal de salto, el que resulte de mayor valor.

Asimismo, los sistemas que operen en la banda de 2400-2483,5 MHz podrán tener frecuencias de salto separadas entre sí por un mínimo de 25 kHz ó dos tercios de la anchura de banda a 20 dB del canal de salto, el que resulte de mayor valor, pero su potencia estará limitada a 125 mW.

Banda atribuida [MHz]	Separación [kHz]	Notas
902-928	25 ó anchura banda 20 dB ¹	
2400-2483,5	25 ó anchura banda 20 dB ¹	
	25 ó 2/3 anchura banda 20 dB ¹	Potencia limitada a 125 mW
5725-5850	25 ó anchura banda 20 dB ¹	

Tabla 3.- Separación de frecuencias de salto

¹En estos casos, se elegirá el mayor de ambos límites.

4) Cantidad de Frecuencias de Salto y Tiempo de Permanencia Promedio

4.1) Banda de 902-928 MHz

Si el ancho de banda a 20 dB del canal de salto es menor que 250 kHz, el sistema deberá usar al menos 50 frecuencias de salto y el tiempo de permanencia promedio en cualquier canal no será mayor a 0,4 segundos dentro de un período de 20 segundos.

Si el ancho de banda a 20 dB del canal de salto es 250 kHz o mayor, el sistema deberá usar al menos 25 frecuencias de salto y el tiempo de permanencia promedio en cualquier canal no será mayor a 0,4 segundos dentro de un período de 10 segundos. El ancho de banda a 20 dB del canal de salto no será mayor a 500 kHz.

4.2) Banda de 2400-2483.5 MHz

Los sistemas en esta banda deberán usar al menos 15 frecuencias de salto. El tiempo de permanencia promedio en cualquier canal no será mayor a 0,4 segundos, dentro de un período de 0,4 segundos multiplicado por la cantidad de frecuencias de salto empleadas.

Nota: estos sistemas podrán suprimir frecuencias de salto mientras provean un número no inferior a 15 canales.

4.3) Banda de 5725-5850 MHz

Los sistemas en esta banda deberán usar al menos 75 frecuencias de salto. El tiempo de permanencia promedio en cualquier canal no será mayor a 0,4 segundos dentro de un período de 30 segundos.

Banda atribuida [MHz]	AB [kHz] @ 20dB	C.F.S.	T.P.P.[seg]	P [seg]
902-928	< 250	≥ 50	$\leq 0,4$	20
	≥ 250 y ≤ 500	≥ 25	$\leq 0,4$	10
2400-2483,5	-	≥ 15	$\leq 0,4$	0,4 x cantidad de frecuencias salto empleadas
5725-5850	-	≥ 75	$\leq 0,4$	30

Tabla 4.- Cantidad de frecuencias de salto y tiempo de permanencia promedio

Donde:

AB @ 20 dB: Anchura de Banda a 20 dB
C.F.S.: Cantidad de frecuencias de salto
T.P.P.: Tiempo de permanencia promedio
P: Período de medición

5) Emisiones no deseadas

La potencia en cualquier banda fuera de la de operación del transmisor deberá estar atenuada por lo menos 20 dB respecto al punto de mayor nivel.

Se presentará el gráfico de emisiones no deseadas (conducidas) en todo el espectro hasta por lo menos la segunda armónica, medido con resolución espectral de 100 kHz. Los gráficos deben presentar los niveles de señal en valor absoluto, constanding el ancho de banda de resolución utilizado, la banda barrida y la velocidad de barrido.

MERCOSUR/LIV SGT N° 5/P. RES. N° 02/18

**RÉGIMEN DE IDENTIFICACIÓN DE EQUIPAJE APLICABLE A LOS
SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR
CARRETERA**

VISTO: El tratado de Asunción y el Protocolo de Ouro Preto.

CONSIDERANDO:

La necesidad de establecer procedimientos para la identificación de equipajes asociados unívocamente con el pasajero que los transporte en los ómnibus utilizados en los servicios de transporte internacional de pasajeros en el ámbito del MERCOSUR.

Que uno de los objetivos de la medida propiciada es coordinar las políticas tendientes a fin de hacer frente a la problemática del narcotráfico, que no sólo afecta a la salud y la seguridad ciudadana, sino que importa una violación a la soberanía nacional de los Estados Partes, en tanto se trata de un crimen cuya naturaleza es claramente transnacional y que tales circunstancias ameritan adoptar las medidas que permitan extremar el uso de los recursos en orden a enfrentar los flagelos señalados.

Que debe impulsarse la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los Estados Partes y propender a la armonización de sus legislaciones en las áreas pertinentes, para lograr el fortalecimiento del proceso de integración.

**EL GRUPO DE MERCADO COMUN
RESUELVE:**

Art. 1 - Aprobar el "Régimen de identificación de equipaje aplicable a los servicios de transporte internacional de pasajeros por carretera" que se desarrolle en el ámbito del MERCOSUR, que consta como Anexo y forma parte de la presente Resolución.

Art. 2 - Esta Resolución deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes antes de xx/xx/xx.

LIV SGT N° 5 - Montevideo, 23/XI/18.

ANEXO

RÉGIMEN DE IDENTIFICACIÓN DE EQUIPAJE APLICABLE A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA

Art. 1 - DEFINICIONES. A los efectos de la presente Resolución, se adoptan las siguientes definiciones:

a) PASAJERO: Toda persona humana que acceda al servicio de transporte mediante la adquisición, gratuita y/u onerosa, de un boleto de viaje que lo habilita para trasladarse en un servicio determinado.

b) EQUIPAJE: Se trata de todo bulto cerrado, de valor declarado o no, que traslade consigo un pasajero. Se considera equipaje de mano aquel que el pasajero traslada junto con su persona y equipaje despachado en bodega a aquel cuya custodia el pasajero le confiere a la empresa de transporte en carácter de depósito necesario accesorio al contrato de transporte.

c) MALETERO: Personal encargado del acondicionamiento de los equipajes en bodega; sea que el mismo posea vinculación contractual o no con la empresa de transporte internacional.

d) MARBETE o ETIQUETA AUTOADHESIVA: Medida de seguridad que identifica el o los bultos que se despacharán como equipaje de bodega o de mano.

e) CONDUCTOR: Personal dependiente de la empresa de transporte internacional, afectado a la tarea de conducción o de acompañante en los servicios de transporte internacional de pasajeros.

Art. 2 - SISTEMA DE CONTROL DE EQUIPAJES. Las empresas de transporte internacional alcanzados por la presente Resolución deberán identificar a todo equipaje despachado en bodega o transportado con los pasajeros mediante el marbete correspondiente, según el tipo de despacho del que se trate, caso contrario el bulto no podrá ser ingresado a la unidad de transporte, sin derecho a compensación alguna.

Art. 3 - IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPAJE DESPACHADO EN BODEGA. MARBETE. Para la identificación del equipaje se utilizarán marbetes o etiquetas autoadhesivas. Estos marbetes deberán poseer un sistema de seguridad que advierta sobre cualquier intento de remoción. A su vez, deberán dotarse de un código que permita su escaneo ágil y contar con dos troqueles adhesivos; uno destinado a ser colocado en el reverso del pasaje o en el voucher entregado al usuario, y otro que deberá adherirse al listado de pasajeros o en el troquel del pasaje que quede en poder del conductor. Estos códigos deberán contener numeración correlativa y letras identificatorias por cada Estado Parte (AR-BR-UY-PY-CL-BO), la indicación de que se trata de equipaje despachado en bodega y la identificación de la empresa de transporte que recibió el despacho de los

mismos. Las autoridades de fiscalización de cada Estado Parte podrán ampliar la cantidad de datos a incluir en estos códigos a fin de garantizar la trazabilidad de los equipajes despachados.

Art. 4 - IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPAJE DE MANO. MARBETE. Similar sistema al indicado en el artículo 3 de la presente Resolución, se utilizará para identificar el equipaje de mano, debiendo dotarse al marbete de un color y numeración diferente, y el código inserto en el mismo deberá contener la especificación de que se trata de equipaje de mano y la identificación de la empresa de transporte internacional.

Art. 5 - TAREAS DE FISCALIZACIÓN. Las tareas de fiscalización de las obligaciones establecidas en la presente Resolución se encontrarán a cargo de los organismos de fiscalización y control de cada Estado Parte, que podrá actuar por sí o a través de convenios de fiscalización efectuados con las fuerzas de seguridad correspondientes.

Art. 6 - RECLAMOS E INDEMNIZACIONES. Las empresas de transporte internacional deberán poseer un sistema de seguimiento de reclamos. Para el caso de extravío de equipajes, se aplicará lo dispuesto en la normativa nacional de cada Estado Parte.

Asimismo, si se produjese una avería, el importe a reconocer será equivalente al daño producido, en aplicación a lo estipulado por la normativa de cada Estado Parte.

Art. 7 - CONSERVACIÓN Y RENDICIÓN DE DATOS. Los datos obtenidos por el Sistema de Control de Equipajes deberán ser conservados por un tiempo mayor o igual a cinco (5) años y deberán ser puestos a disposición de la autoridad de fiscalización de cada Estado Parte, con la periodicidad y forma que determinen los organismos mencionados.

Art. 8 - MEDIDAS DE SEGURIDAD COMPLEMENTARIAS. Las autoridades de fiscalización de cada Estado Parte deben proceder a incorporar a los sistemas de control previstos en la presente Resolución el uso de nuevas tecnologías que los complementen, bastando a tal efecto, la mera comunicación a las empresas de transporte internacional y a las autoridades de transporte del resto de los Estados Partes.

Art. 9 - RÉGIMEN SANCIONATORIO. El incumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Anexo o su cumplimiento parcial o deficitario importará la aplicación de las sanciones previstas en el Segundo Protocolo del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).



MERCOSUL/XLV SGT N° 5/P. RES. N° 01 /18

REGIME DE IDENTIFICAÇÃO DE BAGAGEM APLICÁVEL AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS

TENDO EM VISTA: O Tratado de Assunção e o Protocolo de Ouro Preto.

CONSIDERANDO:

A necessidade de estabelecer procedimentos para a identificação de bagagens associadas univocamente com o passageiro que os transporte nos ônibus utilizados nos serviços de transporte internacional de passageiros no âmbito do MERCOSUL.

Que um dos objetivos da medida propiciada é coordenar as políticas tendentes a fim de enfrentar a problemática do narcotráfico, que não afeta somente a saúde e a segurança cidadã, mas que implica uma violação à soberania dos Estados Partes, já que tais circunstâncias requerem adotar as medidas que permitam reforçar o uso de recursos de modo a enfrentar os flagelos assinalados.

Impulsionar-se-á a circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os Estados Partes e propender-se-á à harmonização de suas legislações nas áreas pertinentes, para alcançar o fortalecimento do processo de integração.

**O GRUPO MERCADO COMUM
RESOLVE:**

Art. 1° - Aprovar o "Regime de identificação da bagagem aplicável aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros" que se desenvolva no Âmbito do MERCOSUL, que consta como Anexo e forma parte da presente Resolução.

Art. 2° - Esta Resolução deverá ser incorporada ao ordenamento jurídico dos Estados Partes antes de xx/xx/xx.

LIV SGT N° 5 – Montevideu, 23/XI/18.

ANEXO

REGIME DE IDENTIFICAÇÃO DE BAGAGEM APLICÁVEL AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS

Art. 1º - DEFINIÇÕES. Para efeitos da presente Resolução, adotam-se as seguintes definições:

A) PASSAGEIRO: Toda pessoa humana que tenha acesso ao serviço de transporte mediante a aquisição, gratuita e/ou onerosa, de um bilhete de viagem que o habilite para transportar-se em um serviço determinado.

B) BAGAGEM: Trata-se de todo volume fechado, de valor declarado ou não, que um passageiro transporte consigo. Considera-se bagagem de mão aquela que o passageiro transporta junto à sua pessoa e bagagem despachada em compartimento, aquela cuja custódia o passageiro confere à empresa de transporte em caráter de depósito acessório ao contrato de transporte.

C) CARREGADOR: Pessoa encarregada do acondicionamento das bagagens no compartimento, possuindo vinculação contratual ou não com a empresa de transporte internacional.

D) RÓTULO OU ETIQUETA AUTOADESIVA: Medida de segurança que identifica os volumes que serão despachados como bagagem de compartimento ou de mão.

E) MOTORISTA: Pessoa dependente da empresa de transporte internacional, afetada pela tarefa de condução ou de acompanhante nos serviços de transporte internacional de passageiros.

Art. 2º - SISTEMA DE CONTROLE DE BAGAGENS: As empresas de transporte internacional abrangidas pela presente Resolução identificarão toda bagagem despachada em compartimento ou transportada com os passageiros mediante rótulo correspondente, de acordo com o tipo de despacho do qual se trate. Caso contrário o volume não poderá dar entrada na unidade de transporte, sem direito a compensação alguma.

Art. 3º - IDENTIFICAÇÃO DA BAGAGEM DESPACHADA EM COMPARTIMENTO. RÓTULO Para a identificação da bagagem utilizar-se-ão rótulos ou etiquetas autoadesivas. Os referidos rótulos deverão possuir um sistema de segurança que advirta sobre qualquer tentativa de remoção. Por sua vez, adotar-se-á um código que permita sua leitura ágil e que conte com dois canchotos adesivos; um destinado a ser colocado no verso da passagem ou no voucher entregue ao usuário, e outro que deverá ser aderido na lista de passageiros ou no canchoto da passagem que fica em poder do motorista. Os referidos códigos conterão numeração correlativa e letras identificativas de cada Estado Parte (AR-BR-UY-PY-CL-BO), a indicação de que se trata de bagagem despachada em compartimento e a identificação da empresa de transporte que recebeu seu despacho. As autoridades de fiscalização de cada Estado Parte

poderão ampliar a quantidade de dados a serem incluídos nesses códigos, a fim de garantir o rastreamento das bagagens despachadas.

Art. 4° - IDENTIFICAÇÃO DA BAGAGEM DE MÃO. RÓTULO Similar sistema ao indicado no artigo 3° da presente Resolução, utilizar-se-á para identificar a bagagem de mão, devendo o rótulo ser dotado de cor e numeração diferente e o código inserido nele deverá conter a especificação de que se trata de bagagem de mão e a identificação da empresa de transporte internacional.

Art. 5° - TAREFAS DE FISCALIZAÇÃO. As tarefas de fiscalização das obrigações estabelecidas na presente Resolução estarão sob responsabilidade dos organismos de fiscalização e controle de cada Estado Parte, que poderá atuar por si ou mediante convênios de fiscalização efetuados com as forças de segurança correspondentes.

Art. 6° - RECLAMAÇÕES E INDENIZAÇÕES. As empresas de transporte internacional possuirão um sistema de seguimento de reclamações. Para o caso de extravio de bagagens, será aplicado o disposto na normativa nacional de cada Estado Parte.

Ainda, se houver avaria, o valor a reconhecer será equivalente ao dano produzido, em aplicação ao estipulado pela normativa de cada Estado Parte.

ART. 7° - CONSERVAÇÃO E RENDIÇÃO DE DADOS. Os dados obtidos pelo Sistema de Controle de Bagagens devem ser conservados por um tempo maior ou igual a cinco (5) anos e devem ser colocados à disposição da autoridade de fiscalização de cada Estado Parte, com a periodicidade e forma que determinem os organismos mencionados.

Art. 8° - MEDIDAS DE SEGURANÇA COMPLEMENTARES. As autoridades de fiscalização de cada Estado Parte devem proceder a incorporar aos sistemas de controle previstos na presente Resolução o uso de novas tecnologias que os complemente, bastando para o efeito, a mera comunicação às empresas de transporte internacional e às autoridades de transporte dos demais Estados Partes.

Art. 9° - REGIME SANCIONATÓRIO O incumprimento das disposições contidas no presente Anexo ou seu cumprimento parcial ou deficitário importará a aplicação das sanções previstas no Segundo Protocolo de Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

VISION: Ser una Institución independiente que desarrolle una gestión eficiente y creíble, basada en la excelencia de sus valores y talentos, reconocida en el ámbito nacional e internacional.



NOTA SS.SG. N° 351/18

Asunción, 13 junio de 2018

Arq. Jose L. Gonzalez Vernazza, Director
Dirección de Relaciones y Negociaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE - DINATRAN
San Lorenzo, Paraguay

Con relación a su nota DGRNI N° 05/2018 de fecha 05/06/2018, por medio de la cual solicitan opinión de esta Superintendencia de Seguros sobre el pedido de modificación relativo a los seguros de responsabilidad civil en materia de transporte, a ser tratado en la XX Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Ferrestre y la nominación de funcionarios de esta dependencia para asistir a dicho evento, manifestamosle lo siguiente:

Nuestra opinión se limita al texto remitido, aclarando que no contamos con los motivos planteados por Brasil a instancia del SGT 5.

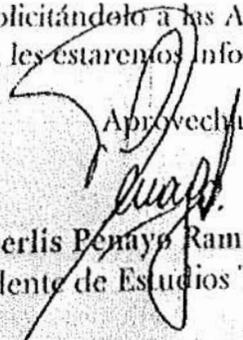
El tránsito de los asegurados, a que se refiere el inciso b) de la propuesta de modificación, se tendría que realizar desde el instante en que los mismos traspasen la frontera, lo cual implica que el seguro debe ser emitido por una aseguradora del país de destino del transporte; ello a su vez supone la prestación transfronteriza. A este respecto, cabe aclarar que esta situación tendría implicancias en cuanto a la política de reserva de mercado que viene aplicándose en las Rondas de Negociaciones de Compromisos Específicos en materia de servicios en el MERCOSUR, por lo que sugerimos consultar además con las autoridades del Ministerio de Industria y Comercio, como así también con las del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Ministerio de Hacienda. A esta última instancia, no sólo se recurriría por los asuntos relativos a integración sino también por las cuestiones impositivas que tales operaciones abarcarían.

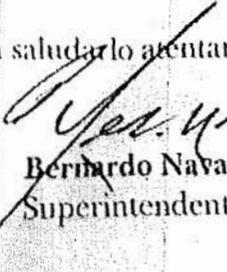
Por otro lado, cabe señalar que a nivel de la Comisión de Seguros del SGT 4, no se incorporarán en las agendas de negociación los temas relativos a la prestación transfronteriza hasta tanto sean resueltos aspectos concernientes a armonización y convergencia de las normativas vinculadas a la industria del seguro, especialmente en lo atinente a condiciones de acceso y ejercicio de empresas de seguros y reaseguros.

Para un mejor análisis del tema planteado, requeriríamos conocer de manera exhaustiva los motivos por los cuales Brasil solicita la modificación referida.

En relación al nombramiento de funcionarios de esta dependencia, estaremos solicitándolo a las Autoridades del Banco Central del Paraguay. Una vez definido este aspecto, les estaremos informando sobre el mismo.

Aprovechamos la oportunidad para saludarlo atentamente.


Derlis Penayo Ramirez
Intendente de Estudios Técnicos


Bernardo Navarro Amarilla
Superintendente de Seguros



Montevideo, 23 de Noviembre de 2018

Sra. Coordinadora Nacional del

Subgrupo de TRABAJO N° 4 "Asuntos Financieros" del MERCOSUR

Cra. Gabriela Requiterena

Presente

En la LI Reunión Ordinaria del SGT5 realizada en Buenos Aires en junio de 2017, se planteó el interés, de analizar la posibilidad de que una empresa de transporte pudiera contratar los seguros exigidos por el ATIT, en el país de destino, habiéndose entendido conveniente trabajar en conjunto con el SGT N° 4 "Asuntos Financieros".

En oportunidad de coincidir en Asunción la reunión del SGT N° 4 y la Reunión Técnica Preparatoria de la LIII Reunión del SGT5 en mayo de 2018, la coordinación de este último por Paraguay realizó los contactos para que algunos delegados fueran recibidos por la Comisión de Seguros (CS) que sesionaba en el Banco Central del Paraguay, oportunidad en la que se trató de explicar a sus delegados el tema sobre el que buscaba un pronunciamiento aunque no se presentó un documento.

Poco después, el tema fue planteado por la delegación de Brasil en la XX Reunión de la Comisión de seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) que tuvo lugar en la sede de ALADI en Montevideo en junio de 2018, como propuesta de modificación del artículo 6° del ANEXO III Aspectos de Seguros" del ATIT:

Artículo 6° Redacción actual

"Serán válidos los seguros por responsabilidad civil contractual, referente a pasajeros y extracontractual cubiertos por empresas aseguradoras del país de origen de la empresa, siempre que tuvieren acuerdos con empresas aseguradoras en el país o países donde transiten los asegurados, para la liquidación y pago de los siniestros de conformidad con las leyes de esos países."

