



MERCOSUR/SGT N° 5 /ACTA N° 01/26

**LXXIX REUNIÓN ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO "TRANSPORTE"  
(SGT N° 5)**

Se realizó en la ciudad del Asunción, República del Paraguay, los días 17 y 18 de junio de 2026, la LXXIX Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte" (SGT N° 5), en ejercicio de la Presidencia *Pro Tempore* de Paraguay (PPTP), con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

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

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

La Agenda consta como **Anexo II**.

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

La PPTP dio la bienvenida a los Estados Partes, Estado Asociado, al sector privado y a las instituciones públicas paraguayas presentes y transmitió los saludos del director nacional de Transporte, Luis Fernando González Ocampos, ausente por motivos de salud.

Por su parte, las delegaciones presentes agradecieron a la PPTP por la excelente organización de la presente reunión.

Durante la reunión fueron tratados los siguientes temas:

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

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

La PPTP introdujo el punto señalando que la revisión de la Resolución GMC N° 65/08 (pesos y dimensiones) sigue pendiente en la órbita del SGT N° 5, mientras que la Resolución GMC N° 26/11 (conformación de flotas) ya está concretada. Asimismo, consultó a las delegaciones sobre los avances en la extensión de longitudes a 19,30 metros y las configuraciones automovileras. Igualmente, informó



que Paraguay trabaja en la actualización de su normativa interna, demorada por cuestiones legales, y que se encuentra en proceso de internalizar la Res. GMC N° 02/26 MODIFICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN GMC 58/94 PRINCIPIOS GENERALES DE ACCESO A LA PROFESIÓN DE TRANSPORTISTA Y SU EJERCICIOS EN EL ÁMBITO DEL MERCOSUR (DEROGACIÓN DE LAS RESOLUCIONES GMC Nro. 14/06 y 26/11). Finalmente, subrayó la importancia de notificar formalmente estas internalizaciones a la Secretaría del MERCOSUR para actualizar los registros del bloque.

La delegación de Argentina informó que las actualizaciones normativas para extender el largo máximo a 19,30 metros y a 23 metros para vehículos automovileros siguen su trámite administrativo avanzado mediante la modificación del Anexo R del Decreto 779/95. Asimismo, estimó que próximamente se notificará formalmente su aprobación. Igualmente, coincidió en que el fin último es armonizar los criterios de fiscalización para evitar trabas operativas. Finalmente, respecto a la Res. GMC N° 26/11 la que encuentra en proceso de internalización, sugirió retirarla del temario activo una vez que los países comuniquen su debida incorporación y se comprometió a presentar un cuadro comparativo detallado de las longitudes como anexo para el análisis del grupo.

La delegación de Brasil presentó el borrador de la propuesta de resolución regional, que consta como **Anexo IV**, y ratificó su postura de defender las dimensiones principales (largo máximo del equipamiento y de la plataforma de carga) excluyendo las dimensiones intermedias o internas (como la distancia al pemo Rey o voladizos). Igualmente, argumentó que incluir cotas intermedias genera severas dificultades a los fabricantes y expone a los transportistas a sanciones por discrepancias de pocos centímetros. Finalmente, mostró preocupación por el hecho de que el proyecto de Anexo R de Argentina sí contemple estas medidas intermedias.

La delegación de Uruguay informó que continúa trabajando a nivel interno en la incorporación de las modificaciones previstas, para lo cual resulta necesario adecuar la normativa nacional vigente. Indicó que existe un proyecto elaborado que actualmente se encuentra a estudio de los organismos competentes, estimando posible alcanzar avances significativos antes de fin de año. Asimismo, señaló que la propuesta nacional contempla determinadas restricciones vinculadas a las dimensiones internas de los semirremolques, particularmente en lo relativo a la distancia entre el pemo rey y el último eje, por considerar que dicho parámetro tiene incidencia directa en la interacción del vehículo con la infraestructura vial y en los radios de giro. En tal sentido, sugirió analizar la conveniencia de considerar este aspecto en el ámbito regional.

La delegación de Chile informó que se encuentra actualmente trabajando en la revisión de las distintas configuraciones de vehículos, con la finalidad de modificar su normativa, sin embargo y a propósito de las anteriores intervenciones, solicita a la delegación de Argentina que, atendido el avanzado estado del trabajo de análisis



de su regulación nacional, que se consideren los parámetros que se han trabajado en los últimos meses en el ámbito de este Sub Grupo, en particular la omisión de referencia a dimensiones interiores, por la dificultad que podría generar su posterior fiscalización.

Con relación a la Resolución GMC N° 26/11: Las delegaciones tomaron nota de la internalización por parte de Brasil y de los avances de las demás delegaciones, instando a remitir las comunicaciones oficiales a la Secretaría del MERCOSUR para su registro definitivo y retiro de la agenda.

Con relación a la Resolución GMC N° 65/08 (Dimensiones): Se acordó incorporar como anexos al acta los documentos técnicos aportados por Argentina (propuesta del Anexo R), que consta como **Anexo V**, para realizar un estudio comparativo regional en la próxima Comisión Técnica o Grupo de Trabajo de Pesos y Dimensiones, buscando resolver la divergencia sobre las medidas intermedias.

Finalmente, con relación a Tolerancias de Peso la delegación de Brasil solicitó reincorporar formalmente el análisis del tema, asunto que será tratado en las próximas reuniones técnicas bajo la Presidencia Pro Tempore de Uruguay.

Sobre este asunto la delegación de Uruguay manifestó que, desde un punto de vista técnico, la tolerancia constituye una consideración asociada al margen de error de los instrumentos de medición y no una autorización para transportar peso adicional. En consecuencia, expresó que la armonización de tolerancias requiere un análisis técnico más profundo, dado que los distintos países utilizan sistemas y equipamientos de pesaje diferentes.

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

La PPTP prosiguió con el informe de los grupos *Ad Hoc* y Comisiones.

### **2.1. Grupo *Ad Hoc* para vehículos especiales y limitadores de velocidad (GAHCITV)**

La delegación de Argentina, en virtud de los trabajos realizados y las posiciones manifestadas por otras delegaciones, respecto a la imposibilidad de la implementación de limitadores de velocidad, solicitó que se retire del temario el tratamiento del limitador físico obligatorio en los vehículos y solicitó consolidar posiciones a favor de la seguridad en el transporte, poniendo énfasis en generar un estudio sobre la posibilidad de implementar accesos desde los organismos de control a nuevas tecnologías disponibles en el mercado como son los sistemas de gestión de flota u otros alternativos y mientras tanto reorientar y afirmar los esfuerzos en el ejercicio del control.