Artículo 6° - Redacción propuesta:

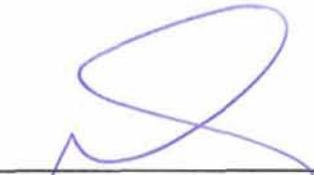
"Serán válidos los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, referentes a pasajeros y cargas, cubiertos por:

- a) Aseguradoras del país de origen de la empresa, siempre que tuvieren acuerdos con aseguradoras en el país o países donde transiten los asegurados, para la liquidación y pago de siniestros de conformidad con las leyes de estos países o,
- b) Aseguradoras del país donde transiten los asegurados, siempre que, en ese sentido, exista acuerdo bilateral o multilateral entre el país de tránsito de los asegurados y el país de origen de las empresas."

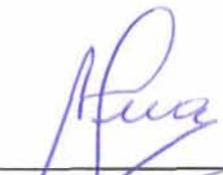
En ese sentido, en la medida en que el texto propuesto concreta el planteo que se había realizado inicialmente en el SGT N° 5, y atento a lo dispuesto en el numeral 2 de la Resolución GMC N° 07/92 que crea la Comisión de Seguros dentro del SGT N° 4, quienes suscribimos la presente, coordinadores nacionales del SGT N° 5, en el marco de lo previsto en la DEC. N° 24/14, Anexo II "Tareas conjuntas entre los órganos de la estructura institucional del

MERCOSUR", solicitamos un pronunciamiento de dicha Comisión respecto a la viabilidad de realizar la modificación propuesta.

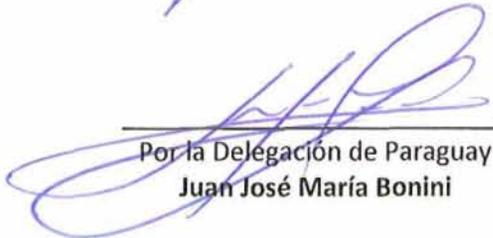
Sin otro particular, le saludan con su mayor consideración



Por la Delegación de Argentina
Luis Molouny



Por la Delegación de Brasil
Noboru Ofugi



Por la Delegación de Paraguay
Juan José María Bonini



Por la Delegación de Uruguay
Felipe Martín

c/copia al GMC



MERCOSUR/SGT N° 5/CETM/ACTA N° 01/18

COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR

Se celebró en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, entre los días 21 al 23 de noviembre de 2018, la Reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR en el marco de la LIV Reunión del SGT N° 5 "Transporte", con la presencia de las Delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay.

Teniendo en cuenta que la Delegación de Argentina no asistió a la reunión el Acta está sujeta a lo dispuesto por la Decisión CMC N° 44/15.

La Lista de Participantes consta en el **Agregado I**.

La Agenda consta en el **Agregado II**.

La reunión se desarrolló bajo la Presidencia *Pro Tempore* de Uruguay, quien dio la bienvenida a las delegaciones participantes, deseándoles una buena estadía, luego de lo cual, brindó una reseña de las reuniones anteriores relativas al tratamiento del borrador del Acuerdo de Transporte Marítimo del Mercosur, sin haberse logrado hasta el presente un consenso entre los Estados Partes.

En la Reunión se trataron los siguientes temas:

1. MINUTA DE ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR

La delegación de Uruguay mantiene su posición respecto a la minuta del Acuerdo, en lo que refiere especialmente al ámbito de aplicación de la misma elaborada en el 2005, entendiendo que se debe aplicar entre empresas de embarcaciones de bandera de los Estados Partes del MERCOSUR, manteniendo asimismo la postura de la exclusión de las cargas *feeder* del Acuerdo.

Las Delegaciones de Brasil y Paraguay manifiestan su disposición a mantener el texto de la Minuta del 2005 de incluir las cargas *feeders* dentro del mismo.

Se informó a las delegaciones participantes que la Delegación de Uruguay – acorde con la Cancillería Uruguaya - da respuesta a los requerimientos de la Institución SEMARBRA quien plantea que el Protocolo de Montevideo y los acuerdos bilaterales obligan a que los *feeders* estén incluidos en la minuta de acuerdo de Transporte Marítimo, aclarando además que dicha postura no deviene de una solicitud oficial de la delegación Argentina, sino de un actor privado.

Al respecto, la Delegación de Uruguay desarrolla su posición:

“Afirmó que no está obligada por el Protocolo de Montevideo a incluir a los *feeders* dentro de la reserva de carga que plantea el proyecto del Acuerdo Multilateral Marítimo del MERCOSUR, pues ninguna disposición del protocolo obliga a cerrarse frente a proveedores de terceros países. Si, existe la obligación incondicional y automática de otorgar un trato idéntico al mejor trato que se otorgue a un país no Parte (NMF). Lo que, en el caso que nos ocupa, implicará dar idéntico trato a un socio Mercosur que el mejor trato otorgado a un tercer país.

A mayor abundamiento, destaca que el Protocolo de Montevideo sobre Comercio de Servicios (PM) establece la liberalización total del comercio de servicios entre los socios del MERCOSUR, a más tardar 10 años a partir de su entrada en vigor.

Continúa desarrollando la citada delegación, que es importante ver los alcances y aplicación del Protocolo de Montevideo, analizar la cobertura del acuerdo y las implicancias de la liberalización.

En cuanto a la Cobertura, el artículo 1 establece que el acuerdo aplica a medidas adoptadas por los Estados del MERCOSUR que afecten al comercio de servicios en el bloque.

Es importante tener presente que el protocolo se ocupa del comercio de servicios entre los países del MERCOSUR, en consecuencia, aplica a situaciones en las que el prestador y el consumidor son personas físicas o jurídicas de diferentes Estados Partes del MERCOSUR. En ese sentido, no aplica, por ejemplo, el servicio prestado por un operador logístico instalado en Uruguay a un prestatario de un país fuera del MERCOSUR (situación que se verifica cuando quien adquiere el servicio es, por ejemplo un armador europeo).

Existen excepciones en la cobertura sectorial entre las que se encuentra el transporte terrestre y por agua (Anexo sobre transporte terrestre y por agua, dec.9/98). Al respecto establece:

“2. La aplicación del presente protocolo no afectará inicialmente los derechos y obligaciones provenientes de la aplicación de los acuerdos multilaterales firmados entre los Estados Partes del Mercosur antes de la entrada en vigencia de este protocolo, en la medida en que tales acuerdos tienden a la armonización y al control de las condiciones de competencia entre las empresas de transporte, observando como prioridad básica la liberalización intra MERCOSUR del sector.

3. Las disposiciones del presente Protocolo no se aplicarán temporariamente a cada uno de los acuerdos bilaterales sobre transporte en vigor o firmados antes de la entrada en vigencia de este Protocolo”.

Estas disposiciones intentaron resguardar acuerdos vigentes o firmados antes de la entrada en vigor del Protocolo de Montevideo, pues de lo contrario, por aplicación de la cláusula de la Nación Más Favorecida (NMF) se debería haber extendido un trato idéntico al otorgado en los acuerdos bilaterales existentes de carga entre Uruguay y Brasil o entre Argentina y Brasil a todos los socios del Mercosur.

Por lo tanto, al día de hoy existe una excepción para estos servicios, ya que continúan rigiendo los acuerdos bilaterales existentes sin obligación de extender el trato NMF al resto de los socios del Mercosur.

En cuanto a la Liberalización, el objetivo del Protocolo de Montevideo está establecido en su artículo 1 y consiste en promover el libre comercio de servicios en el Mercosur. Liberalizar el comercio de servicios implica otorgar a los socios:

Trato de Nación más Favorecida – NMF (art.3)

Acceso a los Mercados – AM (art.4)

Trato Nacional -TN (art.5)



El artículo XIX establece como se llevará a cabo el proceso de liberalización, esto es rondas anuales de negociación para completar el proceso. Ello significa que el compromiso entre los socios del Mercosur implica que, una vez completado el proceso los Estados Partes deberán otorgar el trato de Nación más favorecida, el acceso a los mercados y el trato nacional en el comercio de servicios.



De lo antedicho surge que no existe en el Protocolo de Montevideo un compromiso de reservarse las cargas regionales entre los socios, como lo pretende el Proyecto de Acuerdo Multilateral al que Uruguay, en concordancia con su interés nacional, no ha dado su apoyo.

El compromiso jurídico asumido en el Protocolo de Montevideo es el de otorgar trato idéntico al que se otorga a i) los servicios y prestadores de servicios nacionales, ii) los servicios y prestadores de servicios de terceros países y iii) no imponer limitaciones cuantitativas ni restringir los tipos societarios ni el nivel máximo de capital extranjero (art. 3,4 y 5 del PM).

Asimismo en el mencionado artículo XIX se establece que el proceso de liberalización tendrá por fin “promover los intereses de todos los participantes, sobre la base de ventajas mutuas, y conseguir un equilibrio global de derechos y obligaciones”.



En síntesis, no se comparte el argumento expresado por privados de alguno de los socios respecto a la violación del Protocolo Montevideo por excluir a los feeders de un futuro acuerdo que otorgue una reserva de carga regional”.

La Delegación de Brasil manifiesta que toma conocimiento del posicionamiento uruguayo sobre el Protocolo de Montevideo, que entiende (Uruguay) que no es obligatoria la inserción de la carga *feeders* en la minuta del Acuerdo Multilateral del MERCOSUR. En ese sentido, la Delegación de Brasil sugiere que el resto de las delegaciones de los Países miembros manifiesten su posición oficial sobre la interpretación del Protocolo de Montevideo para ser presentada en la próxima reunión del SGT-5 que ocurrirá en la Argentina. Aún así, manifestó que aún que la carga *feeders* no sea obligatoria de acuerdo al Protocolo de Montevideo conforme a la posición uruguayo, considera la delegación que la minuta elaborada con el aval de los demás miembros (Argentina, Brasil y Paraguay) continúa siendo la mejor alternativa para mantener la seguridad jurídica de los acuerdos bilaterales en vigor.

La Delegación de Paraguay mantiene la posición dada a favor de la minuta del acuerdo del 2005 elaborado por los Países de Argentina, Brasil y Paraguay y se compromete a estudiar y presentar su posición respecto al Protocolo de Montevideo en la próxima reunión.

2. CONSIDERACIÓN DE LA PROPUESTA PRESENTADA POR SEMARBRA.

La Delegación de Brasil manifiesta que en relación al estudio presentado por la entidad privada SEMARBRA, ésta no debe ser considerada en la agenda, por entender que la propuesta de la minuta en discusión debe permanecer porque es la que mejor representa la posición de Brasil.

La Delegación de Paraguay se adhiere a la posición de Brasil.

Por su parte la Delegación de Uruguay entiende que no corresponde la propuesta presentada por SEMARBRA, estando de acuerdo de no incluirla en agenda de las próximas reuniones.

La Delegación Argentina si bien no se hizo presente en la reunión de la Comisión de Especialistas, participó de forma remota, estando de acuerdo en retirar de agenda la propuesta de la Institución SEMARBRA.

PRÓXIMA REUNIÓN

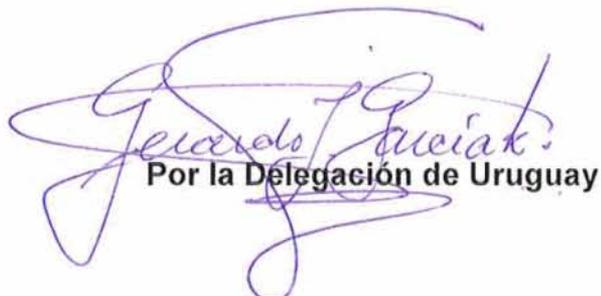
La próxima reunión será convocada oportunamente por la PPT en ejercicio.



Por la Delegación de Brasil



Por la Delegación de Paraguay



Por la Delegación de Uruguay

**COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE
MARÍTIMO DEL MERCOSUR (CETM)**

ACTA N° 01/18

AGREGADO I

Montevideo, 21 al 23 de noviembre de 2018

AGREGADO I

COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR (CETM)

ACTA N° 01/18

Montevideo, 21 al 23 de noviembre de 2018

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE BRASIL

NOMBRE	INSTITUCIÓN	E-MAIL
Rodrigo Guimaraes Trajano	ANTAQ	rodrigo.trajano@antaq.gov.br
Paulo Roberto Spranger	Marinha Do Brasil	spranger@marinha.mil.br

DELEGACIÓN DE PARAGUAY

NOMBRE	INSTITUCIÓN	E-MAIL
Alba Allende de Blanco	Dirección de Marina Mercante	alblanco17@hotmail.com
José Daniel Duré Torres	Dirección de Marina Mercante	josedanieldure@hotmail.com

DELEGACIÓN DE URUGUAY

NOMBRE	INSTITUCIÓN	E-MAIL
Gerardo García	ANP	ggarcia@anp.com.uy
Liliana Peirano	ANP	lpeirano@anp.com.uy
Sonia Decuadro	MTOP-DNT	sonia.decuadro@mtop.gub.uy
Claudia Riolfo	MTOP-DNT	claudia.riolfo@mtop.gub.uy
Adela Legazcue	MTOP-DNT	adela.legazcue@mtop.gub.uy

SECTOR PRIVADO

SECTOR PRIVADO DE ARGENTINA

NOMBRE	INSTITUCIÓN	E-MAIL
Gustavo Roca	SEMABRA	groca@maruba.com.ar

SECTOR PRIVADO DE BRASIL

NOMBRE	INSTITUCIÓN	E-MAIL
Claudio Fontenelle	Comité Río de Janeiro	claudio.fontenelle@alianca.com.br
Filipe Coimbra	Comité Río de Janeiro	admcont@admcontinental.com.br

SECTOR PRIVADO DE URUGUAY

NOMBRE	INSTITUCIÓN	E-MAIL
R. José Trinchin Sosa	SUDEPPU – TC	sudeppu@adinet.com.uy
Alvaro Lamas	SUDEPPU – TC	udeppu@adinet.com.uy
Emilio Ohno	Cámara de Transporte Fluvial	emilioonho@gmail.com
Miguel Martínez	CENNAVE	mmartinez@cennave.com.uy
Dimitrius Linas	EFECON S.A.	dlinas@kosmos.com.uy
Margarita Varela	Unión de Exportadores del Uruguay	mvarela@uniondeexportadores.com

**COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE
MARÍTIMO DEL MERCOSUR (CETM)**

ACTA N° 01/18

AGREGADO II

Montevideo, 21 al 23 de noviembre de 2018

AGREGADO II

**COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR
(CETM)**

ACTA N° 01/18

Montevideo, 21 al 23 de noviembre de 2018

AGENDA

- 1. MINUTA DE ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR**
- 2. CONSIDERACIÓN DE LA PROPUESTA PRESENTADA POR SEMARBRA.**



MERCOSUR/SGT N° 5/CTF/ACTA N° 01/18

COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Se celebró en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el día 21 de noviembre de 2018, la Reunión de la Comisión de Transporte Ferroviario en el marco de la LIV Reunión del SGT N° 5 "Transporte", con la presencia de las Delegaciones de Paraguay y Uruguay.

Teniendo en cuenta que la Delegación de Argentina y Brasil no asistieron a la reunión el Acta está sujeta a lo dispuesto por la Decisión CMC N° 44/15.

La reunión contó también con la participación del Dr. Juan José Minini (Manager y Asesor Jurídico – Empresa Casimiro Zbikoski – Ferrocarril Transnacional Posadas-Encarnación).

A solicitud de la Delegación de la República Argentina se realizó comunicación telefónica con el Sr. Adrián Galanzino de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, al que se lo puso en conocimiento de los temas tratados y del contenido del presente.

La Lista de Participantes consta en el **Agregado I**.

La Agenda consta en el **Agregado II**.

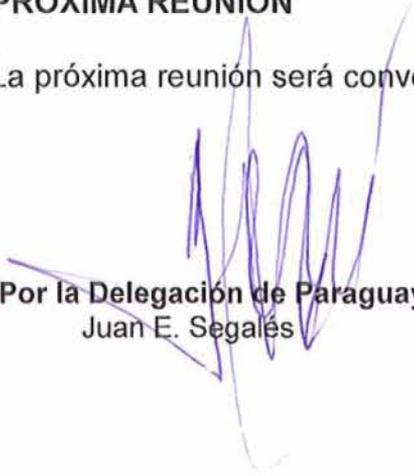
En la Reunión las delegaciones acordaron:

- I. Reafirmar lo establecido en la declaración sobre transporte ferroviario de la L del SGT 5 del 2 de junio de 2016, continuando los esfuerzos para concretar lo allí enunciado.
- II. Establecer contactos periódicos, dinámicos y permanentes, entre los organismos rectores del transporte ferroviario de la región, a través de teleconferencias o videoconferencias bimensuales; con el objetivo de intercambiar experiencias y comenzar a establecer acciones concretas que permitan la integración ferroviaria regional.
- III. La delegación de Paraguay solicita se consideren en este ámbito los tránsitos transfronterizos: a) Paraguay – Argentina (Posadas – Encarnación) y la situación relativa al TVF; b) evaluación de la conexión Barranqueras – Las Palmas – Curupaity, a través del puente Las Palmas – Curupaity, con el objetivo de establecer una zona de cargas y transferencia que permita potenciar la operación multimodal.

IV. Mantener en agenda los temas establecidos al momento y tratarlo en profundidad en ocasión en que se encuentren presentes todas las delegaciones.

PRÓXIMA REUNIÓN

La próxima reunión será convocada oportunamente por la PPT en ejercicio.



Por la Delegación de Paraguay
Juan E. Segalés



Por la Delegación de Uruguay
Waverley Tejera

COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO(CTF)

ACTA N° 01/18

AGREGADO I

Montevideo, 21 de noviembre de 2018

AGREGADO I
COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO(CTF)

ACTA N° 01/18

Montevideo, 21 de noviembre de 2018

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE PARAGUAY

NOMBRE	INSTITUCIÓN
Juan E. Segalés	Ministerio de Obras Públicas

DELEGACIÓN DE URUGUAY

NOMBRE	INSTITUCIÓN
Waverley Tejera	Dirección Nacional de Transporte Ferroviario
Fernando Sobral	Administración de Ferrocarriles del Estado

SECTOR PRIVADO

NOMBRE	INSTITUCIÓN
Juan José Minini	Empresa Casimiro Zbikoski – Ferrocarril Transnacional Posadas - Encarnación

COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO(CTF)

ACTA N° 01/18

AGREGADO II

Montevideo, 21 de noviembre de 2018

AGREGADO II
COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (CTF)

ACTA N° 01/18

Montevideo, 21 de noviembre de 2018

AGENDA

CAPÍTULO III DEL ATIT

NUEVOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS

SUMINISTROS E INDEPENDENCIA TECNOLÓGICA

CONTROLES ADUANEROS EN PASOS FRONTERIZOS



OPERADOR ECONOMICO CALIFICADO (OEC)

Operador Económico Autorizado

Es un programa **voluntario** por el que la autoridad aduanera **certifica** a las empresas que cumplen con determinados estándares de seguridad

Programa OEC Uruguay



Objetivos

Facilitar el comercio internacional bajo un esquema de confianza y seguridad

Fortalecer la protección de todos los eslabones de la cadena de suministro internacional



Características



PARA TODOS

Para todo tipo de operadores de COMEX



VOLUNTARIO

De participación voluntaria



CERTIFICADO ÚNICO

Se otorga un único certificado por seguridad y cumplimiento



MODERNO

Pilar del Proyecto de Modernización de la DNA



Operador Económico Autorizado

Principales pilares



Programa OEC Uruguay

Requisitos



3 años de antigüedad



Solvencia Financiera



Sistema de gestión de la seguridad

Historial de Cumplimiento



Adecuada gestión administrativa



Beneficios del Programa OEC



Para empresas importadoras

Despacho anticipado

Prioridad para DUA canal verde

Reducción y prioridad en los canales de revisión rojo y naranja

Envío selectivo de contenedores al local de verificación en operaciones de importación canal rojo

Selectividad por vehículo en las importaciones abierto en frontera terrestre



Beneficios del Programa OEC

Para empresas exportadoras

Reducción y prioridad en los canales de revisión rojo y naranja

Prioridad para DUA canal verde

Selectividad por vehículo en las exportaciones abierto en frontera terrestre

Oficiales OEC

Beneficios del Programa OEC

Para despachantes de aduana

Oficiales OEC

Modificaciones al
DUA de exportación
canal Rojo por
tercer mensaje.