Las delegaciones de Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile tomaron nota de la solicitud de la delegación de Argentina, acordando volcar los esfuerzos del grupo hacia soluciones tecnológicas modernas de gestión de seguridad vial y modificar el nombre del grupo con el fin de reflejar de manera más fiel la complejidad de sus tareas actuales. Se eliminó la referencia exclusiva a "limitadores de velocidad", ampliando formalmente su alcance y denominación para **Grupo Ad Hoc para vehículos especiales y seguridad vial en el transporte** y así actualizar la estructura institucional del SGT N° 5.

La delegación de Brasil presentó un proyecto con dos propuestas técnicas, que constan como **Anexo VI** y **Anexo VII**, de relevancia para el bloque:

- Inspección para Vehículos Especiales: Planteó la necesidad de crear un Certificado de Inspección Técnica Vehicular específico para vehículos de dimensiones especiales (CITVR) que, por sus características estructurales, no pueden someterse a las líneas convencionales de inspección automatizada. Para estos casos, propuso un modelo de inspección cualitativa y visual con un registro detallado de aquellos ítems que no resulten verificables de forma automática.
- CITV Digital: Se presentó una propuesta para implementar una versión digitalizada del Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV). El sistema propuesto operaría mediante código QR, contaría con funcionalidad sin conexión (fuera de línea) para facilitar los controles en ruta, y sería de carácter optativo respecto del CITV físico, pero con igual validez. A futuro, se garantizaría la interoperabilidad entre todos los países del bloque, para lo cual se sugiere un plazo de implementación de 36 meses.

La Delegación Argentina prestó conformidad a la propuesta de modificación con relación a la Resolución GMC N° 32/09 presentada por la Delegación de Brasil, referida al Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) para vehículos convencionales y especiales (CIT-R); con relación a la determinación de los campos se dio intervención a la Dirección Nacional de Vialidad, la cual expresó su conformidad con los modelos propuestos. No obstante, solicitó la incorporación del ítem "Longitud de Articulación", por considerar que dicha información resulta de suma importancia para determinar la longitud total de los vehículos especiales al momento de evaluar y otorgar los correspondientes permisos de circulación.

La delegación de Uruguay coincidió con el interés de los temas presentados por Brasil, pero sugirió una estrategia metodológica distinta, consistente en separar la iniciativa en dos resoluciones independientes: una abocada exclusivamente a la regulación de vehículos especiales y otra dedicada al desarrollo técnico del CITV



digital, para no condicionar un tema que está más avanzado con otro que va a llevar mayor tiempo de desarrollo en virtud de lo expresado por las demás delegaciones. Asimismo, informó que, al igual que ocurre en otros Estados Partes, el servicio de inspección técnica vehicular en Uruguay se encuentra concesionado, por lo que sería necesario analizar juntamente con los operadores involucrados el alcance de los cambios propuestos, particularmente en lo referido a los vehículos de dimensiones especiales. No obstante, expresó que observa favorablemente la iniciativa y considera viable el análisis para su implementación.

La delegación de Chile compartió la iniciativa de dar un tratamiento amplio al tema de la seguridad vial, en cuanto no sólo involucra al transporte de pasajeros, sino que también al transporte de carga. Con relación al sistema de inspección técnica vehicular, menciona que ella ya se practica y el foco es la revisión básicamente visual y los certificados que se emiten cuentan con una verificación electrónica incorporada al documento.

La PPTP manifestó su predisposición para evaluar las propuestas presentadas, aunque señaló que a nivel nacional existen ciertas limitaciones operativas en las empresas concesionarias que actualmente prestan el servicio de inspección técnica vehicular en el país.

Las delegaciones acordaron recibir de manera formal la propuesta presentada por la delegación de Brasil en materia de CITV Digital y el certificado especial (CITVR). Finalmente, las delegaciones se comprometieron a analizar el documento internamente, realizar sus respectivas contribuciones técnicas y remitirlas con el fin de consolidar un texto normativo unificado para su tratamiento en la próxima reunión ordinaria.

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

La delegación de Paraguay informó sobre los resultados de la reciente reunión de agilización fronteriza, la cual contó con un bloque combinado de aduana y transporte, abordando el Operador Económico Autorizado (OEA) para la modalidad terrestre y el modelo operativo de control. En dicho encuentro participaron Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile, reuniendo a 21 servidores públicos y 21 especialistas técnicos del BID y PROCOMEX.

También, destacó que los objetivos centrales fueron construir una visión regional compartida, fortalecer la confianza interinstitucional, identificar interdependencias entre países, impulsar una cultura colaborativa de gestión de riesgos y generar apropiación de una hoja de ruta de implementación. Finalmente, recordó que este proyecto dará continuidad a sus trabajos a través de una serie de próximas reuniones virtuales.



La delegación de Argentina destacó la necesidad de abordar la agilización fronteriza en dos niveles complementarios. Por un lado, un nivel inmediato y operativo que atienda los problemas cotidianos que transmite el sector privado en cada paso de frontera, mediante trabajo conjunto público-privado. Por otro lado, un nivel sistémico y estructural orientado a soluciones de mediano plazo que involucren digitalización y simplificación de procesos, tales como el CRT electrónico, el MIC/DTA electrónico y la integración de datos. Igualmente, subrayó la importancia de contar con datos confiables para evaluar el desempeño y tomar decisiones correctas sobre la problemática fronteriza. Asimismo, señaló que el modelo a seguir son los controles integrados, indicando que las migraciones ya trabajan en ese sentido. Asimismo, instó al sector privado a comunicar la problemática específica en cada paso de frontera para trabajar tanto en soluciones inmediatas como en procesos más amplios de agilización. Finalmente, respecto a la reunión técnica regional realizada en San Pablo el 26 de mayo, la delegación de Argentina informó que participó a través del director nacional de transporte de carga y prefirió que quienes asistieron presencialmente realizaran el relato. No obstante, destacó la relevancia de los temas tratados en dicha reunión —controles integrados, gestión coordinada de riesgos y facilitación del comercio— tanto para lo operativo inmediato como para lo estructural.

La delegación de Brasil hizo referencia a las discusiones previas en San Pablo sobre la necesidad de estandarizar la tara de los vehículos. Informó que, tras una revisión técnica, constataron que el MERCOSUR ya cuenta con una norma aplicable e internalizada por los Estados Partes: la Resolución GMC N° 60/19 (Reglamento Técnico sobre Clasificación de Vehículos), la cual derogó la Resolución GMC N° 35/1994 originada en el SGT N° 3. Igualmente, detalló que dicha resolución define conceptualmente la tara como el peso propio del vehículo con sus fluidos y un mínimo del 90% de combustible, herramientas, accesorios, rueda de auxilio y extintor, pero sin conductor, pasajeros ni carga. Asimismo, señaló que actualmente existen disparidades operativas en los pasos de frontera (ACI), ya que algunos pesan la tara con el conductor a bordo o con el tanque a la mitad. Al ser un reglamento técnico y no impositivo o de fiscalización aduanera, Brasil sugirió redactar un documento o acuerdo formal que recomiende a las administraciones aduaneras la adopción unificada de este criterio de medición. Finalmente, complementó que la misma norma define el "peso en orden de marcha" (que sí incluye al conductor), sugiriendo que este concepto podría ser el más útil y adecuado para reflejar las condiciones de circulación real del vehículo durante las fiscalizaciones en frontera.

La delegación de Uruguay coincidió en que los insumos y avances logrados en materia de gestión coordinada de fronteras deben ser replicados y tratados de forma específica dentro del ámbito de transporte del GAHAF. Expresó sus expectativas respecto a la elaboración de la hoja de ruta regional e informó que la comitiva uruguaya estuvo integrada transversalmente por la Dirección Nacional de Transporte, el Ministerio de Economía y Finanzas, la Dirección Nacional de Aduanas y el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Elogió la metodología



empleada en los talleres, la cual contempló reuniones internas de diagnóstico por país, luego mesas sectoriales y finalmente un trabajo conjunto entre agencias con competencias afines (transporte y aduana). Finalmente, ponderó positivamente las próximas instancias virtuales, resaltando la importancia de incluir al personal operativo que trabaja directamente en el territorio y en las fronteras, a fin de balancear las soluciones normativas de mediano plazo con las necesidades prácticas e inmediatas del paso fronterizo.

La delegación de Chile, complementando lo informado por la delegación de Paraguay, agregó que una de las conclusiones de la reunión que se llevó a cabo recientemente, destaca que sería importante identificar proyectos piloto en determinados pasos fronterizos, con indicadores que sean medibles y evaluables, de manera tal, que de resultar exitosos pueden replicarse en otros puntos.

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

La PPTP recordó que en la última reunión se acordó una prórroga de 120 días para la aplicación de la fiscalización punitiva, la cual vencerá el 31 de agosto de 2026. También, señaló que subsisten problemáticas en torno a los certificados de aprobación de los cursos de productos peligrosos, dado que cada Estado Parte los emite bajo sus propias modalidades. Aunque el acuerdo permite la modalidad virtual (surgida en pandemia) manteniendo la misma carga horaria, las mallas curriculares difieren en profundidad. Finalmente, las delegaciones ratificaron su compromiso de estudiar con sus especialistas un modelo único de acreditación para la próxima reunión.

La delegación de Argentina felicitó la presentación del seminario técnico realizado por la delegación de Brasil, tomándolo como base de capacitación para la CNRT y la Subsecretaría. También, apoyó la prórroga de 120 días de la fiscalización punitiva. Igualmente, informó que trabaja en un grupo público-privado para notificar e instruir a los dadores de carga, quienes comparten responsabilidad legal con el transportista. Con respecto a las "zonas grises" planteadas por CONDESUR, la delegación de Argentina sugirió que las dudas generadas y manifestadas por el CONDESUR sean de tratamiento en el presente punto en las siguientes reuniones para dejar una posición consensuada en aspectos grises o de poca determinación de la norma, y una vez acordadas sean incorporadas en las fichas de fiscalización y evitar la arbitrariedad en ruta. Finalmente, sobre los cursos, aclaró que en Argentina ya no rige la LINTI, sino la licencia nacional de conducir con un certificado adjunto gestionado externamente, pero aceptará evaluar un formato único para facilitar el control fronterizo, ante la autoridad responsable de su emisión.

La delegación de Brasil coincidió con la delegación de Argentina en que es necesario algún tipo de prórroga del plazo para el inicio de la fiscalización punitiva.

*[Handwritten signatures and initials on the left margin]*

*[Handwritten mark or signature]*



Propuso redactar "notas de esclarecimiento" oficiales y utilizarlas como base para la elaboración de las fichas de control. No obstante, planteó tomar la idea de la nota de CONDESUR en el sentido de que se otorgue una prórroga únicamente para aquellos temas en los que existe necesidad de armonización entre los países, permitiendo la fiscalización punitiva para el resto de los aspectos. En ese marco, presentará a los países una propuesta que indique con precisión cuáles son las infracciones aplicables a partir del 1.º de setiembre de 2026. Asimismo, solicitó a las delegaciones que evalúen la propuesta de armonización de los cursos de conductores presentada en la reunión anterior.

La delegación de Uruguay agradeció los insumos técnicos de Brasil y solicitó que la presentación realizada por el sector privado sea incorporada como **Anexo VIII** al acta para visibilizar las inquietudes de los operadores. Igualmente, compartió la necesidad de replicar la metodología de las fichas de fiscalización para el ámbito de mercancías peligrosas. Finalmente, la delegación de Uruguay asumió el compromiso formal de convocar a este grupo de trabajo al menos dos veces durante el próximo semestre bajo su PPT.

La delegación de Chile adhirió a las felicitaciones por el seminario técnico y respaldó las conclusiones del grupo de trabajo.

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

La delegación de Argentina respaldó el uso de las fichas de fiscalización como una herramienta técnica esencial para unificar criterios y eliminar la arbitrariedad de los inspectores en ruta. Para garantizar un avance realista, propuso un esquema de trabajo por etapas, comprometiéndose a cerrar un primer lote de 5 a 7 fichas de carga para la próxima reunión plenaria y validarlas posteriormente con el sector privado. Asimismo, respecto a la manifestaciones de las delegaciones de Brasil y Chile sobre la retención de unidades, defendió con firmeza la potestad soberana de aplicar medidas preventivas de retención, como la guardia y custodia, argumentando la estricta responsabilidad en permitir circular a un vehículo que no cumple con las condiciones básicas de seguridad vial cuando se dan los siguientes supuestos a) la seguridad operacional; b) la aptitud técnica del vehículo; c) la cobertura asegurativa; d) la legalidad del servicio; e) la habilitación del transportista; f) la habilitación del vehículo.