Prioridad en la
tramitación de
Expedientes GEX

Beneficios del Programa OEC

Para transportistas

Facilitación para cruzar la frontera a través de trámites simplificados.

Transporte de carga consolidada.

Oficialización de la carga mediante SMS.

La Aduana de Ingreso/Egreso habilitará para los DUA que movilice el transportista que participe en el Programa OEC la salida/entrada de Portón en régimen 24x7

Beneficios del Programa OEC

Beneficios indirectos

Reducción de robos y pérdidas

Menor número de envíos retrasados

Mejora de la planificación

Mejora del servicio al cliente

Mejora del compromiso de los empleados

Mejora de la fidelidad de los clientes

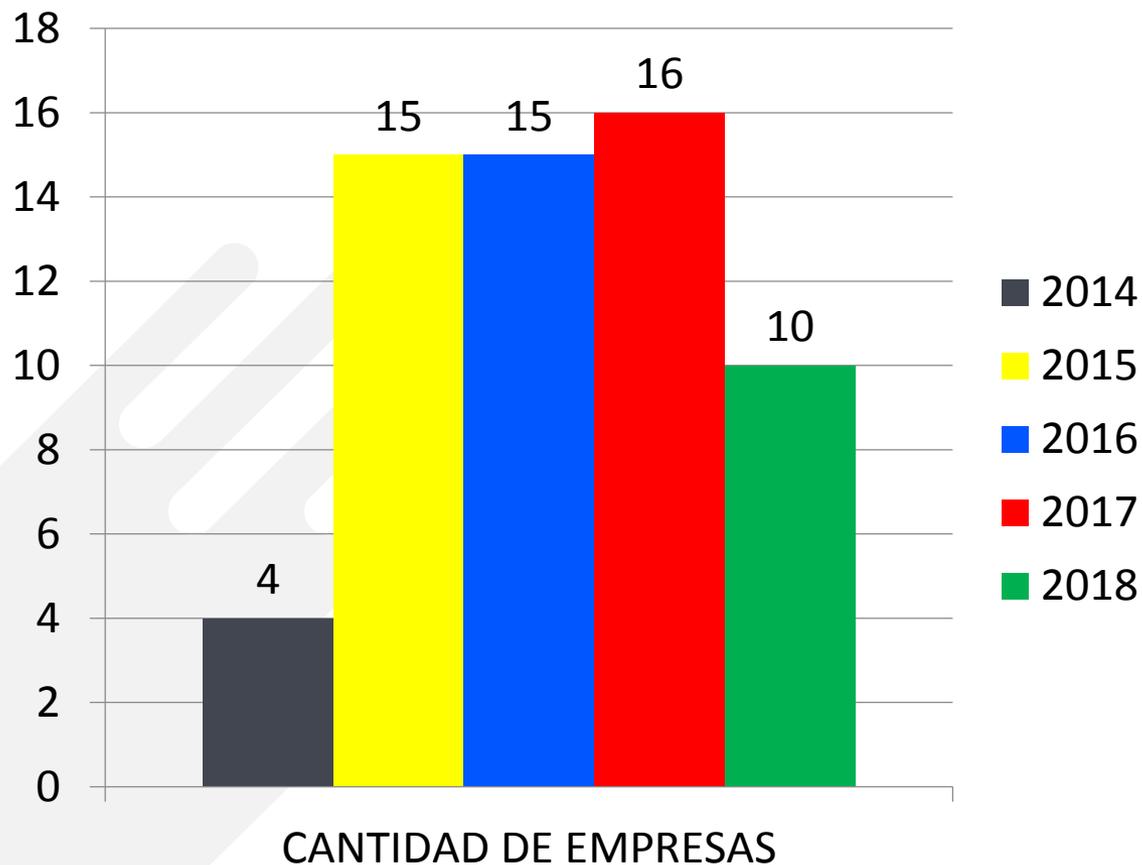
Programa OEC

EMPRESAS QUE LO INTEGRAN



Evolución del Programa

EMPRESAS CERTIFICADAS POR AÑO

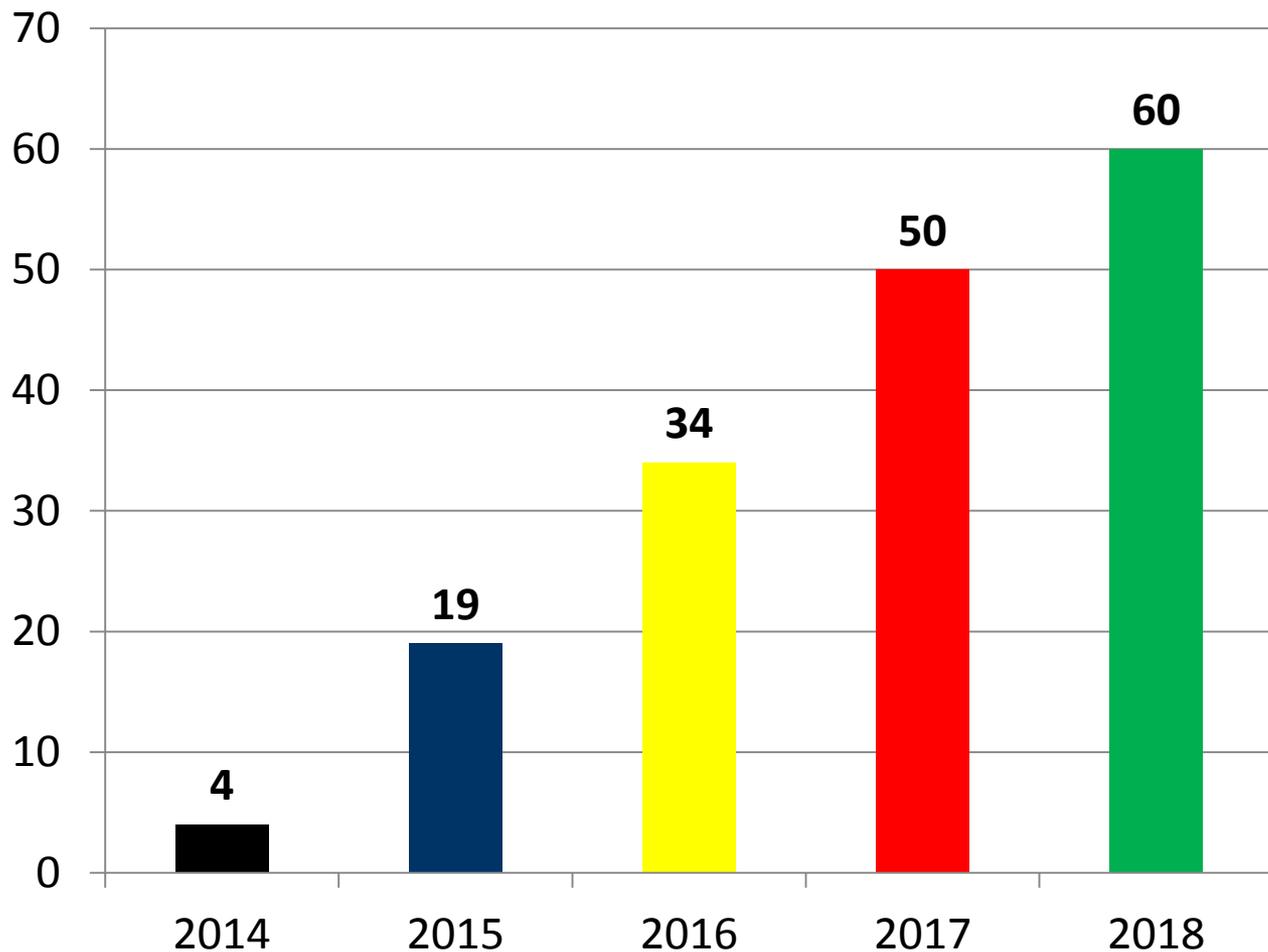


ESTIMACIÓN DE
60 EMPRESAS
CERTIFICADAS A
DIC/2018



Evolución del Programa

EMPRESAS CERTIFICADAS

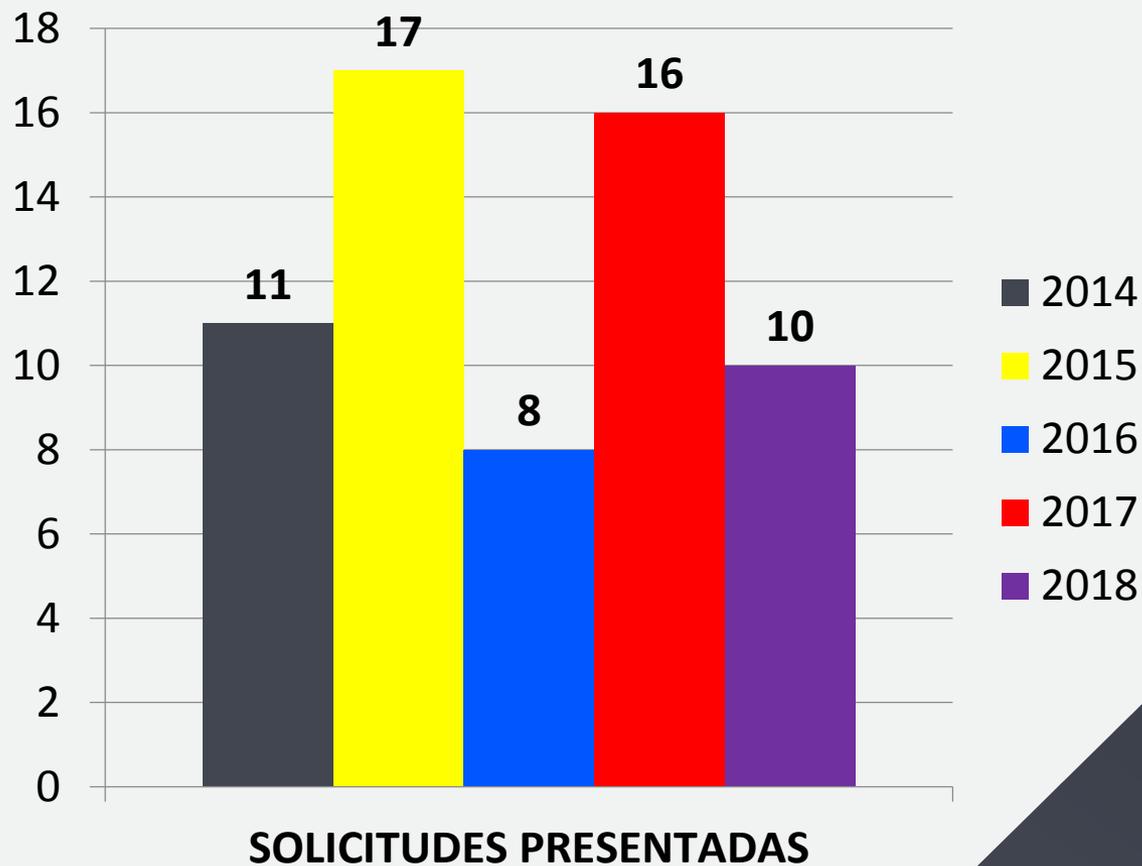


INCREMENTO
20%



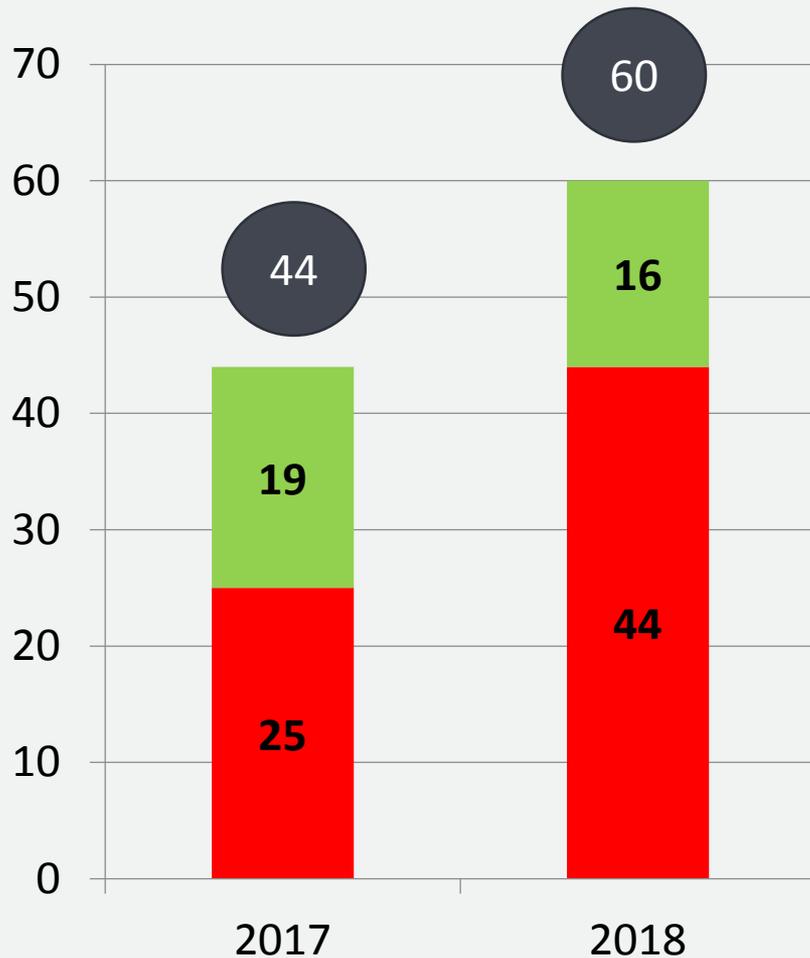
Evolución del Programa

SOLICITUDES PRESENTADAS



Evolución Del Programa

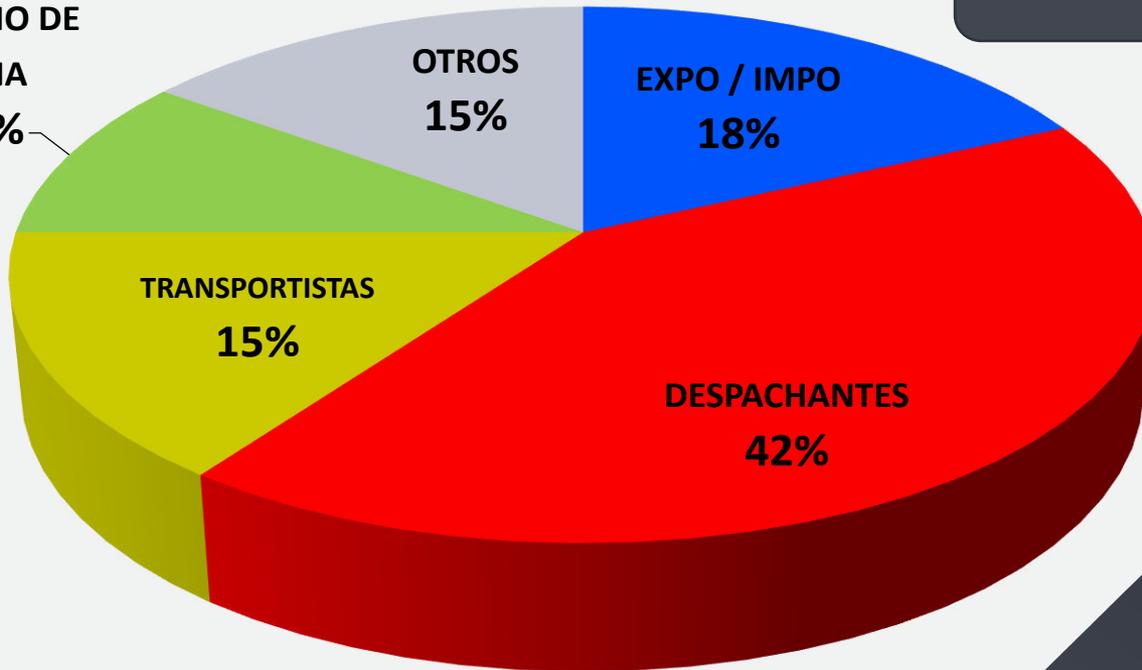
AUDITORIAS



Incremento del
36%

CERTIFICACIONES
MONITOREO

USUARIO DE
ZONA
10%



DISTRIBUCIÓN POR
SECTOR

DATOS A AGOSTO DE
2018

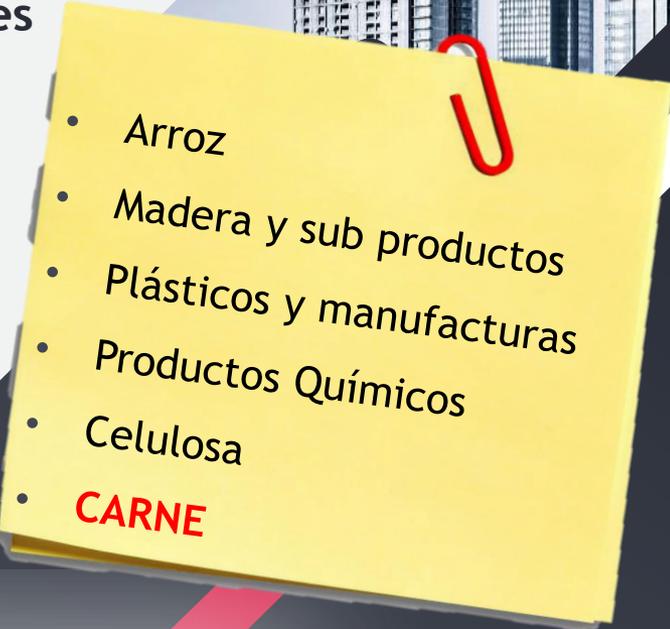
15

Productos más exportados por Uruguay

Equivalentes a casi
USD 2.000: anuales

22%

Es la participación de dichos productos en la canasta de exportación

- 
- Arroz
 - Madera y sub productos
 - Plásticos y manufacturas
 - Productos Químicos
 - Celulosa
 - **CARNE**

Acuerdos de Reconocimiento Mutuo

¿Qué es un ARM?

Acuerdo basado en el **reconocimiento** que se realiza entre dos aduanas que cuentan con programas de OEA implementados



Acuerdos de Reconocimiento Mutuo



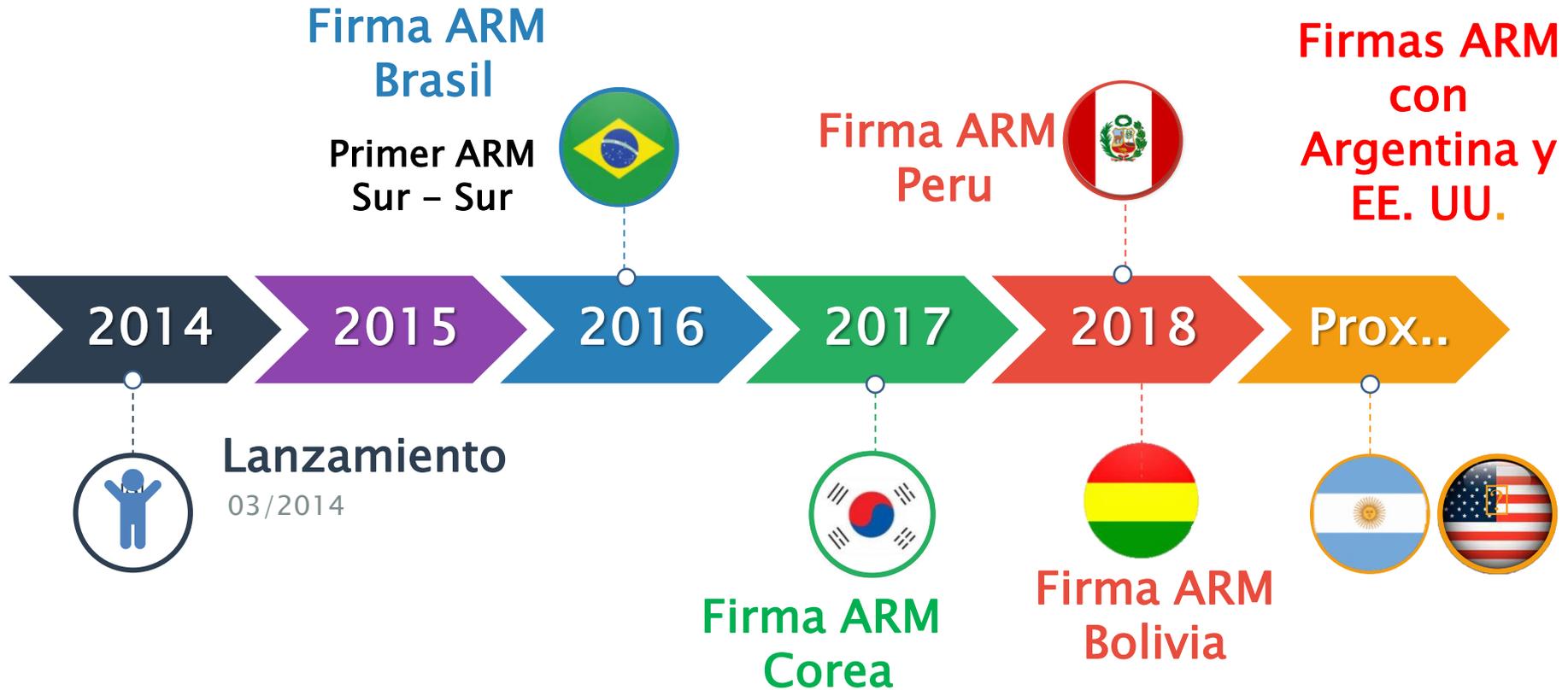
Uruguay - Brasil

13/12/2016

1er ARM
firmado entre
países del
hemisferio sur

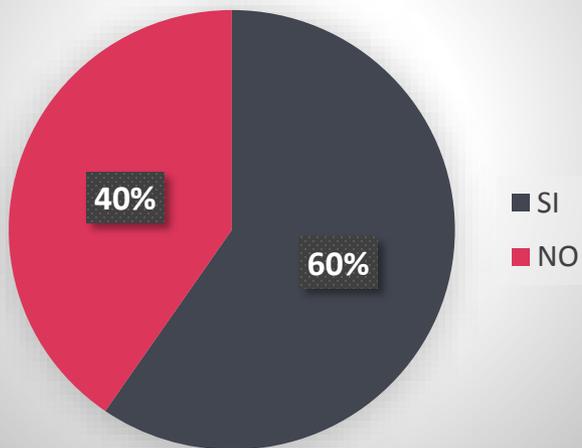


ESTADO DE SITUACIONAL NIVEL INTERNACIONAL

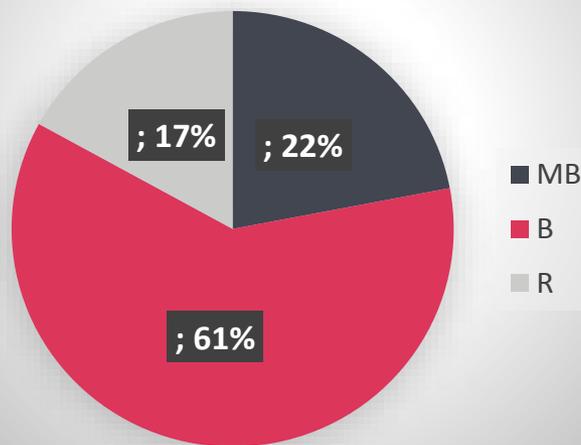


- (a) **Reducción de las inspecciones físicas** y documentales de importación.
- (b) **Prioridad y agilización** para la atención del despacho aduanero de importación.
- (c) **Medidas priorizadas para responder a las interrupciones del flujo del comercio** debido a un aumento en los niveles de alerta de seguridad, cierres de frontera y/o desastres naturales, emergencias peligrosas y otros incidentes graves.
- (d) **Funcionarios aduaneros designados** a cargo de la comunicación con los OEA para garantizar el otorgamiento de las medidas de facilitación del comercio

¿ UTILIZO ALGUN BENEFICIO?



¿COMO LOS CALIFICARIA?



(*) ENCUESTA 2017

BENEFICIOS UTILIZADOS	PORCENTAJE
Prioridad tramitación de GEX	23%
Prioridad en la verificación	17%
Menos tiempos de espera en las fronteras	17%
Asistencia de oficiales OEC	17%
Menos inspecciones físicas	11%
Menor cantidad de canales	9%
Selectividad	3%
Beneficios otorgados por otros OEC	3%



INICIATIVAS ESTRATÉGICAS



ARM Regional de OEA

Composición

TODOS los países
de **AMÉRICA**
que así lo manifestaron



2
6



Acciones a implementar:

-  Implementación ARMs Regionales Multilaterales
-  Plan de Trabajo para ARM regional
-  Acuerdo MERCOSUR – ALIANZA DEL PACIFICO
-  Impulsar los ARMs en la región

XIII Cumbre
Alianza del Pacífico
Encuentro Jefes de Estado
Alianza del Pacífico y Mercosur
Puerto Vallarta, Jalisco, México, 24 de julio



Programa OEC

RETOS 2018 - 2019

- Aumentar cantidad de beneficios .
- Incorporar beneficios extra-aduaneros
- Aumentar beneficios con los países fronterizos
- Duplicar iniciativas estratégicas





**MUCHAS
GRACIAS**

Ing. Diego Casella

Diego.casella@aduanas.gub.uy

ANEXO XIX

ARMONIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA COMPLEMENTACIÓN DE PERMISOS Y MODIFICACIÓN DE FLOTA

La Delegación de Paraguay, solicita a los demás Estados Parte dar cumplimiento a lo acordado en el ámbito de la ATIT, sobre plazos establecidos a trámites y operación de gestión por primera vez o renovación de Permiso Complementario y modificación de flota.

Respecto a los mismo a continuación se citan algunos casos en que se encuentran discrepancias entre la reglamentación de la ATIT y la práctica.

- **Sobre Permiso Complementario emitidos por primera vez** (remisión de correo electrónico por parte de Paraguay el otorgamiento de permiso provisorio en un plazo de cinco días y para la emisión del permiso definitivo hasta un plazo de 180 días)
- **Para renovación de Permiso Complementario** (remisión de correo electrónico por parte de Paraguay donde comunique la plena vigencia del certificado de idoneidad, pudiendo las operadoras con la portación de la copia del correo electrónico realizar el trafico) la contraparte debe permitir la prestación del servicio; hasta tanto se expida para el otorgamiento o no del permiso respectivo. Se resalta en este punto que no es necesario el otorgamiento de un nuevo certificado de idoneidad para estos casos.
- **Alta de unidades en la flota de empresas Paraguayas** (remisión de correo electrónico y con la portación de la copia del correo electrónico, la contraparte debe permitir la prestación del servicio), la operadora paraguaya debe regularizar la complementación en el plazo establecido

Acuerdo con Argentina y Uruguay, podrá prestar servicio con la sola portación de copia de correo y la regularización deberá proceder en un plazo de hasta 60 días, si la operadora no complementa, la contraparte da la baja correspondiente.

Acuerdo con Brasil, podrá prestar servicio con la sola portación de copia de correo y la regularización deberá proceder en un plazo de hasta 120 días, si la operadora no complementa, la contraparte da la baja correspondiente.

Informo igualmente que a partir del análisis realizado por presentaciones efectuadas por los Estados Parte, que constan en el Acta de la LIII reunión Ordinaria del SGT N° 5, pudo apreciarse que no se cumple formalmente los plazos estipulados en el ATIT, específicamente y muy especialmente en los procedimientos de Modificación de Flota. Ante esta circunstancia se solicita a los demás Estados Parte el cumplimiento de lo acordado en el marco del ATIT.

VEHICULOS ELECTRICOS (EV) Sistemas de Carga de las Baterías

Tipos de Conector

Hay tres tipos principales de carga de baterías de los vehículos eléctricos (EV): **rápida CC**, **rápida CA** y **lenta**. Estos representan las salidas de potencia y, por lo tanto, las velocidades de carga disponibles para cargar un EV. (Potencia medida en kilovatios (kW)).

Cada tipo de cargador tiene un conjunto asociado de conectores que están diseñados para uso de alta o baja potencia y para carga de Corriente Alterna (CA) o Corriente Continua (CC).

El presente informe ofrece una descripción detallada de los tres tipos principales de puntos de carga y los diferentes conectores disponibles.



Cargadores Rápidos (CC)



- Carga de 50kW CC en uno de dos tipos de conectores
- 43kW CC cargando en un tipo de conector
- 120kW CC cargando en la red Tesla Supercharger

- Todas las unidades rápidas tienen cables asociados

Los cargadores rápidos son la forma más rápida de cargar un EV, que se encuentra a menudo en los servicios de autopistas o en lugares cercanos a las rutas principales.

Los dispositivos rápidos suministran corriente continua o alterna de alta potencia, CC o CA, para recargar un automóvil al 80% en 20-40 minutos.

En la mayoría de los casos, las unidades de carga se apagan cuando la batería está llena en un 80% para protegerla y prolongar su vida útil.

Todos los dispositivos rápidos tienen el cable de carga conectado a la unidad.

La carga rápida solo se puede utilizar en vehículos con capacidad de carga rápida. Dados los perfiles de conector fácilmente reconocibles, ver las imágenes a continuación, la especificación de su modelo es fácil de verificar en el manual del vehículo o en la inspección de la entrada a bordo.

Los cargadores **rápidos de CC que** no son de Tesla proporcionan potencia a 50 kW (125A), utilizan los estándares de carga CHAdeMO o CCS, y están indicados con iconos morados en Zap-Map.

Normalmente, ambos conectores cargan un EV al 80% en 20-40 minutos, según la capacidad de la batería y el estado de carga inicial.

La próxima generación de unidades de CC rápidas aumentará la potencia primero a 150 kW y luego a 350 kW, lo que reducirá significativamente el tiempo total de carga.

La red Supercharger de Tesla también proporciona una rápida carga de CC a los conductores de sus automóviles, pero usa un conector Tesla Tipo 2 y carga hasta 120 kW. Si bien todos los modelos Tesla están diseñados para usarse con unidades Supercharger, muchos propietarios de Tesla usan adaptadores que les permiten usar unidades rápidas de 50 kW equipadas con un conector CHAdeMO. Si bien estos proporcionan menos energía que un Supercharger, son más comunes en el Reino Unido y en otros lugares.

Los cargadores de **CA rápidos** proporcionan potencia a 43 kW (trifásicos, 63A) y utilizan el estándar de carga Tipo 2. Están indicados por iconos verdes en Zap-Map. Las unidades de CA rápidas generalmente pueden cargar un EV al 80% en 20-40 minutos, dependiendo de la capacidad de la batería del modelo y del estado de carga inicial.



Los modelos EV que utilizan la carga rápida CHAdeMO incluyen el Nissan Leaf, el Mitsubishi Outlander PHEV y el Kia Soul EV. Los modelos compatibles con CCS incluyen el BMW i3, VW e-Golf y Hyundai Ioniq Electric. El Modelo S y el Modelo X de Tesla pueden utilizar exclusivamente la red Supercharger, mientras que el único modelo que actualmente se puede cargar en Rapid AC es el Renault Zoe.

Cargadores Rápidos (CA)



- 7kW de carga rápida en uno de los tres tipos de conectores
- Carga rápida de 22kW en uno de los tres tipos de conectores
- Carga rápida de 11kW en la red Tesla Destination.
- Las unidades no están atadas o tienen cables atados

Los cargadores rápidos, todos los cuales son de CA, suelen tener una potencia de 7 kW o 22 kW (monofásico o trifásico 32A). Los tiempos de carga varían según la velocidad de la unidad y el vehículo, pero un cargador de 7 kW recargará un EV compatible con una batería de 30 kWh en 3-5 horas y un cargador de 22 kW en 1-2 horas. Los cargadores rápidos tienden a encontrarse en destinos, como aparcamientos, supermercados o centros de ocio donde es probable que se estacione durante una hora o más.

La mayoría de los cargadores rápidos son de 7 kW y sin ataduras, aunque algunas unidades basadas en el hogar y en el lugar de trabajo tienen cables conectados, generalmente con un conector Tipo 1. Las últimas unidades significan que solo aquellos vehículos que puedan usar ese conector podrán cargarlas; en contraste con el uso más común del cable conector de un conductor. Las unidades sin atadura son, por lo tanto, más flexibles y pueden ser utilizadas por cualquier EV con el cable correcto.

Las tasas de carga al usar un cargador rápido dependerán del cargador a bordo del automóvil, ya que no todos los modelos pueden aceptar 7 kW o más. Estos modelos aún pueden conectarse al punto de carga, pero solo consumirán la potencia máxima aceptada por el cargador a bordo. Por ejemplo, un Nissan Leaf con un cargador a bordo estándar de 3,3 kW solo consumirá un máximo de 3,3 kW, incluso si el cargador rápido es de 7 kW o 22 kW.

Los cargadores de 'destino' de Tesla proporcionan 11 o 22 kW de potencia pero, al igual que la red Supercharger, están destinados solo o son utilizados por los modelos de Tesla. Tesla proporciona algunos cargadores estándar Tipo 2 en muchas de sus ubicaciones de destino, y estos son compatibles con cualquier modelo de plug-in usando el cable correcto.



Casi todos los EV y PHEV pueden cargarse en unidades Tipo 2, con el cable correcto al menos. Es, con mucho, el punto de carga pública más común, y la mayoría de los propietarios de autos con enchufes tendrán un cable con un conector tipo 2 del lado del cargador.

Cargadores lentos

- Carga lenta de 3kW en uno de los cuatro tipos de conectores
- Las unidades de carga no están atadas o tienen cables atados
- Incluye carga de red y cargadores especializados.
- A menudo cubre la carga de la casa



La mayoría de las unidades de carga lenta tienen una capacidad de hasta 3 kW, y algunos cargadores de faro tienen una capacidad de 6 kW. Los tiempos de carga varían según la unidad de carga y el EV que se está cargando, pero una carga completa en una unidad de 3 kW generalmente toma de 6 a 12 horas. La mayoría de las unidades de carga lenta generalmente no tienen ataduras, lo que significa que se necesita un cable para conectar el EV con el punto de carga.

La carga lenta es un método muy común de carga de vehículos eléctricos, utilizado por muchos propietarios para cargar en casa durante la noche. Sin embargo, las unidades lentas no están necesariamente restringidas al uso en el hogar, con lugares de trabajo y puntos públicos que también se pueden encontrar. Debido a los tiempos de carga más largos en unidades rápidas, los puntos de carga públicos lentos son menos comunes y tienden a ser dispositivos más antiguos.

Si bien la carga lenta puede llevarse a cabo a través de un zócalo de tres clavijas utilizando un zócalo estándar de tres clavijas, debido a las mayores demandas actuales de los EV y la mayor cantidad de tiempo que se tarda en cargar, se recomienda a aquellos que necesitan cargar regularmente en el hogar o en el lugar de trabajo, obtenga un instalador acreditado que instale una unidad de carga EV dedicada.



Todos los EVs enchufables pueden cargarse utilizando al menos uno de los conectores lentos anteriores utilizando el cable apropiado. La mayoría de las unidades domésticas tienen el mismo cable Tipo 2 que se encuentra en los cargadores públicos, o pueden conectarse con un conector Tipo 1 donde sea adecuado para un EV particular.

Conectores y Cables



La elección de los conectores depende del tipo de cargador (toma) y del puerto de entrada del vehículo. En el lado del cargador, los cargadores rápidos utilizan CHAdeMO, CCS (Estándar de carga combinada) o conectores de tipo 2.

Las unidades rápidas y lentas usualmente usan tomacorrientes de tipo 2, Tipo 1, Comando o 3 clavijas.

En el lado del vehículo, los modelos europeos EV (Audi, BMW, Renault, Mercedes, VW y Volvo) tienden a tener entradas Tipo 2 y el correspondiente estándar CCS rápido, mientras que los fabricantes asiáticos (Nissan y Mitsubishi) prefieren una entrada Tipo 1 y CHAdeMO combinación. Sin embargo, esto no siempre se aplica, con las excepciones de Hyundai Ioniq Electric y Toyota Prius Plug-In.

La mayoría de los EV se suministra con dos cables para una carga de CA lenta y rápida; uno con un enchufe de tres clavijas y el otro con un conector tipo 2 del lado del cargador, y ambos equipados con un conector compatible para el puerto de entrada del automóvil.

Estos cables permiten que un EV se conecte a la mayoría de los puntos de carga sin atadura, mientras que el uso de unidades con cable requiere el uso del cable con el tipo de conector correcto para el vehículo.

Los ejemplos incluyen el Nissan Leaf, que normalmente se suministra con un cable de 3 pines a Tipo 1 y un cable de Tipo 2 a Tipo 1. El Renault Zoe tiene una configuración de carga diferente y viene con un cable de 3 pines a Tipo 2 y / o Tipo 2 a Tipo 2. Para una carga rápida, ambos modelos utilizan el conector atado que está conectado a las unidades de carga.

Conectores de Corriente Alterna (CA)

- UK 3 pines (BS 1363)
- Comando Industrial (IEC 60309)
- Tipo 1 americano (SAE J1772)
- Tipo 2 europeo (Mennekes, IEC 62196)

Conectores de Corriente Continua (CC)

- JEVS japonés (CHAdeMO)
- Sistema de carga combinado europeo (CCS o 'Combo')
- Conector supercargador propietario de Tesla

ESTACIONES DE CARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN PARAGUAY

En Paraguay, actualmente existen 3 puestos de cargas públicos en Asunción dos de ellos de carga lenta y uno de carga rápida, y varios privados en Asunción y Hernandarias.

Además, están proyectado la creación de dos corredores de verdes, en las principales carreteras internacionales del país. Dichos corredores son los siguientes:

1. Corredor Asunción-Ciudad del Este, propulsado por la Itaipu Binacional.

El lanzamiento fue en diciembre de 2017. Se prevén 5 estaciones de carga en las siguientes ciudades: Asunción (1 cargador regular de 7,4 kW), Caacupé (1 cargador regular de 7,4 kW), Coronel Oviedo (1 cargador regular de 7,4 kW + 1 cargador rápido), Juan León Mallorquín (1 cargador regular de 11 kW) y en Ciudad del Este (1 cargador regular de 7,4 kW).

2. Corredor Encarnación-Asunción, propulsada por la Entidad Binacional Yasyreta

El lanzamiento fue en noviembre de 2018. Se prevé 10 estaciones de carga con una distancia de entre 60 y 80 km. El costo de este proyecto será de USD 600.000.

**INFORME SEMESTRAL DE LA CRPM AL CMC
ESTATUTO DE LA CIUDADANÍA: SEGUIMIENTO DE AVANCES
Decisión CMC N° 32/17 – Art. 3°**

1. ASPECTOS INSTITUCIONALES

La Comisión de Representantes Permanentes del MERCOSUR (CRPM), de acuerdo a lo dispuesto por el Art. 3° de la Decisión CMC N° 32/17, fue instruida a acompañar, con el apoyo de la Secretaría del MERCOSUR (SM) / Sector de Asesoría Técnica (SAT), el desarrollo del "Plan de Acción para la conformación progresiva de un Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR (PA-ECM)" y a presentar informes de los avances en las Reuniones Ordinarias del Consejo del Mercado Común (CMC).

La CRPM conformó un Grupo de Trabajo *Ad Hoc* en su ámbito (GTAH-ECM) para acompañar los avances en la implementación del PA-ECM. Dicho Grupo de Trabajo *Ad Hoc* cuenta con la participación del SAT y de la Unidad de Comunicación e Información del MERCOSUR (UCIM) y es coordinado por el Embajador Mauricio Devoto, Representante Permanente de la Argentina para MERCOSUR y ALADI.

En el ámbito del GTAH-ECM, durante el primer semestre de 2018, fueron elaborados los siguientes documentos de trabajo¹:

- Plan de Trabajo 2018-2020;
- Planilla-matriz para el seguimiento de los foros del PA-ECM;
- Planilla-matriz para el seguimiento temático del PA-ECM;
- 11 informes temáticos preliminares específicos;
- Proyecto de Resolución para la inclusión de nuevos foros en el PA-ECM;
- Ayudas Memoria de las reuniones del GTAH-ECM.

En función de lo dispuesto en el punto 5.2 del Acta GMC N° 01/18, la CRPM elaboró una comunicación para entablar contacto con los foros vinculados al PA-ECM, a ser remitida a los respectivos coordinadores titulares de Uruguay, durante la próxima Presidencia *Pro Tempore* del MERCOSUR.

2. SEGUIMIENTO DE AVANCES DEL PLAN DE ACCIÓN

Se realizó una evaluación general sobre el estado de situación de todos los elementos y líneas de acción incluidas en el PA-ECM, contenida en la planilla matriz de seguimiento temático, adjunta al presente informe.

Se constataron distintos grados de avance en el tratamiento de los elementos del PA-ECM y sus líneas de acción. Si bien se observa que los temas son abordados en los foros correspondientes, sería pertinente lograr una mayor coordinación a fin de alcanzar los objetivos previstos para la conformación del ECM en los plazos establecidos en la Decisión CMC N° 64/10.