La delegación de Brasil sostuvo que las fichas evitan interpretaciones subjetivas de la norma y señaló los excesivos costos del procedimiento de "guardia y custodia" en Argentina como un claro ejemplo de las asimetrías operativas que afectan a los transportistas. Propuso avanzar formalmente en bloques de 5 fichas por reunión, aclarando que tienen vigencia e implementación inmediata por ser instrucciones técnicas que no crean nuevas infracciones. Para agilizar el proceso técnico y legal,



presentó un proyecto de Resolución GMC, que consta como **Anexo IX**, y sugirió que el Grupo Mercado Común autorice de forma previa a la Secretaría del MERCOSUR a actualizar digitalmente los anexos en la web al cierre de cada encuentro.

La Delegación de Uruguay consideró razonable la propuesta de avanzar inicialmente en el análisis de un primer conjunto de cinco fichas de fiscalización, entendiendo que ello permitirá alcanzar resultados concretos en los próximos encuentros técnicos. Agregó además que su cuerpo inspectivo evaluó favorablemente la metodología de fichas elaborada por Brasil, sugiriendo, no obstante, analizar la posibilidad de simplificar su redacción para facilitar su utilización práctica por parte de los fiscalizadores y minimizar riesgos de interpretaciones divergentes. Finalmente, propuso que la Comisión de Armonización de Procedimientos de Fiscalización concentre prioritariamente sus trabajos en la elaboración y revisión de las fichas de fiscalización, tanto las vinculadas al ATIT como las relativas al transporte de mercancías peligrosas, sin perjuicio de incorporar casos prácticos o problemáticas puntuales planteadas por los Estados Partes cuando así se considere necesario. Asimismo, solicitó que la propuesta de Resolución GMC presentada por Brasil circule entre las delegaciones y planteó la conveniencia de consultar a la Secretaría del MERCOSUR respecto del mecanismo jurídico más adecuado para la actualización de sus anexos y la implementación de los resultados de estos trabajos.

La delegación de Chile mencionó que a propósito de la armonización es relevante considerar la posibilidad de incorporar una modificación al Protocolo de Infracciones y Sanciones, que permitan notificar directamente a las empresas cada vez que se cursa una infracción, con la finalidad de permitirles que puedan ejercer oportunamente su derecho a defensa.

#### **2.5. Comisión de integración de informaciones de Transportes de Pasajeros y Carga – Sistematización de datos (CIIT)**



La delegación de Paraguay reportó que los inconvenientes técnicos iniciales en el consumo de datos con Brasil fueron subsanados con éxito utilizando herramientas SOAP UI e implementando la tokenización de seguridad. La PPTP destacó la importancia de tomar el ejemplo de producción de Argentina y Brasil para avanzar con celeridad. No obstante, aclaró al foro que la Dirección Nacional de Transporte se encuentra en pleno proceso de mudanza edilicia, lo cual genera demoras operativas transitorias en el traslado de su infraestructura y sistemas informáticos.



La delegación de Argentina celebró el significativo avance alcanzado por sus equipos técnicos y legales tras sucesivas reuniones bilaterales en abril y mayo. Anunció formalmente que el 23 de junio el web service de transporte de carga entre





Argentina y Brasil entrará oficialmente en producción, permitiendo una primera etapa de convivencia con el trámite formal para monitorear el sistema. Destacó que el objetivo a futuro es incorporar este padrón binacional a las aduanas para automatizar los documentos MIC/DTA, bloqueando de forma sistémica a cualquier vehículo que no esté permissionado. En cuanto a la lista de pasajeros web, informó que Argentina la implementará de forma obligatoria para sus empresas nacionales de transporte internacional como mecanismo de facilitación fronteriza, y que la CNRT se encuentra facilitando el desarrollo de las APIs necesarias junto con gestiones prioritarias en los centros de frontera.

La delegación de Brasil confirmó el éxito conjunto con Argentina para la salida a producción del módulo de carga el 23 de junio. En el plano técnico con Paraguay, su experto en sistemas ratificó que la próxima reunión de pruebas se realizará el próximo 23 de junio para ajustar los procedimientos de intercambio de licencias y modificaciones de flotas, manteniendo la estrategia del bloque de consolidar plenamente el área de cargas antes de iniciar con pasajeros. Respecto a la lista de pasajeros web, la especialista en el área informó que el desarrollo de la API de su web service ya está completamente concluido por el sector informático; sin embargo, aclaró que Brasil se encuentra aguardando las directrices de su Autoridad Nacional de Protección de Datos (ANPD) para definir los protocolos de seguridad, el tipo de datos transferibles y la necesidad de un acuerdo específico antes de iniciar las pruebas internacionales.

La Delegación de Uruguay felicitó a las Delegaciones de Argentina y Brasil por los avances alcanzados en la implementación del intercambio electrónico de información mediante Web Service, destacando especialmente la definición de una fecha de inicio para su puesta en funcionamiento luego de un prolongado proceso de pruebas y análisis técnicos. Asimismo, valoró los progresos informados por Paraguay en las pruebas realizadas con Brasil.

Adicionalmente, informó que mantiene coordinaciones con la Delegación de Brasil para la realización de una reunión técnica en los próximos días conforme a lo acordado en la reunión bilateral precedente. Señaló que Uruguay ya dispone de mecanismos de intercambio de información entre las autoridades de transporte y aduanas a nivel nacional, pero consideró fundamental que dicha interoperabilidad se extienda a los demás Estados Parte para avanzar hacia el objetivo común de fortalecer los controles mediante herramientas informáticas.

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*



**2.6. Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre se Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR (GTMP)**

La PPTP informó que, en este semestre, no se realizó reuniones del GTMP.

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

La PPTP informó que, en este semestre, no se realizó reuniones del CETM.

**2.8. Comisión de Transporte Ferroviario (CTF)**

La PPTP informó que, en este semestre, no se realizó reuniones del CTF.

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

La PPTP señaló que, en términos generales, todos los países del bloque se encuentran incorporando y utilizando la normativa de identificación de equipajes o marbetes.