¹ Estos documentos se encuentran disponibles en el Sistema de Información del MERCOSUR (opción delegados, foro CRPM, opción Asesoría Técnica / Estatuto de la Ciudadanía).

3. CURSOS DE ACCIÓN

Durante el segundo semestre, la CRPM continuará trabajando para profundizar el diagnóstico del estado de situación de los avances realizados hasta el momento por el MERCOSUR en lo relativo al PA-ECM.

El formato de trabajo utilizado por la CRPM ofrece una oportunidad para establecer una modalidad de seguimiento transversal de temas de la agenda de los diversos foros del MERCOSUR, realizada a partir de la propia institucionalidad del bloque regional.

En este periodo, el GTAH-ECM inició algunas reflexiones metodológicas, en especial con relación a la necesidad de trabajar con datos cualitativos y cuantitativos para medir los avances, así como en lo relativo a la naturaleza jurídica-institucional del futuro ECM lo que se pretende reflejar en los próximos informes.

**PLAN DE ACCIÓN PARA LA CONFORMACIÓN PROGRESIVA DE UN ESTATUTO DE LA CIUDADANÍA DEL MERCOSUR (PA-ECM)
ESTADO DE SITUACIÓN
ACTUALIZACIÓN AL 15 DE MAYO DE 2018**

NOTA METODOLÓGICA

La planilla que se presenta a continuación contiene una primera versión del estado de situación de la implementación del “Plan de Acción para la conformación progresiva de un Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR (PA-ECM)”, realizado a partir del análisis y tratamiento de los documentos elaborados por los diferentes foros del MERCOSUR. Para los fines de este documento, la expresión “foro”, en los términos de la Decisión CMC Nº 32/17, refiere a cualquier ámbito, grupo de trabajo, subgrupo de trabajo, comité técnico, etc., al cual le fue encomendado el tratamiento de alguno de los elementos previstos en el PA-ECM.

Para cada una de las líneas de acción, la planilla presenta información sobre el estado de situación y propuestas de cursos de acción para el Grupo de Trabajo Ad Hoc de la CRPM sobre Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR (GTAH-ECM). Se entiende por “línea de acción” a cada una de las desagregaciones temáticas de los elementos que figuran en el Art. 1 de la Decisión CMC Nº 32/17.

El relevamiento del estado de situación de los trabajos de los distintos foros constituye una primera aproximación a la tarea desarrollada en cada línea de acción y presenta datos parciales susceptibles de futuras modificaciones.

El nivel de profundidad en el tratamiento de cada línea de acción puede variar en virtud de los diversos grados de avance en cada foro, así como de la disponibilidad de información existente.

PLAN DE ACCIÓN PARA LA CONFORMACIÓN PROGRESIVA DE UN ESTATUTO DE LA CIUDADANÍA DEL MERCOSUR (PA-ECM)
ESTADO DE SITUACIÓN
ACTUALIZACIÓN AL 15 DE MAYO DE 2018

1. CIRCULACIÓN DE PERSONAS

Foros:

- Foro Especializado Migratorio (FEM)

* De las actas de los demás foros mencionados en el Art. 1 de la Decisión CMC N° 32/17, no surge que se hayan tratado las líneas de acción relacionadas con este elemento.

LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
<p>1.1. Facilitación del tránsito y de la circulación en el espacio MERCOSUR.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Acuerdo de Residencia <ul style="list-style-type: none"> - Dec. CMC N° 28/02 – Aprueba el Acuerdo de Residencia, que se encuentra vigente tanto para los Estados Partes (excepto Venezuela) como para los Estados Asociados (excepto Guyana y Surinam). - El Foro Especializado Migratorio (FEM) está llevando adelante un proyecto con la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), bajo un convenio de cooperación internacional firmado en 2015, con la finalidad de realizar el seguimiento de los impactos de la implementación del Acuerdo de Residencia en el MERCOSUR. • Visas en MERCOSUR <ul style="list-style-type: none"> - Dec. CMC N° 44/00 - Aprueba el Acuerdo sobre Exención de Visas entre los Estados Partes del MERCOSUR. El acuerdo está vigente. - Dec. CMC N° 16/03 - Aprueba el Acuerdo que crea la “Visa MERCOSUR”, para facilitar la circulación de personas físicas prestadoras de servicios en el MERCOSUR. El acuerdo está pendiente de ratificación por parte de la Argentina. - Dec. CMC N° 21/06 – Aprueba el Acuerdo que prevé la gratuidad de visados para estudiantes y docentes del MERCOSUR. El acuerdo está pendiente de ratificación por parte de la Argentina. • Acuerdo para Concesión de 90 días a los Turistas <ul style="list-style-type: none"> - Dec. CMC N° 10/06 – Acuerdo que establece el plazo de permanencia de 90 	<ul style="list-style-type: none"> • Solicitar al FEM los estudios y datos generados en el ámbito del convenio de cooperación con la OIM (Seguimiento de la implementación del Acuerdo de Residencia del MERCOSUR) para que el material sirva de apoyo técnico a la evaluación de los avances en el elemento 1. • Impulsar, en coordinación con el FEM, la ratificación de los acuerdos vinculados a la línea de acción 1.1. • Seguir eventuales avances en las discusiones del Proyecto de Acuerdo sobre Calificación Migratoria de Ingreso por Nacionalidad MERCOSUR que se encuentran en el ámbito del FEM. • Contactar al FEM para identificar los principales aspectos relacionados a la discusión que llevaron a la discontinuidad de las discusiones del proyecto de Acuerdo Único Migratorio.

	<p>(noventa) días a los nacionales de los Estados Partes. Acuerdo abierto a la adhesión a los Estados Asociados. El acuerdo está pendiente de ratificación por parte de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Uruguay y Venezuela.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dec. CMC N° 36/14 – Acuerdo Modificatorio otorga a los nacionales la posibilidad de prorrogar el plazo de permanencia sin necesidad de abandonar y reingresar al territorio. El acuerdo prevé su entrada en vigor 30 días después del depósito del último instrumento de ratificación de los Estados Partes del MERCOSUR. En la misma fecha para los Estados Asociados que lo hayan ratificado con anterioridad. A la fecha, sólo Bolivia depositó el instrumento de ratificación. • Proyecto de Acuerdo Único Migratorio <ul style="list-style-type: none"> - El Proyecto de Acuerdo Único Migratorio estuvo en la agenda del FEM entre 2012 y 2017. En la LXIII Reunión del FEM (Acta 04/2017) se acordó no dar continuidad a las discusiones del proyecto. • Proyecto de Acuerdo sobre Calificación Migratoria de ingreso por Nacionalidad MERCOSUR <ul style="list-style-type: none"> - Se encuentra en discusión en el FEM, desde 2015, un proyecto de acuerdo tendiente a crear una calificación específica para los nacionales de un Estado Parte que ingresan a otro Estado Parte con la finalidad de iniciar el trámite de residencia MERCOSUR. - En la 1ª Reunión del FEM de 2018 (Acta 01/18), el foro destacó la necesidad de aprobar e implementar el Acuerdo de Intercambio de Información Migratoria con anterioridad a la firma del Proyecto de Acuerdo sobre Calificación Migratoria, mencionado en la línea de acción 1.2 de este documento. 	
<p>1.2. Simplificación de trámites, agilización de procedimientos de control migratorio, armonización gradual de los documentos aduaneros y migratorios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Acuerdo sobre Documentos de Viaje (y Retorno) <ul style="list-style-type: none"> - Dec. CMC N° 18/08 - Aprueba el Acuerdo sobre Documentos de Viaje que, en su anexo, lista los documentos hábiles para el tránsito del nacionales y/o residentes regulares de los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR. El Anexo fue objeto de 2 (dos) Acuerdos Modificatorios (Dec. CMC N° 14/11 y 	<ul style="list-style-type: none"> • Dar seguimiento a la implementación del Acuerdo sobre Registración Migratoria Electrónica. • Dar seguimiento a la tramitación del proyecto de norma que busca reglamentar la organización y funcionamiento del SISME, para eventual consideración de éste como un

	<p>Dec. CMC N° 37/14), que actualizaron los listados de documentos reconocidos por los Estados. El acuerdo y sus modificaciones se encuentran vigentes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dec. CMC N° 46/15 - Aprueba el Acuerdo sobre Documentos de Viaje y Retorno, que relaciona los documentos hábiles para viajes de retorno otorgados por las representaciones consulares de los Estados Partes y Asociados. El acuerdo se encuentra vigente. • Acuerdo sobre Registración Migratoria Electrónica <ul style="list-style-type: none"> - Dec. CMC N° 53/15 - Aprueba el Acuerdo sobre Registración Migratoria, que tiene por objeto establecer la modalidad electrónica de registro de los datos de las personas que se someten a control migratorio en los Estados Partes del MERCOSUR. El acuerdo se encuentra vigente. • Sistema de Intercambio de Información de Seguridad del MERCOSUR (SISME) <ul style="list-style-type: none"> - Dec. CMC N° 17/17 – Actualiza la Dec. CMC N° 36/04, que aprueba la creación del SISME. La actualización, en líneas generales, amplía el alcance del Sistema tanto para Estados Asociados como para otros organismos con los cuales se firme convenio de cooperación. Actualmente, hay en el ámbito del FEM un proyecto de norma vinculado al SISME para reglamentar su organización y funcionamiento. • Mecanismos de Intercambio de Información Migratoria <ul style="list-style-type: none"> - En el ámbito del FEM está en discusión la viabilidad de suscribir un Acuerdo de Intercambio de Información Migratoria en el ámbito del MERCOSUR. Asimismo, se analiza la creación de un mecanismo de consulta de información con fines migratorios. - Por otra parte, el FEM destaca que el avance en la temática de Intercambio de Información Migratoria es una condición para un posterior avance en el Proyecto de Acuerdo sobre Calificación Migratoria de ingreso por Nacionalidad MERCOSUR, mencionado en la línea de acción 1.1 de este documento. 	<p>avance en el elemento 1 del PA-ECM.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acompañar las discusiones del FEM, tanto respecto a los mecanismos de intercambio de información migratoria como al SISME para evaluar potenciales impactos de los mismos en el sentido de aportar para el cumplimiento de la línea de acción 1.2.
--	--	---

2. FRONTERAS

Foros:

- Foro Especializado Migratorio (FEM)

- Subgrupo de Trabajo N° 18 “Integración Fronteriza” (SGT 18)
- Comité Técnico N° 2 “Asuntos Aduaneros” (CT 2)

* De las actas de los demás foros mencionados en el Art. 1 de la Decisión CMC N° 32/17, no surge que se hayan tratado las líneas de acción relacionadas con este elemento.

LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
<p>2.1. Plena implementación y ampliación gradual de las Áreas de Control Integrado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La línea de acción 2.1 está contemplada tanto en el último Programa de Trabajo disponible para el CT 2 como en las agendas de trabajo de las reuniones del año 2017. • Las Áreas de Control Integrado (ACI) fueron creadas por el Acuerdo de Recife (Dec. CMC N° 05/93), revisado y actualizado por la Dec. CMC N° 04/00. • En el acervo jurídico que reglamenta la implementación y ampliación de las ACI, algunos de los aspectos actualmente reglamentados son: <ul style="list-style-type: none"> - Nómina de puntos de frontera; - Días y horario de atención en puntos de frontera; - Reglamentos de funcionamiento de las distintas ACI; - Uso de servicios de telefonía y datos móviles en las ACI. • El foro responsable de acompañar la implementación de las ACI es el Subcomité Técnico de “Controles y Operatoria en Frontera” (SCT/COF) dependiente del CT 2. La modalidad de reuniones más frecuente es la bilateral, como establece el Acuerdo de Complementación del Acuerdo de Recife en Materia Migratoria de 2014. • Se identificaron en este foro avances que merecen un mayor análisis a fin de evaluar el estado de situación de esta línea de acción. Habrá una reunión plenaria del SCT/COF en junio de 2018. La última fue en 2013, con motivo de la aprobación del Acuerdo de Complementación del Acuerdo de Recife en Materia Migratoria, de 2014. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contactar al Subcomité de “Controles y Operatoria en Frontera” dependiente del CT 2 dentro del seguimiento del elemento 2 para conocer los trabajos generados en este foro.
<p>2.2. Revisión del Acuerdo de Recife e instrumentos conexos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El Acuerdo de Recife, celebrado en 1993, fue revisado y actualizado en el año 2000. A través del mismo, los Estados Partes acuerdan las medidas técnicas y operaciones que regulan el marco general del control integrado en frontera. En términos de instrumentos conexos, el Acuerdo de Recife cuenta con el Primer Protocolo Adicional del año 2000. Tanto el Acuerdo de Recife como el Protocolo Adicional se 	<ul style="list-style-type: none"> • Dar seguimiento a la entrada en vigor de las normativas mencionadas y conocer en profundidad el análisis de éstas para identificar puntualmente los aspectos operativos que las mismas aportan para los ciudadanos. • Consultar al FEM respecto al proceso de implementación

	<p>encuentran vigentes.</p> <ul style="list-style-type: none"> En 2014, se aprobó el Acuerdo de Complementación del Acuerdo de Recife en Materia Migratoria. Este tiene por objeto regular el control integrado migratorio, utilizando procedimientos administrativos y operativos compatibles y semejantes en forma simultánea, a fin de lograr una circulación expedita de personas en la frontera. También prevé que las partes pueden acordar de manera bilateral y en el marco de la normativa del MERCOSUR vigente, la implementación de nuevas Áreas de Control Integrado migratorias. 	<p>del Acuerdo de Complementación del Acuerdo de Recife en Materia Migratoria y su relación con la línea de acción 2.2.</p>
<p>2.3. Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas del MERCOSUR.</p>	<ul style="list-style-type: none"> La línea de acción 2.3. está contemplada en las agendas de trabajo de las reuniones del año 2017 del SGT 18. El foro, dada su reciente creación, todavía no cuenta con Programa de Trabajo aprobado por el GMC. En 2011, un Anteproyecto de Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas fue elevado por el Grupo <i>Ad Hoc</i> de Integración Fronteriza (GAHIF). Este foro fue reemplazado en el año 2015 por el SGT 18. Actualmente, el SGT 18 se encuentra en una etapa preliminar de discusiones del Anteproyecto de Acuerdo. En el ámbito del FEM, hay avances jurídicos relevantes vinculados a la línea de acción 2.3 del PA-ECM, que están en proceso de revisión/profundización: <ul style="list-style-type: none"> Acuerdo Transito Vecinal Fronterizo entre los Estados Partes del MERCOSUR (Dec. CMC N° 18/99). Reglamentación del Régimen de Transito Vecinal Fronterizo (Dec. CMC N° 14/00). 	<ul style="list-style-type: none"> Acompañar el SGT 18 en el desarrollo de sus actividades en los próximos semestres, en especial, las vinculadas a las negociaciones del Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas. Seguir los trabajos del FEM vinculados a la revisión/profundización de los compromisos en el ámbito del Acuerdo de Transito Vecinal Fronterizo, en especial a la Tarjeta de Transito Vecinal Fronterizo.

3. IDENTIFICACIÓN

Foros:

- Foro Especializado Migratorio (FEM)
- Grupo de Trabajo *Ad Hoc* "Asuntos Jurídicos y Consulares" (GTAJC)

* De las actas de los demás foros mencionados en el Art. 1 de la Decisión CMC N° 32/17, no surge que se hayan tratado las líneas de acción relacionadas con este elemento.

LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
<p>3.1. Armonización de las informaciones para la emisión de</p>	<ul style="list-style-type: none"> En 2008, se aprobó el Acuerdo sobre Documentos de Viaje de los Estados Partes y Asociados, el cual cuenta con dos actualizaciones en su anexo (2011 y 2014) para 	<ul style="list-style-type: none"> Recabar las actualizaciones de los listados de documentos de identificación de viaje a fin de dar seguimiento a dicho

documentos de identificación en los Estados Partes del MERCOSUR.	<ul style="list-style-type: none"> revisar el listado de documentos de viaje admitidos por los Estados Partes. En 2014, se aprobó la creación de la Red de Especialistas en Seguridad Documental Migratoria del MERCOSUR y Estados Asociados (Red SEGDOC). 	<p>elemento del PA-ECM.</p> <ul style="list-style-type: none"> En el ámbito institucional, se hace necesario profundizar los avances vinculados al PA-ECM desarrollados en el ámbito de la Red SEGDOC.
3.2. Inserción de la denominación “MERCOSUR” en las cédulas de identidad nacionales.	<ul style="list-style-type: none"> No se ha detectado normativa aprobada ni surge de las actas la presencia de temas que se vinculen a este elemento en la agenda de los foros relacionados en el PA-ECM. 	<ul style="list-style-type: none"> Contactar los foros relacionados en el PA-ECM para recibir información vinculada a la línea de acción 3.2.

4. DOCUMENTACIÓN Y COOPERACIÓN CONSULAR

Foros:

- Foro Especializado Migratorio (FEM)
- Grupo de Trabajo *Ad Hoc* “Asuntos Jurídicos y Consulares” (GTAJC)

* De las actas de los demás foros mencionados en el Art. 1 de la Decisión CMC N° 32/17, no surge que se hayan tratado las líneas de acción relacionadas con este elemento.

LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
4.1. Ampliación de los casos de exoneración de traducción, consularización y legalización de documentos.	<ul style="list-style-type: none"> En 2000, se aprobó el “Acuerdo sobre Exención de Traducción de Documentos Administrativos para efectos de Inmigración entre los Estados Partes del MERCOSUR”. Otra norma relevante para este elemento del PA-ECM es la Dec. CMC N° 38/04 “Documento de Viaje Provisorio del MERCOSUR”. La temática “Apostillas de la Haya” está permanentemente en la agenda del GTAJC, sea para intercambio de experiencias en materia de Apostilla y legalizaciones, sea para verificación de la estandarización de las mismas. 	<ul style="list-style-type: none"> Solicitar al GTAJC la información vinculada a la temática “Apostillas de la Haya”, a modo de insumo para la línea de acción 4.1.
4.2. Ampliación de los mecanismos de cooperación consular.	<ul style="list-style-type: none"> El GTAJC se encuentra trabajando en la negociación del proyecto de Acuerdo considerando esencial avanzar en la ampliación y actualización del mecanismo contemplado en la Decisión CMC N° 35/00 “Mecanismo de Cooperación Consular entre los países del MERCOSUR, Bolivia y Chile”. Se ha observado que tanto el FEM como el GTAJC han abordado temas en paralelo vinculados a la cooperación consular con relación a Protección de Niños, Niñas y Adolescentes Migrantes, según las competencias acordadas a cada uno de aquellos foros. 	<ul style="list-style-type: none"> Solicitar al GTAJC la información vinculada a los avances en la revisión de la Decisión CMC N° 35/00, con vistas a la ampliación y actualización del Mecanismo de Cooperación Consular del MERCOSUR.

5. TRABAJO Y EMPLEO		
Foros:		
<ul style="list-style-type: none"> Subgrupo de Trabajo N° 10 “Asuntos Laborales, Empleo y Seguridad Social” (SGT 10) Comisión Sociolaboral del MERCOSUR (CSLM) Grupo de Alto Nivel “Estrategia MERCOSUR de Crecimiento del Empleo” (GANEMPLE) Observatorio del Mercado de Trabajo del MERCOSUR (OMTM) 		
LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
5.1. Revisión de la Declaración Sociolaboral del MERCOSUR.	<ul style="list-style-type: none"> El proceso de revisión de la Declaración Sociolaboral (DSL) de 1998 se institucionalizó en el ámbito de la CSLM a partir de 2007 y culminó con la aprobación de la nueva DSL por la Reunión de Ministros de Trabajo (RMT) en junio de 2015. El seguimiento de la DSL 2015, si bien está concluida, es un tema presente en las agendas de 2018 tanto de la CSLM como del OMTM, como se detalla en las líneas de acción 5.2 y 5.3 de este documento. 	
5.2. Fortalecimiento del funcionamiento de la Comisión Sociolaboral.	<ul style="list-style-type: none"> El SGT 10 elaboró y elevó propuestas de nuevos reglamentos para las secciones nacionales y regional de la CSLM. Los proyectos de normas actualizan las funciones y atribuciones de la CSLM. Los mismos continúan en el ámbito del SGT 2. La CSLM tiene como función primordial, el seguimiento de la implementación de la nueva DSL por medio de memorias nacionales y regionales. Al respecto, el foro se encuentra elaborando, desde 2016, la 1ª memoria regional de la DSL 2015. En la última Reunión Ordinaria la CSLM (Acta 01/18), las delegaciones acordaron concluir las respectivas Memorias sobre los artículos 11 a 15 de la DSL antes del 15 de abril de 2018 y posteriormente remitirlas para comentarios de los actores sociales, los cuales deberán ser presentadas a la PPTP antes del 15 de mayo de 2018. En ese sentido, las delegaciones ratificaron los plazos, a fin de que la PPTP las remita a la Delegación de Uruguay. 	<ul style="list-style-type: none"> Dar seguimiento al trabajo relacionado a los reglamentos de la CSLM en el SGT 2. La CRPM elevó al GMC una sugerencia para la inclusión de la CSLM en el PA-ECM. Dar seguimiento al trabajo en la CSLM vinculado a la 1ª memoria regional de la DSL 2015.
5.3. Fortalecimiento del Observatorio del Mercado de Trabajo.	<ul style="list-style-type: none"> El Observatorio del Mercado de Trabajo (OMTM) se encuentra elaborando una propuesta de plan de trabajo para los próximos años, con actividades a ser desarrolladas sobre los siguientes temas prioritarios: Informe de Coyuntura 2017; Indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS); Indicadores para el 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluar con el OMTM, la posibilidad de dar visibilidad interinstitucional de sus informes a los foros con temáticas vinculadas, con el objetivo de fortalecer el OMTM. La CRPM elevó al GMC una sugerencia para la inclusión del

	<p>acompañamiento de la Declaración Sociolaboral; Indicadores de Salud y Seguridad en el Trabajo. Los puntos del plan de trabajo del OMTM guardan relación con diversas líneas de acción de los elementos 5 y 6.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En términos logísticos y operativos, el OMTM se encuentra a espera que cada Ministerio de Trabajo designe a los representantes titulares y alerno del OMTM y garantice que los funcionarios nominados dispongan del tiempo, los recursos y el equipamiento para el elaborar los estudios y las tareas comprometidos en el MERCOSUR. • A su vez, se propuso un diálogo tripartito con el fin de analizar cómo fortalecer el OMTM y que medidas o acciones se podrían implementar para lograr ese objetivo, a fin de fortalecer el cumplimiento de las tareas pautadas en las reuniones regionales. 	<p>OMTM en el PA-ECM.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apoyarse en los avances del trabajo interno (normativa e indicadores) del OMTM para monitorear esta línea de acción. • Recoger los insumos generados por el OMTM como referencia para el seguimiento de los avances en los elementos 5 y 6 del PA-ECM.
<p>5.4. Desarrollo de directrices sobre empleo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El SGT 10 se encuentra trabajando de forma conjunta con el GANEMPLE en la elaboración del Plan MERCOSUR de Empleo y Trabajo Decente, que tiene por objetivo contar en el MERCOSUR con Planes Nacionales de Empleo armonizados. • Actualmente, el GANEMPLE se encuentra trabajando en la actualización de la Matriz Única de Políticas Públicas de Empleo, donde se recoge de manera centralizada la información correspondiente a la implementación del Plan MERCOSUR de Empleo y Trabajo Decente por los Estados Partes del MERCOSUR. 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir el trabajo del GANEMPLE vinculado a la Matriz Única de Políticas Públicas de Empleo a fines de evaluar los avances de la línea de acción 5.4.
<p>5.5. Desarrollo de planes regionales en materia de trabajo infantil</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan Regional para la Prevención y Erradicación del Trabajo Infantil, aprobado por la Resolución GMC N° 36/06, se viene desarrollando por múltiples iniciativas tanto regionales como nacionales, con el propósito de dar los lineamientos y objetivos fundamentales para desarrollar una política regional para la prevención y erradicación del trabajo infantil en el MERCOSUR. • A nivel de normativa del MERCOSUR, en el ámbito de la temática, a pedido del SGT 10, se elaboraron y se aprobaron 5 recomendaciones específicamente orientadas hacia la prevención y erradicación del trabajo infantil. • En el actual Programa de Trabajo 2018 del SGT 10, la línea de acción 5.5. está contemplada por las siguientes actividades: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Búsqueda, en coordinación con el Grupo de Cooperación Internacional (GCI), de cooperación técnica de la OIT. La Delegación de Argentina se ofreció a 	<ul style="list-style-type: none"> • Dar seguimiento al Plan Regional para identificar desarrollos específicos, a partir de los trabajos de los foros involucrados, y los avances en su implementación.

	<p>explorar esa posibilidad para la implementación del Plan Regional.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordinación de los trabajos a realizar con los Comités de Frontera para la implementación de mesas sectoriales de prevención y erradicación de trabajo infantil. La Delegación de Argentina propuso el trabajo coordinado con dichos Comités, dependientes de los Ministerios de Relaciones Exteriores respectivos, ofreciéndose a gestionar la cooperación. 	
<p>5.6. Desarrollo de planes regionales en materia de inspección de trabajo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan Regional de Inspección de Trabajo (PRITM), aprobado por la Resolución GMC N° 22/09, tiene como objetivo crear medidas comunes para que se cumplan los requisitos dispuestos en las normas internacionales relativas a la inspección de las condiciones de trabajo. El PRITM está basado en dos dimensiones: acción fiscalizadora y formación y capacitación del inspector. En ambas dimensiones, hay avances específicos, tanto en lo institucional como en el normativo. • En el actual Programa de Trabajo 2018 del SGT 10, la línea de acción 5.6. está contemplada por las siguientes actividades: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Realización de los operativos conjuntos de inspección en zonas de fronteras y del Seminario de Buenas Prácticas, en el próximo mes de mayo, en ocasión del operativo de triple frontera. ▪ Continuar con los trabajos relativos a la publicación virtual del PRITM. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dar seguimiento al PRITM para identificar desarrollos específicos, a partir de los trabajos de los foros involucrados, y los avances en su implementación.
<p>5.7. Desarrollo de planes regionales en materia de facilitación de la circulación de trabajadores.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan Regional para facilitar la Circulación de Trabajadores del MERCOSUR, aprobado por la Resolución GMC N° 21/15, tiene el propósito de promover la circulación de trabajadores del MERCOSUR con vistas a su inserción formal en las estructuras laborales de los Estados Partes. • El Plan Regional se desarrolla sobre dos ejes temáticos: la libre circulación de trabajadores del MERCOSUR y la libre circulación de trabajadores del MERCOSUR en zonas de fronteras. Cada eje se encuentra relacionado a las siguientes dimensiones: normativa, cooperación interinstitucional, empleo, seguridad social, trabajos temporarios en los Estados Partes, rol de los actores sociales y difusión, sensibilización y concientización de los derechos de los trabajadores del MERCOSUR. • En el actual Programa de Trabajo 2018 del SGT 10, la línea de acción 5.7. está contemplada por las siguientes actividades: 	<ul style="list-style-type: none"> • Dar seguimiento al Plan Regional para identificar desarrollos específicos, a partir de los trabajos de los foros involucrados y obtener indicadores de los avances en su implementación.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ elaborar un listado de instituciones certificadoras de cada Estado Parte encargadas de dar seguimiento al Plan Regional para facilitar la circulación de trabajadores del MERCOSUR; ○ identificar ramas de actividad relevantes en consulta con los actores sociales de mayor demanda en el flujo migratorio, a fin de darle sustento a la elección de los sectores que se focalizarán en el Plan Regional; ○ cartilla “Cómo trabajar en el MERCOSUR” (se encuentra en etapa de elaboración con las instituciones pertinentes); ○ documento sobre servicios públicos de empleo (está en etapa de compilación y diseño final de la publicación). 	
6. PREVISIÓN SOCIAL		
Foro: <ul style="list-style-type: none"> • Subgrupo de Trabajo N° 10 “Asuntos Laborales, Empleo y Seguridad Social” (SGT 10) 		
LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
6.1. Integración de los registros de información previsional y laboral de los Estados Partes para fines de simplificación de trámites, seguridad de las informaciones, formulación de políticas públicas y agilización de concesión de beneficios.	<ul style="list-style-type: none"> • No surge de las actas la presencia de la línea de acción 6.1 en la agenda del SGT 10. • No obstante, si bien el Acuerdo Multilateral de Seguridad Social prevé la creación de una Comisión Multilateral Permanente, la lectura de las actas recientes del SGT 10 no revela su funcionamiento, tampoco que exista algún foro donde se centralice el seguimiento e implementación del Acuerdo, tareas necesarias para evaluar el avance de la línea de acción 6.1 del PA-ECM. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contactar al SGT 10 para recibir información vinculada a esta línea de acción. • Dar seguimiento a la implementación de las actividades de la Comisión Multilateral Permanente prevista en el Acuerdo Multilateral de Seguridad Social.
6.2. Establecimiento de un Programa de Educación Previsional del MERCOSUR, que incluiría la creación de un portal en Internet para facilitar el acceso a la información previsional.	<ul style="list-style-type: none"> • No surge de las actas la presencia de la línea de acción 6.2 en la agenda del SGT 10. • Sin embargo, el SGT 10 está trabajando en una temática relacionada, la Cartilla de Previsión Social del MERCOSUR, la cual se encuentra en etapa final de elaboración. Una vez finalizado su diseño, se procederá a su difusión y distribución. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contactar al SGT 10 para recibir información vinculada a esta línea de acción.
7. EDUCACIÓN		

Foro:		
• Reunión de Ministros de Educación (RME)		
LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
<p>7.1. Simplificación de los trámites administrativos a efectos de la equivalencia de estudios y títulos de enseñanza superior.</p>	<ul style="list-style-type: none"> La línea de acción 7.1 está contemplada en el Plan de Acción vigente para el Sector Educativo del MERCOSUR (SEM) (Eje 2 / Objetivo 4). Dentro de la Estructura del SEM, el Grupo de Trabajo sobre Reconocimiento de Títulos y Estudios (GT-RT) tiene establecido un cronograma de implementación del programa de reconocimiento de títulos universitarios. (Acta N°2/15 del GT-RT). El cronograma prevé que el programa de reconocimiento esté aprobado en 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> Para los fines de evaluar el avance de la línea de acción 7.1, es necesario seguir la implementación del cronograma del GT-RT para obtener información vinculada a la simplificación de los trámites administrativos para el reconocimiento de títulos universitarios.
<p>7.2. Profundización del Sistema ARCU-SUR para la equivalencia plena de cursos superiores en el MERCOSUR.</p>	<ul style="list-style-type: none"> La línea de acción 7.2 está contemplada en el Plan de Acción vigente para el SEM (Eje 3 / Objetivo 1). En 2017, la RME aprobó la acreditación de 26 nuevos cursos de graduación bajo el Sistema de Acreditación Regional de Carreras Universitarias de los Estados Partes del MERCOSUR y Estados Asociados (Sistema ARCU-SUR). El Sistema ARCU-SUR, creado y vigente desde el 2008, abarca actualmente las carreras de veterinaria, ingeniería, arquitectura, odontología, agronomía, enfermería y medicina. En el ámbito del ARCU-SUR, se está implementando el Programa sobre Movilidad Académica Regional para las Carreras Acreditadas por el mecanismo de acreditación de carreras de grado en el MERCOSUR (Programa MARCA). El Programa MARCA actualmente está en su 11ª Convocatoria. También se está trabajando en la elaboración del "Acuerdo sobre revalidación de títulos de cursos acreditados por el Sistema ARCU-SUR". 	<ul style="list-style-type: none"> A fin de evaluar el avance de la línea de acción 7.2, es necesario solicitar a la RME datos cuantitativos de las dinámicas de implementación de los siguientes programas/proyectos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Sistema ARCU-SUR ○ Programa MARCA
<p>7.3. Creación de un Acuerdo Marco de Movilidad para la consolidación de un espacio de movilidad (estudiantes, profesores e investigadores) e intercambios académicos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> La línea de acción 7.3 está contemplada en el Plan de Acción vigente para el SEM (Eje 2 / Objetivo 3). El Plan de Funcionamiento del Sistema Integrado de Movilidad del MERCOSUR (SIMERCOSUR) fue creado y está vigente desde el 2014. Integran el SIMERCOSUR diversos programas de movilidad e intercambio académico destinados a docentes de grado, programas de posgrado, intercambio académico de idiomas, además de otros programas acordados en el marco del SEM. 	<ul style="list-style-type: none"> Para poder evaluar el avance de la línea de acción 7.3, es necesario solicitar a la RME datos cuantitativos de las dinámicas de implementación de los siguientes programas/proyectos: <ul style="list-style-type: none"> ○ programa de asociación universitaria para la movilidad de docentes de grado del MERCOSUR (para carreras no cubiertas por el Programa MARCA);

		<ul style="list-style-type: none"> ○ sistema integral para la calidad de los posgrados del MERCOSUR; ○ programa de intercambio académico de portugués y español; ○ redes de investigación del Núcleo de Estudios e Investigaciones en Educación Superior del MERCOSUR (NEIES).
--	--	---

8. TRANSPORTE

- Foros:**
- Grupo *Ad Hoc* para la Elaboración e Implementación de la Patente MERCOSUR (GAHPM).
- * De las actas del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transportes" (SGT 5) no surge que se hayan tratado las líneas de acción relacionadas con este elemento.

LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
<p>8.1. Creación de un sistema de consultas sobre informaciones vehiculares accesible a las autoridades competentes de los Estados Partes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La línea de acción 8.1 estaría, en términos generales, concluida, teniendo en cuenta que los lineamientos del Sistema de Consultas sobre Informaciones Vehiculares ya están reglamentados por la Res. GMC N° 33/14. • La línea de acción 8.1. tiene su foro propio, el Grupo <i>Ad Hoc</i> para la elaboración e implementación de la Patente MERCOSUR (GAHPM), creado por la Dec. CMC N° 53/10. El GAHPM no está mencionado en el PA-ECM. • Del análisis del actual programa de trabajo del SGT 5 y de las actas de sus reuniones de 2017 y 2016, surge que no fueron tratados los temas vinculados al elemento 8 del PA-ECM. • En términos de implementación del Sistema, en las actas de las reuniones del GAHPM de 2017, se constata que: <ul style="list-style-type: none"> ○ hay consenso con relación al conjunto de información que debe ser proporcionada por los Estados Partes; ○ hay igualmente consenso con relación a la necesidad de crear una certificación digital para los accesos al Sistema de Consultas (las pruebas de los certificados digitales se iniciarían en 2018); ○ los Estados Partes se encuentran en condiciones técnicas-informáticas de implementar el Sistema de Consultas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir el proceso de implementación del Sistema de Consultas sobre Informaciones Vehiculares del MERCOSUR. • Solicitar al SGT 5 información vinculada al elemento 8. • La CRPM elevó al GMC una sugerencia para la inclusión del GAHPM en el PA-ECM.

<p>8.2. Definición de las características comunes que deberá tener la Patente MERCOSUR.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La Res. GMC N° 33/14, por medio de su Anexo I, define las características comunes de la Patente MERCOSUR, lo que permite concluir que la línea de acción 8.2 estaría finalizada. • No obstante, siendo que los avances tecnológicos generan cambios en las definiciones de las características comunes (ejemplo: código <i>QR</i>), la línea de acción 8.2 continúa siendo tratada por el GAHPM. • Con respecto al estado de implementación de la Patente MERCOSUR, los Estados Partes han informado en el GAHPM (Actas 01/2017 y 02/2017) lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> ○ Argentina: la Patente MERCOSUR está implementada desde 2016 por la Ley N° 27.187; ○ Brasil: en proceso de implementación por la Res. Contran N° 733/18, con fecha prevista para 1° diciembre 2018. ○ Paraguay: se encuentra en etapa de estudios, realizando los trámites correspondientes; ○ Uruguay: la Patente MERCOSUR está implementada por todos los gobiernos departamentales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir el proceso de implementación de la Patente MERCOSUR en cada uno de los Estados Partes.
--	--	---

9. COMUNICACIONES

Foro:

- Subgrupo de Trabajo N° 1 “Comunicaciones” (SGT 1)

LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
<p>9.1. Acciones que apuntan a favorecer la reducción de precios y tarifas para las comunicaciones fijas y móviles entre los Países del MERCOSUR, incluyendo el <i>roaming</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La línea de acción 9.1 fue contemplada tanto en el último programa de trabajo disponible para el SGT 1 (Período 2016-2017) como en las agendas de trabajo de las reuniones del año 2017 y en la Comisión Temática de Servicios Públicos de Telecomunicaciones (CT-SPT). • La Res. GMC N° 19/01 establece las disposiciones generales para los acuerdos bilaterales de <i>roaming</i> internacional que se negocien entre sí en el ámbito del MERCOSUR. • El SGT 1 entiende que “las acciones llevadas a cabo durante los últimos años, sumando todos los cambios y avances tecnológicos, los cambios de los modelos de negocio, así como las propias decisiones comerciales de las operadoras, han 	<ul style="list-style-type: none"> • Para el seguimiento de la implementación de la línea de acción 9.1, se sugiere solicitar al SGT 1: <ul style="list-style-type: none"> ○ listado de acuerdos en el ámbito MERCOSUR relativos a <i>roaming</i> internacional (Res. GMC N° 19/01) ○ información sobre la evolución histórica de las tarifas de <i>roaming</i> internacional, a partir de datos presentados por los países en las reuniones del CT-SPT.

	<p>posibilitado verificar de manera paulatina la reducción de los precios y tarifas de los servicios de comunicaciones fijas y móviles, incluyendo el <i>roaming</i>”.</p> <ul style="list-style-type: none"> En el ámbito de la CT-SPT, se está trabajando en una planilla que tiene como finalidad agregar toda la información relativa a las tarifas y precios de los servicios de <i>roaming</i>, incluyendo llamadas de voz, datos y mensajes desde diversos países y regiones. 	
<p>9.2. Acciones que apuntan a la ampliación del tratamiento local para servicios de telecomunicaciones inalámbricos en zonas de frontera, sobre todo por medio de redes compartidas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> En la última reunión de 2016, el SGT 1 consideró concluido el trabajo vinculado a la línea de acción 9.2 y lo comunicó al GMC. 	<ul style="list-style-type: none"> Solicitar al SGT 1 información sobre las acciones vinculadas a la línea de acción 9.2. Solicitar al SGT 18 “Integración Fronteriza” información sobre el Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas.
<p>10. DEFENSA DEL CONSUMIDOR</p>		
<p>Foros:</p> <ul style="list-style-type: none"> Comité Técnico N° 7 “Defensa del Consumidor” (CT 7) Subgrupo de Trabajo N° 13 “Comercio Electrónico” (SGT 13) 		
LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
<p>10. 1. Creación de un Sistema MERCOSUR de Defensa del Consumidor, compuesto por: 10.1. a) Sistema MERCOSUR de Información de Defensa del Consumidor</p>	<ul style="list-style-type: none"> La línea de acción 10.1.a) está contemplada tanto en el último programa de trabajo del CT 7 (Período 2017-2018) como en las agendas de trabajo de las reuniones del año 2017. El Sistema de Información MERCOSUR de Defensa del Consumidor (SIMDEC) está siendo tratado en la agenda del CT 7 desde 2011. En las actas del CT 7, se señalaron dificultades para su implementación (regulatorias e informáticas). En 2017, el CT 7 acordó elaborar un primer informe vinculado al tema. Se acordaron criterios e información específica que serán recolectadas (reclamaciones de consumidores, cantidad, motivo, etc.). Además, en 2018, se institucionalizó la actualización trimestral y respectivo intercambio de información de la base de datos con fines estadísticos sobre la problemática del consumo de cada uno de los Estados Partes. Las delegaciones acordaron trabajar en la convergencia de datos estadísticos relacionados con los reclamos de consumidores y su clasificación 	<ul style="list-style-type: none"> Consultar al CT 7 y al SGT 13 sobre los avances en la línea de acción 10.1.a).