La delegación de Argentina informó que en el año 2026 implementó una nueva resolución nacional ST Nro.4/26 que sustituye el modelo de emisión centralizada por parte del Estado por un enfoque basado en la verificación efectiva de resultados por la propia empresa. Explicó que el sistema otorga libertad a las empresas para fijar su propio modelo de marbete, siempre que se garantice de forma fiscalizable la trazabilidad (vínculo pasajero-bulto), la integridad, la disponibilidad y la verificabilidad de la información. Propuso formalmente un proyecto de modificación regional centrado en los artículos 3 (equipaje despachado en bodega) y 4 (legitimación del equipaje de mano) para eliminar el esquema rígido de etiquetas adhesivas obligatorias de la anterior Res. GMC N° 54/18, que se adjunta como **Anexo X**.

La delegación de Brasil Manifestó que esperará a recibir formalmente el texto del proyecto de Argentina para realizar su análisis técnico y evaluar posibles complementos adicionales. Informó que su legislación interna ya cubre la mayor parte de las premisas de la Res. GMC N° 54/18 y que actualmente se encuentra en la Directoría Colegiada de la ANTT un nuevo reglamento internacional para su aprobación, el cual añade ítems relativos a las siglas del país de origen, la inviolabilidad del sistema de seguridad de los marbetes y la obligación de mantener los datos en el sistema por un plazo de 5 años disponibles para la fiscalización.



La delegación de Uruguay informó que aguardará la propuesta por escrito de la delegación de Argentina antes de adelantar opinión definitiva, aunque en principio la considera viable considerando la práctica que las empresas de transporte de pasajeros de su país aplican en la actualidad en este tema.

La delegación de Chile informó que desde el 2024 se implementó la obligatoriedad de las empresas de buses interurbanos de entregar un comprobante por cada bulto o maleta, identificando nombre del pasajero y número de asiento. Se debe agregar a lo anterior una nómina de pasajeros que incluya el número de comprobante de cada bulto, la cual debe quedar disponible por 180 días para eventuales investigaciones del Ministerio Público.

Las delegaciones de Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile tomaron nota del compromiso de la delegación de Argentina de presentar formalmente un proyecto de resolución para modificar los artículos 3 y 4 de la Res. GMC N° 54/18, quedando las delegaciones a la espera del documento escrito para su evaluación técnica.

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

La PPTP destacó que el transporte de encomiendas es un modelo de negocio altamente solicitado por el sector privado regional. Lamentó que el Comité Técnico N° 2 (CT N° 2) no haya tratado esta temática en su última reunión, por lo que sugirió que el SGT N° 5 solicite formalmente su tratamiento. Reafirmó el compromiso de Paraguay de llevar adelante un plan piloto conjunto con la República Argentina para avanzar operativamente en la materia.

La delegación de Argentina auspició la plena implementación de la Resolución GMC N° 28/05, señalando que las demandas del comercio electrónico actual exigen este servicio. Explicó que la modalidad puede ser integrada y monitoreada digitalmente en su totalidad por los sistemas aduaneros (SINTIA) de la misma manera que opera el servicio de *courier* o el transporte aéreo. Reafirmó la instrumentación de una prueba piloto con Paraguay para validar los procedimientos aduaneros y generar antecedentes técnicos para el resto de los países.

La delegación de Brasil manifestó que, tras mantener una reunión en Brasilia con la Receita Federal y otros organismos, dicha autoridad fiscal adoptó un posicionamiento firmemente contrario al transporte de encomiendas en autobuses de pasajeros. Por consiguiente, informó que Brasil no puede acompañar el desarrollo o la actualización de este punto en la agenda, por lo cual remitirá un



oficio formal a las delegaciones detallando su situación y quedando a la espera de los resultados del piloto binacional entre Argentina y Paraguay para una futura reevaluación.

La delegación de Uruguay expresó su disposición para avanzar en un esquema piloto o experimental bilateral con Argentina, para lo cual se encuentra coordinando reuniones interinstitucionales con su sector privado y con la Dirección Nacional de Aduanas a fin de estructurar una propuesta operativa clara y pasos a seguir.

La delegación de Chile indicó que sigue con atención el desarrollo de la norma y recordó que el factor más complejo radica en la confección e implementación aduanera del "manifiesto de encomiendas", lo que suele generar resistencia institucional. Confirmó que las empresas chilenas han expresado interés en este servicio de pequeños paquetes, ya que representa un ingreso complementario relevante, sobre todo en temporadas de baja demanda de pasajeros.

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

La PPTP informó que el debate técnico se encuentra radicado en el Subgrupo de Trabajo N° 4 (Seguros). De acuerdo con lo comunicado por el representante de la Superintendencia de Seguros del Banco Central del Paraguay, el tema está bajo análisis y el SGT N° 4 otorgará una respuesta formal durante la próxima Presidencia Pro Tempore de Uruguay, una vez que dicho foro se reúna.

La delegación de Brasil confirmó que el SGT N° 5 debe aguardar la respuesta del SGT N° 4, pero adelantó que en paralelo la delegación de Brasil elevará una propuesta formal ante la Comisión del Artículo 16 del ATIT. Expresó profunda preocupación por la vulnerabilidad de sus transportistas ante las cláusulas de subrogación y advirtió que Brasil evalúa la aplicación de medidas de estricta reciprocidad legal (no como represalia, sino para igualar las condiciones de trabajo de los operadores). Sostuvo técnicamente que, si la norma obliga a dar cobertura a los terceros subcontratados, las compañías de seguros simplemente recalcularán el precio del riesgo, incrementando las pólizas sin oponerse al servicio.

La delegación de Uruguay que se encuentra trabajando en una propuesta para aportar a la solución de esta problemática. Subrayó el interés de Uruguay por conocer cómo aplican las cláusulas de subrogación los demás países de la región e indicó que asumirá el compromiso, bajo su próxima presidencia, de recabar y socializar formalmente el informe final emanado del SGT N° 4.

La delegación de Chile realizó una aclaración técnico-jurídica rememorando que la problemática surge porque las redacciones de los acuerdos de ministros sobre seguros de responsabilidad civil de la carga son antiguas y no definen con claridad quiénes son los "asegurados", dejando desprotegido al transportista subcontratado



frente a las aseguradoras. Explicó que, dado que no es viable convocar a una reunión de ministros para modificar el acuerdo base, la salida jurídica correcta es incorporar estas modificaciones como un "Apéndice" del ATIT en la Comisión del Artículo 16, ya que los apéndices no requieren la tramitación de un protocolo internacional. No obstante, alertó sobre un obstáculo en el derecho de seguros: un subcontratado (tercero ajeno) carece de un "interés asegurable" nativo ante la compañía emisora, lo que jurídicamente faculta a las aseguradoras a rechazar el pago del siniestro si no se parametriza adecuadamente esta condición en la norma del bloque.

Las delegaciones acordaron mantener el tema en agenda a la espera del informe técnico del SGT N° 4 y aguardar su tratamiento en el marco de la Comisión del Art. 16.

## 6. PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO

Un representante del Consejo Empresarial de Transporte Internacional de Cargas por Carreteras del MERCOSUR y Chile (CONDESUR) realizó una presentación, que consta como **Anexo XI**, y expuso su preocupación sobre la situación en qué se encuentra el sector privado actualmente.

Las delegaciones agradecieron la presentación e intercambiaron opiniones sobre el tema.

## 7. SGT N° 14 "INFRAESTRUCTURA"

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

La delegación de Paraguay detalló que el puente opera actualmente en un horario restringido de 22:00 a 05:00 horas exclusivamente para el cruce de camiones en lastre, debido a que el tránsito atraviesa el ejido municipal de Presidente Franco, que es una ciudad pequeña. Una comisión mixta se encuentra evaluando adelantar dicho horario a las 20:00 horas y habilitar el transporte urbano internacional de pasajeros.

Respecto al circuito comercial, se acordó con Brasil que las cargas menores saldrán en lastre por el Puente de la Integración e ingresarán a Paraguay por el Puente de la Amistad. Este esquema busca subsanar las asimetrías reclamadas por el sector privado, obligando a esta modalidad a adecuarse y cumplir con las exigencias del ATIT tras negociaciones bilaterales que involucraron a la ANTT, Receita Federal, Policía Federal e Itamaraty por el lado brasileño, y a la DNIT y la Cancillería por el



lado paraguayo. Con relación al puente sobre el Río Monday se ratificó que la liberación total de los horarios del Puente de la Integración está supeditada a la finalización de esta obra vial, la cual registra un 37% de ejecución y tiene fecha estimada de culminación para abril de 2027. La PPTP aclaró que los fondos provienen netamente del gobierno paraguayo y que la demora responde a una alta complejidad de ingeniería, ya que se están construyendo 18 pilares sobre una zona puramente rocosa.

La delegación de Brasil coincidió con el informe de la delegación de Paraguay, señalando que las discusiones continúan activas en la comisión mixta de Foz de Iguazú y confirmando que las dificultades del puente de la variante Monday son netamente técnicas de ingeniería y no un problema presupuestario.

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

La PPTP se limitó a recordar que este punto corresponde a una presentación técnica que los representantes de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) ya habían expuesto formalmente ante las delegaciones durante la reunión pasada.

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

La PPTP anunció la convocatoria a la licitación pública internacional financiada a través del FOCEM para la elaboración del proyecto ejecutivo de mejoramiento del centro de fronteras de Puerto Falcón. Finalmente, se informó al foro que existen mesas de negociación vigentes para establecer un Área de Control Integrado (ACI) ubicada en el lado paraguayo, respondiendo de este modo a los históricos reclamos de agilización realizados por el sector privado regional.

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

La PPTP informó que este ítem no pudo ser actualizado en la reunión debido a que, por razones de fuerza mayor, los especialistas técnicos del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay no pudieron acompañar a la delegación en la jornada.

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

La PPTP informó que restan únicamente 27 metros para unir la estructura del puente internacional que conectará las localidades de Carmelo Peralta (Paraguay) y Puerto Murtinho (Brasil), estimando que las estructuras se encuentren físicamente a fines de este año. Igualmente, se explicó que la unión del puente está condicionada



a que Brasil finalice las correspondientes obras de terraplenado en el lado de Puerto Murtinho, ya que técnicamente no es viable cerrarlo sin esta adecuación viales previas. Paralelamente, las Cancillerías discuten si el complejo operará con cabecera única o doble; el gobierno de Brasil ha solicitado formalmente establecer la cabecera en su territorio, lo que facilitaría sus procesos internos de licitación para culminar los accesos de tierra pendientes.

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

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

Las delegaciones informaron que no hubo avances **con respecto al** tema en el presente semestre

## **9. INFORMES DE GRADO DE AVANCES DEL PROGRAMA DEL TRABAJO 2025- 2026**

El SGT N° 5 elevó a consideración de GMC los Informes de Grado de Avances del Programa de Trabajo 2025-2026 correspondiente al primer semestre de 2026 de: Comisiones (CF y CIIT) y del SGT N° 5, los cuales se encuentran en la plataforma SIM y constan como **Anexo XII**.

## **10. OTROS TEMAS**

### **10.1. Multas**

La PPTP anunció que la Cámara de Diputados aprobó la ley que internaliza el protocolo de reducción de multas y la remitió al Poder Ejecutivo para su promulgación. Con este avance, todos los Estados Partes del MERCOSUR han completado plenamente la internalización de la norma.

La delegación de Argentina, que recientemente internalizó el protocolo de reducción del valor de las multas, mencionó la necesidad de realizar consultas formales ante la Secretaría General de la ALADI para buscar alternativas de aplicación operativa inmediata. Propuso explorar la viabilidad de acuerdos bilaterales o multilaterales que permitan poner en marcha la norma en los países que ya la internalizaron, superando el impedimento legal de la falta de ratificación total.



La delegación de Brasil respaldó la postura de Argentina de buscar la vía reglamentaria o normativa que permita conceder de forma efectiva el 50% de descuento en las multas, señalando que es un beneficio de extrema importancia para el sector privado. Sugirió que la consulta formal sea canalizada de inmediato a través de la PPTP ante la ALADI o la Secretaría del MERCOSUR.

La delegación de Uruguay ratificó el pleno compromiso de su país para que el protocolo de reducción de multas se aplique a la mayor brevedad posible, destacando que su aprobación se logró en un tiempo récord. Coincidió en que el ámbito adecuado para plantear y destrabar una salida jurídica de aplicación anticipada es la Comisión del Artículo 16 de la ATIT.

La PPTP comunicó que redactará y remitirá a las delegaciones un borrador de texto consensuado para cursar la consulta formal a la ALADI. El tema se incorporará formalmente para ser tratado en la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 de la ATIT, teniendo en consideración la exigencia reglamentaria de presentar los temas con 60 días de anticipación.