	<p>respecto de los rubros y motivos más reclamados por los consumidores, a efectos de contar con información homogénea sobre la materia y poder adoptar distintas acciones de tutela y de protección para la prevención de conflictos de consumo.</p> <ul style="list-style-type: none"> En 2017, el SGT 13 retomó las reuniones ordinarias y, en la lista de temas prioritarios de comercio electrónico del MERCOSUR, menciona que mantendrá en su agenda de trabajo el punto “protección de consumidores y mecanismos para cooperación entre entidades de defensa de consumidor en el MERCOSUR”. En 2018, se aprobó el actual Programa de Trabajo del SGT 13, donde consta como tema prioritario el punto “protección de consumidores y mecanismos para cooperación entre entidades de defensa de consumidor en el MERCOSUR”. Se prevé implementar las actividades vinculadas a esta línea de acción en coordinación y colaboración con el CT 7, para la identificación de posibles mecanismos de cooperación para la protección de los consumidores en línea. 	
<p>10.1. b) Acción regional de capacitación – Escuela MERCOSUR de Defensa del Consumidor.</p>	<ul style="list-style-type: none"> La línea de acción 10.1.b) está contemplada en el programa de trabajo disponible del CT 7 (Período 2017-2018), así como en las agendas de trabajo de las reuniones del año 2017 y 2018. El Curso Virtual MERCOSUR de Defensa del Consumidor fue lanzado en 2015. Actualmente, el curso es ofrecido por cada Estado Parte. En 2017, el CT 7 acordó consultar a la Secretaría del MERCOSUR (SM) sobre si cuenta con una plataforma que pueda alojar el Curso de Defensa del Consumidor. Al respecto, en 2018 la delegación de la Argentina ofreció su plataforma para que los demás Estados Partes la utilicen para el dictado de cursos y capacitaciones en línea. En 2018, las delegaciones acordaron continuar con el dictado del Curso Virtual MERCOSUR de Defensa del Consumidor. 	<ul style="list-style-type: none"> Consultar al CT 7 sobre la implementación de la línea de acción 10.1.b). Solicitar al CT 7 especificaciones sobre las necesidades para desarrollar el curso virtual desde la plataforma web de la SM.
<p>10.1. c) Norma MERCOSUR aplicable a contratos internacionales de consumo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> En base a una propuesta del CT 7, el CMC aprobó la Dec. CMC N° 36/17 “Acuerdo del MERCOSUR sobre derecho aplicable en materia de contratos internacionales de consumo”. 	<ul style="list-style-type: none"> Dar seguimiento al proceso de la entrada en vigor de la norma.
<p>11. DERECHOS POLÍTICOS</p>		
<p>Foros:</p>		

- Reunión de Ministros de Justicia (RMJ)
- Reunión de Ministros del Interior y de Seguridad (RMIS) (Dec. CMC Nº 28/17)

* no surge de las actas de estos foros el tratamiento de los temas relacionados a este elemento.

LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
<p>11.1. Evaluar las condiciones para avanzar progresivamente en el establecimiento de derechos políticos, de acuerdo con las legislaciones nacionales que reglamenten su ejercicio, en favor de los ciudadanos de un Estado Parte del MERCOSUR que residan en otro Estado Parte del que no sean nacionales, incluyendo la posibilidad de elegir parlamentarios del MERCOSUR.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No se ha detectado normativa aprobada ni surge de las actas la presencia de temas que se vinculen a este elemento en la agenda de los foros relacionados en el PA-ECM 	<ul style="list-style-type: none"> • Consultar a la RMIS y RMJ sobre la implementación del elemento 11.

Secretaría del MERCOSUR
Sector de Asesoría Técnica

Transportes en el Estatuto de la Ciudadanía

**Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR:
Seguimiento técnico del Plan de Acción**

CRPM - SM/SAT
Dec. CMC n° 32/17

Noviembre, 2018



El Plan de Acción para la Conformación del Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR

Dec. CMC N° 32/17

Contexto institucional y normativo

Dec. CMC N° 64/10

- Estatuto de la Ciudadanía
- Plan de Acción / 11 elementos / 13 foros
- 30° aniversario de la firma del TA (26/03/2021)

Dec. CMC N° 32/17

- Actualización de la Dec. CMC N° 64/10
- CRPM asume la coordinación de los trabajos del ECM
- Amplia para 14 los foros involucrados
- Refuerza el apoyo del SAT/SM a la CRPM

OBJETIVOS DEL ECM

Art. 2 – El Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR estará integrado por un *conjunto de derechos fundamentales y beneficios para los nacionales de los Estados Partes del MERCOSUR* y se conformará en base, entre otros, a los siguientes objetivos oportunamente trazados en los Tratados Fundacionales del MERCOSUR y en la normativa derivada:

- Implementación de una política de libre circulación de personas en la región.
- Igualdad de derechos y libertades civiles, sociales, culturales y económicas para los nacionales de los Estados Partes del MERCOSUR.
- Igualdad de condiciones de acceso al trabajo, a la salud y a la educación.

Art. 3 – Con miras a alcanzar los objetivos generales indicados en el artículo 2, el plan de acción se integrará con los siguientes elementos, los cuales serán tratados en los ámbitos indicados a continuación:

Mandatos vinculados al PA-ECM

- 1) El Consejo del Mercado Común podrá actualizar y/o ampliar el Plan de Acción en base a las **recomendaciones de los foros mencionados en el Artículo 3** y de **la CRPM** con el apoyo de la Secretaría del MERCOSUR/SAT;
- 2) La CRPM acompañará, con el apoyo de la Secretaría del MERCOSUR/SAT, el desarrollo del Plan de Acción y presentará **informe de los avances** en la Reuniones Ordinarias del Consejo del Mercado Común. Para ello, podrá presentar al GMC **sugerencias a ser remitidas a los foros** del MERCOSUR mencionados en el Artículo 3;
- 3) **Los foros del MERCOSUR mencionados** en el Artículo 3 elaborarán un cronograma de trabajo, de hasta 10 años, para **la implementación progresiva de los elementos que integran el Plan de Acción**, teniendo en cuenta los objetivos indicados en el Artículo 2;
- 4) El Plan de Acción deberá estar íntegramente implementado en el **30° aniversario del MERCOSUR**. El Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR **podrá ser instrumentado mediante la firma de un protocolo internacional** que incorpore el concepto de “Ciudadano del MERCOSUR” y forme parte del Tratado de Asunción.

Avances de la CRPM en 2018/01

Conformación de un Grupo de Trabajo (GTAH-ECM)

- Plan de trabajo 2018-2020
- Matrices de seguimiento permanente (foros y temas)
- Informes temáticos
- Informe semestral al CMC

Principales conclusiones del Informe Semestral al CMC

- Distintos grados de avance de los temas
- Método de seguimiento transversal de temas comunes
- Oportunidad de coordinación intrainstitucional

Objetivos del GTAH-ECM para 2018/02

Diagnóstico del estado de situación:

- Actualización
- Profundización

Aproximación con foros involucrados:

- Contacto permanente con puntos focales
- Acompañar las reuniones, en los puntos de agenda vinculados al PA-ECM
- Brindar asesoría técnica en temas vinculados al PA-ECM
- Apoyar la coordinación con otros foros involucrados
- Generar propuestas vinculadas al PA-ECM

Transportes en el Plan de Acción del Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR

Elemento 8. Transportes

*** Estado de situación preliminar ***

Transportes en la Dec. CMC N° 32/17

8. Transporte

8.1 Creación de un sistema de consultas sobre informaciones vehiculares accesible a las autoridades competentes de los Estados Partes.

8.2 Definición de las características comunes que deberá tener la Patente MERCOSUR.

Foros:

Grupo Mercado Común
SGT N° 5 “Transportes”

Foro no previsto en la Dec. CMC N° 32/17:

Grupo Ad Hoc para la Implementación de la Patente MERCOSUR (GAHPM)

8. TRANSPORTE

Foros:

- Grupo Ad Hoc para la Elaboración e Implementación de la Patente MERCOSUR (GAHPM).

* De las actas del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transportes” (SGT 5) no surge que se hayan tratado las líneas de acción relacionadas con este elemento.

LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH-ECM
<p>8.1. Creación de un sistema de consultas sobre informaciones vehiculares accesible a las autoridades competentes de los Estados Partes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La línea de acción 8.1 estaría, en términos generales, concluida, teniendo en cuenta que los lineamientos del Sistema de Consultas sobre Informaciones Vehiculares ya están reglamentados por la Res. GMC N° 33/14. • La línea de acción 8.1. tiene su foro propio, el Grupo Ad Hoc para la elaboración e implementación de la Patente MERCOSUR (GAHPM), creado por la Dec. CMC N° 53/10. El GAHPM no está mencionado en el PA-ECM. • Del análisis del actual programa de trabajo del SGT 5 y de las actas de sus reuniones de 2017 y 2016, surge que no fueron tratados los temas vinculados al elemento 8 del PA-ECM. • En términos de implementación del Sistema, en las actas de las reuniones del GAHPM de 2017, se constata que: <ul style="list-style-type: none"> ○ hay consenso con relación al conjunto de información que debe ser proporcionada por los Estados Partes; ○ hay igualmente consenso con relación a la necesidad de crear una certificación digital para los accesos al Sistema de Consultas (las pruebas de los certificados digitales se iniciarían en 2018); ○ los Estados Partes se encuentran en condiciones técnicas-informáticas de implementar el Sistema de Consultas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir el proceso de implementación del Sistema de Consultas sobre Informaciones Vehiculares del MERCOSUR. • Solicitar al SGT 5 información vinculada al elemento 8. • La CRPM elevó al GMC una sugerencia para la inclusión del GAHPM en el PA-ECM.

8. TRANSPORTE

Foros:

- Grupo Ad Hoc para la Elaboración e Implementación de la Patente MERCOSUR (GAHPM).

* De las actas del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transportes” (SGT 5) no surge que se hayan tratado las líneas de acción relacionadas con este elemento.

LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTADO DE SITUACIÓN	CURSOS DE ACCIÓN PARA EL GTAH–ECM
<p>8.2. Definición de las características comunes que deberá tener la Patente MERCOSUR.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La Res. GMC N° 33/14, por medio de su Anexo I, define las características comunes de la Patente MERCOSUR, lo que permite concluir que la línea de acción 8.2 estaría finalizada. • No obstante, siendo que los avances tecnológicos generan cambios en las definiciones de las características comunes (ejemplo: código QR), la línea de acción 8.2 continúa siendo tratada por el GAHPM. • Con respecto al estado de implementación de la Patente MERCOSUR, los Estados Partes han informado en el GAHPM (Actas 01/2017 y 02/2017) lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> ○ Argentina: la Patente MERCOSUR está implementada desde 2016 por la Ley N° 27.187; ○ Brasil: en proceso de implementación por la Res. Contran N° 733/18, con fecha prevista para 1° diciembre 2018. ○ Paraguay: se encuentra en etapa de estudios, realizando los trámites correspondientes; ○ Uruguay: la Patente MERCOSUR está implementada por todos los gobiernos departamentales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir el proceso de implementación de la Patente MERCOSUR en cada uno de los Estados Partes.

Transportes en la Dec. CMC N° 32/17

Acervo jurídico vinculado

Resolución	012/2017	PATENTE MERCOSUR (MODIFICACIÓN DE LA RES. GMC N° 33/14)	Requiere incorporación
Resolución	033/2014	PATENTE Y SISTEMA DE CONSULTAS SOBRE VEHÍCULOS DEL MERCOSUR	Requiere incorporación
Decisión	052/2012	PATENTE MERCOSUR (MODIFICACIÓN DEC. CMC N° 53/10)	Requiere incorporación
Resolución	038/2011	CRONOGRAMA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA PATENTE MERCOSUR	No requiere incorporación
Resolución	014/2011	CRONOGRAMA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA PATENTE MERCOSUR	No requiere incorporación
Decisión	053/2010	PATENTE MERCOSUR	Requiere incorporación

Transportes en la Dec. CMC N°

32/17

Puntos para avance (con GAHPM)

A respecto del Sistema de Consultas sobre informaciones vehiculares accesible a las autoridades competentes de los Estados Partes:

- Creación del Sistema?
- Implementación del Sistema?

A respecto de la definición de las características comunes que deberá tener la Patente MERCOSUR:

- Definición concluida?
- Ítems de seguridad?
- Flexibilidad para adaptaciones nacionales?
- Contemplar aspectos regionales (por ejemplo, transito en zonas de frontera?)

Transportes en la Dec. CMC N° 32/17

Puntos para avance (con SGT N°5)

Posibilidad de considerar “Transportes” desde distintas perspectivas:

- Facilitación de la circulación de personas
- Definición de elementos comunes para identificación de vehículos
- Creación de sistemas de intercambio digital de información

Programa de Trabajo 2017-2018:

- Armonización de Procedimientos de Fiscalización
- Identificación Electrónica de Vehículos (Sistema RFID)
- Integración Digital de la Información de Transporte de Pasajeros y Carga

Secretaría del MERCOSUR
Sector de Asesoría Técnica

Transportes en el Estatuto de la Ciudadanía

**Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR:
Seguimiento técnico del Plan de Acción**

CRPM - SM/SAT
Dec. CMC n° 32/17

Noviembre, 2018



**LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5
“TRANSPORTE”**

ACTA N° 02/18

ANEXO XXIII

Montevideo, 21 y 23 de noviembre de 2018

INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2017-2018
APROBADO EN LA CIV REUNIÓN ORDINARIA DEL GMC
SGT N° 5 “TRANSPORTE”
(GMC)

Tema	Actividad (negociación, implementación, diagnóstico, seguimiento)	Tipo (Específica – Permanente)	Origen (órgano decisorio-iniciativa propia)	Estado de situación a) concluido (Identificar resultado: norma aprobada o punto del acta del órgano decisorio donde se trató) b) en desarrollo c) suspendido d) con dificultades (especificarlas) e) realizado (para actividades permanentes) f) otras circunstancias (especificarlas)
Transporte de Mercancías Peligrosas	Implementación: Proceso de internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR	Específica	SGT N° 5	Suspendido (debido a dificultades con el proceso de protocolización de la DEC CMC N° 32/07, SGT N° 5 decidió focalizarse en la actualización del Acuerdo en base a una revisión más actualizada de la reglamentación modelo de la ONU)
	Negociación: Actualización del Acuerdo	Específica	SGT N° 5	Concluido
Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte Terrestre	Negociación: Uso de neumáticos tipo extra ancho en ejes delanteros de ómnibus	Específica	SGT N° 5	En desarrollo
	Negociación: Establecimiento de tolerancia en las mediciones de pesos en vehículos de transporte carretero	Específica	SGT N° 5	Suspendido (debido a las diferencias tecnológicas en materia de sistema de pesaje en los EP, el tratamiento de este tema se reformuló en la negociación de un sistema armonizado de infracciones y sanciones por exceso de pesos el cual se encuentra en desarrollo)

	Negociación: Propuesta sobre Omnibus MERCOSUR	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio. (Se analiza en el marco de la revisión de las RES GMC N° 19/02 y 65/08)
Integración de la información de transporte de pasajeros y carga	Negociación: Revisión del cronograma de actividades	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio.
	Implementación: análisis, pruebas y desarrollo de sistemas bilaterales de consultas de transporte de carga	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio.
	Implementación: análisis, pruebas y desarrollo de sistemas bilaterales de consultas de transporte regular de pasajeros	Específica	SGT N° 5	Suspendido (se utilizará como base los avances que se logren en transporte de cargas)
Temas remitidos al SGT N°3	Seguimiento y análisis de las discusiones en el ámbito del SGT N°3	Específica	SGT N° 3	En desarrollo Nivel de avance intermedio
Armonización de los procedimientos de Fiscalización del Transporte Carretero Internacional	Implementación: Establecimiento de un ámbito permanente dependiente del SGT N° 5, que discuta cuestiones de fiscalización	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio
	Negociación: Desarrollo de herramientas para la armonización de los procedimientos de fiscalización	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio
Identificación electrónica de vehículos	Diagnóstico: Evaluación de la incorporación del uso de tecnología RFID para la identificación de vehículos	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio
Identificación de pasajeros y equipajes transportados	Diagnóstico: Armonización de la normativa para la identificación de personas y equipajes	Específica	SGT N° 5	Concluido Eleva P.RES N° 02/18
Frenos ABS en vehículos de transporte	Diagnóstico: Estudio para la Incorporación	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel Inicial
Certificado armonizado de revisión técnica de tanques cisternas	Negociación: Armonización de condiciones de emisión del documento	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel Inicial
Transporte Marítimo	Negociación: Diversos temas correspondientes al área: Intercambio de información	Permanente	SGT N° 5	Realizado
	Tratamiento de un Acuerdo de Transporte Marítimo	Permanente	SGT N° 5	Realizado
Transporte Ferroviario	Negociación: Diversos temas correspondientes al área: -Capítulo III del ATIT -Nuevos sistema de gestión de los sistemas ferroviarios -Suministros e independencia tecnológica	Permanente	SGT N° 5	Realizado

	-Controles aduaneros en pasos fronterizos			
--	--	--	--	--

PROGRAMA DE TRABAJO 2019-2020
APROBADO EN LA CIV REUNIÓN ORDINARIA DEL GMC
SGT N° 5 “TRANSPORTE”
(GMC)

Tema	Actividad (negociación, implementación, diagnóstico, seguimiento)	Tipo (Específica – Permanente)	Origen (órgano decisorio- iniciativa propia)	Fecha de conclusión estimada
Transporte de Mercancías Peligrosas	Implementación: Proceso de internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
	Negociación: Requisitos para elaboración de las fichas de emergencia	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
	Negociación: Armonización de los procedimientos de control del transporte terrestre de mercancías peligrosas	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
	Negociación: Actualización de la cartilla informativa sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
	Negociación: Reglamento para el control periódico de cisternas y equipamiento de transporte a granel de mercancías peligrosas	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
	Negociación: Actualización del Acuerdo para la facilitación del transporte terrestre de mercancías peligrosas en el MERCOSUR	Permanente	SGT N° 5	-----
Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte Terrestre	Negociación: Uso de neumáticos tipo superanchos en ejes delanteros de ómnibus	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
	Negociación: Régimen de infracciones y sanciones por exceso de pesos en vehículos de transporte	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
	Negociación: Establecimiento de tolerancias en las mediciones de peso en vehículo de transporte por carretera	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
	Negociación: Propuesta sobre Ómnibus MERCOSUR	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
Integración de la información de transporte de pasajeros y carga	Negociación: Revisión del cronograma de actividades	Específica	SGT N° 5	junio 2019
	Implementación: Integración de Información sobre permisos originarios y complementarios de transporte de cargas y su actualización permanente de flota en base a <i>Webservices</i>	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019

	Implementación: Integración de Información sobre permisos originarios y complementarios de transporte de pasajeros y su actualización permanente de flota en base a <i>Webservices</i>	Específica	SGT N° 5	Junio 2020
Temas remitidos al SGT N°3	Seguimiento y análisis de las discusiones en el ámbito del SGT N°3	Específica	SGT N° 3	Diciembre 2020
Armonización de los procedimientos de Fiscalización del Transporte Carretero Internacional	Implementación: Establecimiento de un ámbito permanente dependiente del SGT N° 5, que discuta cuestiones de fiscalización	Permanente	SGT N° 5	-----
	Negociación: Desarrollo de herramientas para la armonización de los procedimientos de fiscalización	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
Identificación electrónica de vehículos comerciales del ámbito de aplicación del ATIT	Diagnóstico: Evaluación de la incorporación del uso de tecnología RFID para la identificación de vehículos comerciales del ámbito de aplicación del ATIT	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
Frenos ABS en vehículos de transporte	Diagnóstico: Estudio para la Incorporación	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
Limitador de velocidad en vehículos comerciales	Negociación: Acuerdo sobre el uso de limitadores de velocidad en vehículos de transporte por carretera	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
Sistema de carga de vehículos eléctricos e híbridos	Diagnóstico: Estandarización de los sistemas de carga de baterías a nivel regional	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
Seguros en el ámbito del MERCOSUR	Negociación: Análisis de la posibilidad de contratación de seguro en el país de destino	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
Transporte Marítimo	Negociación: Diversos temas correspondientes al área: Intercambio de información	Permanente	SGT N° 5	-----
	Tratamiento de un Acuerdo de Transporte Marítimo	Permanente	SGT N° 5	-----
Transporte Ferroviario	Negociación: Diversos temas correspondientes al área: -Capítulo III del ATIT -Nuevos sistema de gestión de los sistemas ferroviarios -Suministros e independencia tecnológica -Controles aduaneros en pasos fronterizos	Permanente	SGT N° 5	-----

Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR	Seguimiento del mandato de las Decisiones CMC N° 64/10 y 32/17	Permanente	DEC CMC N° 64/10 y 32/17	-----
--	--	------------	-----------------------------	-------

**LIV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5
“TRANSPORTE”**

ACTA N° 02/18

ANEXO XXIII

Montevideo, 21 y 23 de noviembre de 2018

INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2017-2018
APROBADO EN LA CIV REUNIÓN ORDINARIA DEL GMC
SGT N° 5 “TRANSPORTE”
(GMC)

Tema	Actividad (negociación, implementación, diagnóstico, seguimiento)	Tipo (Específica – Permanente)	Origen (órgano decisorio-iniciativa propia)	Estado de situación a) concluido (Identificar resultado: norma aprobada o punto del acta del órgano decisorio donde se trató) b) en desarrollo c) suspendido d) con dificultades (especificarlas) e) realizado (para actividades permanentes) f) otras circunstancias (especificarlas)
Transporte de Mercancías Peligrosas	Implementación: Proceso de internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR	Específica	SGT N° 5	Suspendido (debido a dificultades con el proceso de protocolización de la DEC CMC N° 32/07, SGT N° 5 decidió focalizarse en la actualización del Acuerdo en base a una revisión más actualizada de la reglamentación modelo de la ONU)
	Negociación: Actualización del Acuerdo	Específica	SGT N° 5	Concluido
Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte Terrestre	Negociación: Uso de neumáticos tipo extra ancho en ejes delanteros de ómnibus	Específica	SGT N° 5	En desarrollo
	Negociación: Establecimiento de tolerancia en las mediciones de pesos en vehículos de transporte carretero	Específica	SGT N° 5	Suspendido (debido a las diferencias tecnológicas en materia de sistema de pesaje en los EP, el tratamiento de este tema se reformuló en la negociación de un sistema armonizado de infracciones y sanciones por exceso de pesos el cual se encuentra en desarrollo)

	Negociación: Propuesta sobre Omnibus MERCOSUR	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio. (Se analiza en el marco de la revisión de las RES GMC N° 19/02 y 65/08)
Integración de la información de transporte de pasajeros y carga	Negociación: Revisión del cronograma de actividades	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio.
	Implementación: análisis, pruebas y desarrollo de sistemas bilaterales de consultas de transporte de carga	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio.
	Implementación: análisis, pruebas y desarrollo de sistemas bilaterales de consultas de transporte regular de pasajeros	Específica	SGT N° 5	Suspendido (se utilizará como base los avances que se logren en transporte de cargas)
Temas remitidos al SGT N°3	Seguimiento y análisis de las discusiones en el ámbito del SGT N°3	Específica	SGT N° 3	En desarrollo Nivel de avance intermedio
Armonización de los procedimientos de Fiscalización del Transporte Carretero Internacional	Implementación: Establecimiento de un ámbito permanente dependiente del SGT N° 5, que discuta cuestiones de fiscalización	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio
	Negociación: Desarrollo de herramientas para la armonización de los procedimientos de fiscalización	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio
Identificación electrónica de vehículos	Diagnóstico: Evaluación de la incorporación del uso de tecnología RFID para la identificación de vehículos	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel de avance intermedio
Identificación de pasajeros y equipajes transportados	Diagnóstico: Armonización de la normativa para la identificación de personas y equipajes	Específica	SGT N° 5	Concluido Eleva P.RES N° 02/18
Frenos ABS en vehículos de transporte	Diagnóstico: Estudio para la Incorporación	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel Inicial
Certificado armonizado de revisión técnica de tanques cisternas	Negociación: Armonización de condiciones de emisión del documento	Específica	SGT N° 5	En desarrollo Nivel Inicial
Transporte Marítimo	Negociación: Diversos temas correspondientes al área: Intercambio de información	Permanente	SGT N° 5	Realizado
	Tratamiento de un Acuerdo de Transporte Marítimo	Permanente	SGT N° 5	Realizado
Transporte Ferroviario	Negociación: Diversos temas correspondientes al área: -Capítulo III del ATIT -Nuevos sistema de gestión de los sistemas ferroviarios -Suministros e independencia tecnológica	Permanente	SGT N° 5	Realizado

	-Controles aduaneros en pasos fronterizos			
--	--	--	--	--

PROGRAMA DE TRABAJO 2019-2020
APROBADO EN LA CIV REUNIÓN ORDINARIA DEL GMC
SGT N° 5 “TRANSPORTE”
(GMC)

Tema	Actividad (negociación, implementación, diagnóstico, seguimiento)	Tipo (Específica – Permanente)	Origen (órgano decisorio- iniciativa propia)	Fecha de conclusión estimada
Transporte de Mercancías Peligrosas	Implementación: Proceso de internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
	Negociación: Requisitos para elaboración de las fichas de emergencia	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
	Negociación: Armonización de los procedimientos de control del transporte terrestre de mercancías peligrosas	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
	Negociación: Actualización de la cartilla informativa sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
	Negociación: Reglamento para el control periódico de cisternas y equipamiento de transporte a granel de mercancías peligrosas	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
	Negociación: Actualización del Acuerdo para la facilitación del transporte terrestre de mercancías peligrosas en el MERCOSUR	Permanente	SGT N° 5	-----
Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte Terrestre	Negociación: Uso de neumáticos tipo superanchos en ejes delanteros de ómnibus	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
	Negociación: Régimen de infracciones y sanciones por exceso de pesos en vehículos de transporte	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
	Negociación: Establecimiento de tolerancias en las mediciones de peso en vehículo de transporte por carretera	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
	Negociación: Propuesta sobre Ómnibus MERCOSUR	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
Integración de la información de transporte de pasajeros y carga	Negociación: Revisión del cronograma de actividades	Específica	SGT N° 5	junio 2019
	Implementación: Integración de Información sobre permisos originarios y complementarios de transporte de cargas y su actualización permanente de flota en base a <i>Webservices</i>	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019

	Implementación: Integración de Información sobre permisos originarios y complementarios de transporte de pasajeros y su actualización permanente de flota en base a <i>Webservices</i>	Específica	SGT N° 5	Junio 2020
Temas remitidos al SGT N°3	Seguimiento y análisis de las discusiones en el ámbito del SGT N°3	Específica	SGT N° 3	Diciembre 2020
Armonización de los procedimientos de Fiscalización del Transporte Carretero Internacional	Implementación: Establecimiento de un ámbito permanente dependiente del SGT N° 5, que discuta cuestiones de fiscalización	Permanente	SGT N° 5	-----
	Negociación: Desarrollo de herramientas para la armonización de los procedimientos de fiscalización	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
Identificación electrónica de vehículos comerciales del ámbito de aplicación del ATIT	Diagnóstico: Evaluación de la incorporación del uso de tecnología RFID para la identificación de vehículos comerciales del ámbito de aplicación del ATIT	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
Frenos ABS en vehículos de transporte	Diagnóstico: Estudio para la Incorporación	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
Limitador de velocidad en vehículos comerciales	Negociación: Acuerdo sobre el uso de limitadores de velocidad en vehículos de transporte por carretera	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2019
Sistema de carga de vehículos eléctricos e híbridos	Diagnóstico: Estandarización de los sistemas de carga de baterías a nivel regional	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
Seguros en el ámbito del MERCOSUR	Negociación: Análisis de la posibilidad de contratación de seguro en el país de destino	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2020
Transporte Marítimo	Negociación: Diversos temas correspondientes al área: Intercambio de información	Permanente	SGT N° 5	-----
	Tratamiento de un Acuerdo de Transporte Marítimo	Permanente	SGT N° 5	-----
Transporte Ferroviario	Negociación: Diversos temas correspondientes al área: -Capítulo III del ATIT -Nuevos sistema de gestión de los sistemas ferroviarios -Suministros e independencia tecnológica -Controles aduaneros en pasos fronterizos	Permanente	SGT N° 5	-----

Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR	Seguimiento del mandato de las Decisiones CMC N° 64/10 y 32/17	Permanente	DEC CMC N° 64/10 y 32/17	-----
--	--	------------	-----------------------------	-------

MERCOSUR/SGT N° 5/P.RES. N° 01/18

MERCOSUR/GMC/RES. N° /18

ESPECIFICACIONES DEL DISTINTIVO U OBLEA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y las Resoluciones N° 75/97, 32/09, 52/10 y 44/14 del Grupo Mercado Común.

CONSIDERANDO:

Que los vehículos de transporte de pasajeros y cargas habilitados en los términos del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur (ATIT) deben someterse a una inspección técnica vehicular periódica, de conformidad con las disposiciones de la Resolución GMC N° 75/97.

Que las Resoluciones GMC N° 32/09 y 52/10 consagran la armonización de los contenidos y especificaciones técnicas de los Certificados de Revisión Técnica Vehicular, de porte obligatorio en dichos vehículos.

Que mediante la Resolución GMC N° 44/14 se aprobó las especificaciones del distintivo u oblea de inspección técnica vehicular.

Que resulta necesario modificar disposiciones de dicha Resolución a fin de facilitar su interpretación e implementación.

EL GRUPO MERCADO COMÚN RESUELVE:

Art. 1 - Sustituir el ítem 8 del Anexo de la Resolución GMC N° 44/14 por el siguiente texto:

“Los dos últimos dígitos del año de vencimiento de la inspección técnica aparecerán en un rectángulo cuyo color de fondo será preasignado según se indica en el cuadro que figura en el presente punto.

Los números arábigos situados en la parte inferior del distintivo u oblea indican el mes de caducidad de la inspección técnica.

En los distintivos u obleas aparecerán perforados el mes y el año en que caducará la validez de la inspección.

Los colores a utilizar por año son los siguientes:

Año	Color	Patrón RGB
2014	Verde	R:058 G:252 B:113
2015	Amarillo	R:252 G:236 B:091
2016	Azul	R:078 G:148 B:252
2017	Rojo/Bermellón	R:252 G:028 B:043

2018	Blanco	R:242 G:242 B:242
2019	Marrón	R:242 G:105 B:051
2020	Verde	R:058 G:252 B:113

La secuencia temporal de colores establecidas en el cuadro anterior se volverá a repetir cada siete años, a partir del año 2020.”

Art. 2 - Los Estados Partes indicarán en el ámbito del SGT N° 5 los organismos nacionales competentes para la implementación de la presente Resolución.

Art. 3 - Esta Resolución deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes antes del/...../2019.

SGT N° 5 – Montevideo, 23/XI/18.



MERCOSUL/SGT N° 5/P. RES. N° 01 /18

MERCOSUL/GMC/RES. N° /18

ESPECIFICAÇÕES DO SELO DE INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR

TENDO EM VISTA: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto e as Resoluções N° 75/97, 32/09, 52/10 e 44/14 do Grupo Mercado Comum.

CONSIDERANDO:

Que os veículos de transporte de passageiros e cargas habilitados nos termos do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre dos Países do Cone Sul (ATIT), devem submeter-se a uma inspeção técnica veicular periódica, de conformidade com as disposições da Resolução GMC N° 75/97.

Que as Resoluções GMC N° 32/09 e 52/10 consagram a harmonização dos conteúdos e especificações técnicas dos Certificados de Revisão Técnica Veicular, de porte obrigatório nos citados veículos.

Que mediante Resolução GMC N° 44/14 aprovaram-se as especificações do selo de inspeção técnica veicular.

Que se faz necessário modificar disposições da referida Resolução a fim de facilitar sua interpretação e implementação.

O GRUPO MERCADO COMUM RESOLVE:

Artigo 1° - Substituir o item 8 do Anexo da Resolução GMC N° 44/14 pelo seguinte texto:

"Os dois últimos dígitos do ano de vencimento da inspeção técnica aparecerão em um retângulo cuja cor de fundo será pré-definida conforme indicado no quadro que consta no presente ponto.

Os números arábicos localizados na parte inferior do selo indicam o mês de vencimento da inspeção técnica.

Nos selos aparecerão perfurados o mês e o ano de vencimento da validade da inspeção.

As cores a serem utilizadas por ano são as seguintes:

Ano	Cor	Padrão RGB
2014	Verde	R:058 G:252 B:113
2015	Amarelo	R:252 G:236 B:091
2016	Azul	R:078 G:148 B:252
2017	Vermelho	R:252 G:028 B:043

2018	Branco	R:242 G:242 B:242
2019	Marrom	R:242 G:105 B:051
2020	Verde	R:058 G:252 B:113

A sequência temporal de cores estabelecidas no quadro anterior repetir-se-á a cada sete anos, a partir do ano 2020”

Art. 2º - Os Estados Partes indicarão, no âmbito do SGT No 5, os organismos nacionais competentes para a implementação da presente Resolução.

Art. 3º – Esta Resolução deverá ser incorporada ao ordenamento jurídico dos Estados Partes antes de .../.../2019.

SGT N° 5 – Montevideú, 23/XI/18



ANEXO

FORMULARIO PARA LA PRESENTACIÓN DEL RESULTADO DE LAS CONSULTAS PREVISTAS EN LA DEC. CMC N° 20/02 art. 2

**Proyecto de Resolución
MERCOSUR/SGT N° 5/P.RES. N° 1/18**

Título: Especificaciones del Distintivo u Oblea de Inspección Técnica Vehicular

Foro Negociador: SGT N° 5

	Argentina	Brasil	Paraguay	Uruguay
1.- Acto necesario para incorporar la norma al ordenamiento nacional.	Resolución Ministerial Decreto la Subsecretaría de Transporte de Uruguay	Portaria	Resolución	Resolución Ministerial
2.- Plazo necesario para la incorporación de la norma en los respectivos ordenamientos jurídicos.	180 días	180 días	180 días	180 días
3.- Órgano/s responsable/s de la incorporación.	Subsecretaría de Transporte de Uruguay Ministerio de Transporte	DENATRAN o Resolución del CONTRAN	Consejo de la DINATRAN	MTOP DNT



REPÚBLICA
ORIENTAL
DEL URUGUAY



DIRECCIÓN NACIONAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE

Montevideo, 21 de noviembre de 2018

Cumpliendo con el compromiso asumido en la Reunión Técnica Preparatoria de la LIV Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte" (Tema 9.12 Aportes del Sector Privado) a continuación se expresan las opiniones de la delegación de Uruguay correspondientes a los puntos mencionados en la nota presentada por el Consejo Empresarial de Transporte de Cargas por Carreteras del Mercosur – Bolivia y Chile (CONDESUR).

1. Documentos de Porte Obligatorio

Los países miembros hemos venido trabajando en diferentes líneas de acción en materia de Armonización de los procedimientos de Fiscalización del Transporte de pasajeros y de carga por carretera en la Comisión que trata esa temática en el SGT5. En particular, en lo que refiere a acordar respecto a los documentos de porte obligatorio cuya no exhibición generaría infracciones sancionables por el Segundo Protocolo Adicional al ATIT, el tema se trasladó al ámbito de la Comisión del Artículo 16.

De acuerdo a lo que surge del acta de la XIX Reunión de dicha Comisión, que llevó a la propuesta de modificaciones a dicho Protocolo, en buena medida aclarando lo referente a los documentos de transporte de porte obligatorio, surgen los siguientes, para Cargas y Pasajeros:

Cargas

- Autorización de empresa y habilitación del vehículo (Permisos) (1)
- Certificado de Póliza Única Seguros responsabilidad civil por daños a terceros no transportados (Acuerdo 1.41 (XV) (2)
- Certificado de Póliza Única Seguro de responsabilidad civil por daños a la carga transportada (Acuerdo 1.67 (XVI)) (2)
- Certificado de Inspección Técnica Vehicular
- CRT
- MIC/DTA (3)

1 Salvo casos en los que a nivel bilateral o multilateral se hubieran acordado otros procedimientos de control que no requieran su porte y exhibición.

2 Salvo que exista un sistema de verificación sustitutiva acordado por los países signatarios en el tráfico.

3 O documentación alternativa que determine el organismo de aplicación de cada país para el tramo desde origen a frontera para los casos en los que el despacho de la mercancía no se realiza en origen. (Entre ellos podría estar la factura comercial o remito.

Pasajeros

- Autorización de empresa y habilitación del vehículo (Permisos) (1)
- Certificado de Póliza Única Seguros responsabilidad civil por daños a terceros no transportados (Acuerdo 1.41 (XV) (2)
- Certificado de Inspección Técnica Vehicular
- Lista de pasajeros (3)

1 Salvo casos en los que a nivel bilateral o multilateral se hubieran acordado otros procedimientos de control que no requieran su porte y exhibición.

2 Salvo que exista un sistema de verificación sustitutiva acordado por los países signatarios en el tráfico.

3 Para el caso de servicios ocasionales en circuito cerrado u otros en los que se hubiere acordado a nivel bilateral.

En cuanto a la Licencia de conducir habilitante para el vehículo con el que se realiza el servicio y el documento de propiedad del vehículo, para transporte de cargas y de pasajeros, los matices que se han observado en las deliberaciones no parecen cuestionar la obligatoriedad del porte de los mismos sino que referirían a la forma de sancionar los incumplimientos y la eventual no competencia para ello del organismo nacional competente del ATIT.

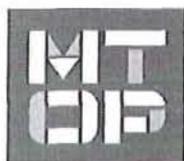
Para Uruguay, ambos documentos se consideran de porte obligatorio, si bien la sanción por incumplimiento proviene de la normativa de tránsito.

El detalle antes mencionado no excluye el requerimiento de la documentación adicional específica para el transporte de mercancías peligrosas, lo que se regirá por el Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR u otra normativa nacional aplicable según el tráfico, de lo cual corresponde dejar constancia en un eventual listado sobre documentos de porte obligatorio.

Por lo señalado anteriormente y atento a que al final del tratamiento del punto 1 del acta de la Reunión Técnica Preparatoria realizada en Montevideo en setiembre de 2018, las delegaciones expresaron que se procuraría cerrar a la brevedad una primera etapa con un acuerdo respecto a los documentos de porte obligatorio, la delegación de Uruguay considera que se estaría en condiciones de concretarlo.



REPÚBLICA
ORIENTAL
DEL URUGUAY



DIRECCIÓN NACIONAL
DE TRANSPORTE

2. Manuales de Fiscalización

Se adjunta a la presente Manual de Procedimientos de Control en los Pasos de Frontera – Control de Ingreso y Egreso de Vehículos de Transporte Internacional en el marco del ATIT, actualizado a Octubre de 2018.

3. Pesos y Dimensiones (Tolerancias)

En las reuniones previas del SGT N°5 ha quedado de manifiesto, a juicio de la delegación de Uruguay, las dificultades en armonizar las tolerancias por errores e incertidumbres en las mediciones de los instrumentos de pesaje de vehículos, debido a las diferentes tecnologías de medición empleadas en los países (pesaje estático, dinámico a baja velocidad o dinámico a alta velocidad).

En ese sentido y como alternativa ante las dificultades de alcanzar un consenso en la materia es que las delegaciones están analizando la viabilidad de aprobar un proyecto de Resolución presentado por la delegación de Uruguay sobre un conjunto armonizado de valores de las multas según el tenor del exceso de peso comprobado.

4. Tasa Migratoria y Tasa Consular

En relación a la Tasa Migratoria en la pasada reunión Técnica Preparatoria de la LIV Reunión Ordinaria del SGT N°5 Transporte, la delegación de Argentina informó de la excepción del cobro de la misma a los tránsitos de ingreso y egreso al país en los pasos fronterizos detallados en la Disposición N°4256/2018 de la Dirección Nacional de Migraciones, anexa al acta de la referida reunión.

Con respecto a la Tasa Consular, la temática se encuentra planteada entre las cancillerías de Brasil y Paraguay al no tratarse de un asunto de competencia de las autoridades de Transporte, según fue expresado en la pasada Reunión Técnica Preparatoria.

5. Transporte Mercancías Peligrosas

Se realizó en la ciudad de Montevideo, entre los días 15 y 16 de noviembre del corriente, la Reunión conjunta de técnicos en materia de transporte de mercancías peligrosas del SGT N°5 y la Secretaría del MERCOSUR, a efectos de dar cumplimiento a la instrucción impartida por el GMC y a lo acordado en la Reunión Técnica Preparatoria de la LIV Reunión del SGT N° 5 “TRANSPORTE”.

En ese sentido las delegaciones analizaron todos los hallazgos identificados por la Secretaría del MERCOSUR en el proyecto de Decisión Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, versiones en español y portugués, aprobado en la LII Reunión del SGT N°5 en la ciudad de Florianópolis el 10/XII/2017.

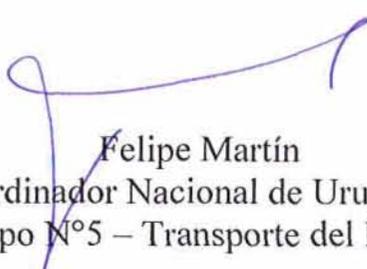
Asimismo las delegaciones solicitaron a la Secretaría del MERCOSUR proceder a la corrección del proyecto de decisión quedando el mismo en condiciones de ser tratado por el GMC en su próxima reunión.

6. Facilitación Fronteriza

En relación a este punto la delegación de Uruguay propone derivar los temas relacionados a la Facilitación Fronteriza al Comité Técnico Aduanero del Mercosur (CT2).

7. Video Conferencias

La delegación de Uruguay no presenta reparos en implementar la tecnología de video conferencias a los efectos de dar continuidad al tratamiento de los temas relacionados con el SGT N°5.



Felipe Martín
Coordinador Nacional de Uruguay del
Sub Grupo N°5 – Transporte del MERCOSUR