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

La PPTP recordó que en las jornadas previas se debatió que la implementación del CITV digital impacta en los pliegos de bases y condiciones de los talleres de inspección técnica (muchos adjudicados por licitaciones públicas), lo cual exige una revisión jurídica exhaustiva por parte de los ministerios correspondientes.

La delegación de Brasil manifestó que se encuentra a la espera de recibir las contribuciones técnicas de todas las delegaciones para consolidar una propuesta unificada del grupo.

Las delegaciones acordaron de eliminar el punto del temario y trasladar formalmente todo su contenido técnico al punto 2.1 de la agenda, permitiendo así una organización más limpia y condensada del temario general.

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

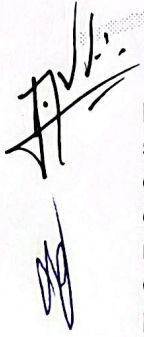
La PPTP manifestó que en puntos fronterizos como Foz de Iguazú con Ciudad del Este existen severas complicaciones cuando los camiones se descomponen en los puentes, interrumpiendo el tránsito por horas. También, mencionó también las problemáticas recurrentes en Asunción con camiones bolivianos con permisos ocasionales que sufren fallas mecánicas e incluso derrames de combustible en cauces hídricos. Finalmente, al advertir que estos casos conllevan problemas de seguros, ambientales y de falta de representantes legales, la Presidencia propuso elaborar una tabla de procedimientos por país para delimitar y achicar este amplio universo de situaciones complejas.



La delegación de Argentina señaló que el inconveniente principal radica en el ámbito aduanero, específicamente cuando los vehículos dañados exceden el plazo de la admisión temporal en el exterior y reciben sanciones administrativas por falta de un mecanismo oficial de interrupción de plazos. Recordó que Argentina puso a disposición los enlaces informáticos para notificar estas contingencias a la aduana y propuso que cada país gestione una comunicación oficial similar con sus respectivas aduanas. Finalmente, técnicamente, sugirió instrumentar un "permiso ocasional de auxilio" específico para que un vehículo de apoyo de la misma empresa (o de un tercero) pueda ingresar de forma excepcional a retirar la unidad averiada, resolviendo así tanto la habilitación de transporte como la contingencia aduanera.

La delegación de Brasil coincidió en la conveniencia de estructurar una matriz o tabla de procedimientos de cada país para evaluar la armonización o, al menos, difundir las reglas claras a los transportistas. Con el fin de simplificar la tarea, propuso circunscribir el universo del problema únicamente a vehículos con fallas mecánicas o accidentados que no pueden regresar por sus propios medios viales, dejando de lado temporalmente las derivaciones complejas de seguros o contaminación. Finalmente, subrayó que, mientras con Argentina el proceso es simple, con otros países surgen diferencias operativas que resultan costosas para las empresas.

La delegación de Uruguay evaluó que la propuesta de Brasil apunta a coordinar el retorno físico de las unidades siniestradas a su país de origen en lo que refiere a las condiciones para su transporte. Señaló que en ese sentido la naturaleza de la empresa que va a realizar el auxilio incide en la habilitación que la misma pueda poseer para efectuar transporte internacional, lo que genera que se realice un trasbordo del vehículo dañado en la línea de frontera. Finalmente, asumirá de cara a la PPTU la confección de la tabla de intercambio de información sobre las condiciones de permisos para estos retornos excepcionales y su tratamiento aduanero.



#### 10.4. Límites de edad de los vehículos

La PPTP introdujo el debate señalando que la fijación de límites de vida útil suele ser un tema subjetivo, ya que existen unidades antiguas (citando como ejemplo los camiones Scania conocidos como "jacarés" del año 1978) que si reciben un correcto mantenimiento pueden funcionar bien, mientras que vehículos sin mantenimiento provocan fallas en las fronteras y accidentes viales. Instó al foro a definir si el objetivo del punto es establecer una norma de exclusión progresiva del parque automotor o mantenerlo a nivel informativo, sugiriendo recopilar los datos en una tabla comparativa antes de abrir consultas con el sector privado.



La delegación de Argentina detalló que las exigencias reglamentarias en Argentina fijan una antigüedad máxima de 20 años para el transporte de carga general, y de





10 más 3 años de prórroga (13 años en total) tanto para mercancías peligrosas como para el transporte de pasajeros. Advirtió que los camiones de gran antigüedad carecen de una relación peso-potencia óptima para afrontar rutas montañosas, transformándose en un peligro para la seguridad vial, por lo que respaldó plenamente el análisis del proyecto de resolución para fijar topes de edad.

La delegación de Brasil realizó una presentación que consta como **Anexo XIII**, y presentó un proyecto formal de resolución, que consta como **Anexo XIV**, enfocado exclusivamente en vehículos automotores de carga (camión tractor o camión simple autopropulsado), excluyendo de la medida a los remolques y semirremolques. Explicó que la propuesta obedece a razones de control ambiental (emisiones), eficiencia energética y seguridad vial. El cronograma planteado fija un límite máximo de 30 años a partir del 1 de enero de 2027 (modelos de 1997 en adelante), reduciéndose un año de forma progresiva cada año civil hasta estabilizarse en un tope fijo de 20 años de antigüedad máxima en 2037. Aclaró que la fiscalización se realizaría de forma puramente administrativa durante la habilitación o renovación de la flota, evitando que los inspectores en ruta detengan los camiones por este motivo, y propuso remitir formalmente el borrador al CONDESUR para captar las posturas del sector privado.

La delegación de Uruguay informó que actualmente su país no cuenta con límites de antigüedad para el transporte de carga nacional, internacional ni para mercancías peligrosas, mientras que en pasajeros existen antigüedades reglamentarias fijadas por decreto. Finalmente, informó que analizará la propuesta de Brasil, estando de acuerdo con coordinar en paralelo la consulta al CONDESUR como insumo para próximas reuniones.

#### **10.5. Convocatoria de los Organismos Ambientales Nacionales en el alcance del SGT N°.5**

La PPTP recordó que originalmente se planteó consultar a la Secretaría del MERCOSUR sobre la creación de un grupo que convocara a los puntos focales de las agencias ambientales de cada país, con el fin de simplificar la emisión de licencias para el transporte de productos específicos como abonos o agroquímicos. Señaló que Paraguay no logró convocar a sus organismos locales para esta sesión y coincidió con el diagnóstico de que el problema radica en la falta de convalidación documental entre las distintas agencias de la región.

La delegación de Brasil propuso modificar el título del punto por "Desburocratización de los registros ambientales" (o *cadastros ambientales*), tras constatar en reuniones internas que el conflicto no proviene de las agencias ambientales en sí, sino de las excesivas exigencias burocráticas redundantes. Explicó que dichos organismos exigen anualmente carpetas masivas de documentos físicos (contratos sociales, estatutos, poderes traducidos y



apostillados) que ya fueron validados por las autoridades de transporte. Para solucionarlo, presentó un borrador técnico basado en el principio europeo de *Once Only* (suministro único de información), promoviendo que las agencias ambientales, aduaneras y fitosanitarias reconozcan la validez legal y los datos del documento de idoneidad o extracto de flota emitido por el órgano de transporte competente, prohibiendo expresamente la solicitud redundante de papeles. Propuso como estrategia que el SGT N° 5 apruebe el texto y lo eleve a las instancias superiores del MERCOSUR para que la instrucción baje de forma vertical hacia los demás subgrupos sectoriales del bloque.

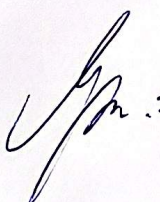
La delegación de Argentina coincidió plenamente en la necesidad de eliminar el papeleo inútil, pero planteó una fuerte objeción al uso de términos imperativos como "deberán" u "obligan" dentro de un proyecto de resolución surgido de un foro de transporte. Considera que dicha cuestión sería muy difícil de internalización por las normativas internas vigentes, no sólo a los asuntos ambientales, sino en todos aquellos organismos que se involucran en situaciones de transporte. Considera que el proyecto resulta demasiado ambicioso y de difícil viabilidad a corto plazo. Sugirió, como alternativa inmediata y efectiva, redactar una declaración o acuerdo formal en el acta donde el SGT N° 5 "recomiende" a los sectores ambientales, en donde se está presentada la cuestión planteada por Brasil, que tome como válidas las habilitaciones de la ATIT en el marco del Protocolo de Ouro Preto, comunicándolo formalmente mediante notas institucionales.

La delegación de Uruguay evaluó el proyecto de unificación y cruzamiento de datos como una meta sumamente ambiciosa. Indicó que, si ya resulta sumamente complejo coordinar e integrar las bases de datos entre organismos públicos a nivel puramente nacional, la transferencia informática internacional de esa información representa un desafío mayor. Consideró que la propuesta describe un objetivo ideal, pero sugirió que, en todo caso, el tema podría continuar trabajándose de manera preliminar y exploratoria dentro de la Comisión de Integración de la Información sobre el Transporte (CIIT) para definir con precisión qué datos mínimos se pretenden disponibilizar.



## 11. TEMAS NUEVOS

### 11.1. Transporte propio realizado por Vehículos Colectivos. (Ej: Transporte de Instituciones de Enseñanza). (Propuesta Brasileira)



La delegación de Brasil presentó una minuta de propuesta para posibilitar el "transporte propio" en el ámbito del MERCOSUR, definiéndolo como aquel vehículo utilizado por entidades de naturaleza educacional, religiosa o deportiva para operar en circuito cerrado y sin fines comerciales. Explicó que la ANTT solo posee competencia sobre el transporte comercial con fines de lucro, lo que genera un vacío normativo a nivel interno en Brasil donde ninguna institución nacional controla ni emite licencias para este sector no oneroso. Para subsanarlo a nivel regional de





forma orientativa, propuso un esquema basado en una autodeclaración institucional (con firma registrada ante notario) que incluya datos del evento, período, conductores, vehículo, lista de pasajeros, inspección técnica nacional y un seguro internacional con valores equivalentes a la Carta Azul. Sugirió que los países envíen sus requisitos y contribuciones y aporten un correo electrónico para recibir notificaciones de viaje, aclarando que Brasil no las recibirá por carecer de competencia legal interna.

La delegación de Argentina manifestó que, al igual que en Brasil, su autoridad de transporte es únicamente competente cuando existe un contrato de transporte (boleto) con fines de lucro; de lo contrario, la actividad es considerada legalmente como "tránsito". Señaló que las instituciones suelen sufrir graves demoras y malentendidos en las fronteras porque los fiscalizadores confunden estos viajes con servicios comerciales. Ante esto, apoyó la creación de un procedimiento administrativo simplificado denominado "comunicación de tránsito" que contenga datos idénticos a los propuestos por Brasil (itinerario, seguros, revisión técnica). No obstante, remarcó que es indispensable que exista una validación o intervención estatal previa que autentique la legitimidad de la institución, de los pasajeros y de las condiciones de seguridad del vehículo, evitando así que el transporte ilegal de pasajeros evada las multas disfrazándose de traslado sin fines de lucro. Asimismo, adjunta como **Anexo XV** el procedimiento utilizado en su país para ser considerado por las demás delegaciones a los fines de consensuar un documento de comunicación.

La delegación de Uruguay expuso que en su país el transporte ocasional no oneroso sí se encuentra bajo la competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Detalló los requerimientos exigidos en su país y confirmó que enviará los insumos detallados al respecto para aportar al intercambio de información propuesto. Mencionó además tener presente los aspectos relativos a la fiscalización de vehículos de tipo particular. En general consideró necesario conocer el tratamiento de los países en relación con ambos tipos de transporte.

La PPTP manifestó que su sistema difiere de la propuesta brasileña, ya que las entidades privadas (religiosas o educativas) deben someterse obligatoriamente al mismo circuito que una empresa comercial y tramitar un permiso ocasional en circuito cerrado. Detalló que el sector público oficial opera de forma regular bajo el Registro Automotor Sector Público (RAP), cumpliendo con inspecciones, seguros (Carta Azul) y comunicaciones oficiales previas a los países de destino. Expresó sus dudas sobre permitir una autodeclaración sin un control formal de los organismos de aplicación, advirtiendo que esto agravaría el problema del transporte irregular de pasajeros que cruza las fronteras fingiendo ser transporte propio, por lo que el tema quedó en la agenda para posterior estudio técnico.



Al final, quedó establecido que los Organismos de Aplicación de cada país deberán remitir sus respectivos procedimientos para la realización de transporte propio, así como que la comunicación previa deberá ser efectuada por dichos organismos, con el objetivo de conferir legitimidad a la información proporcionada por las entidades públicas y privadas. La delegación brasileña se comprometió a evaluar de forma más profunda la cuestión de la comunicación previa.

#### 11.2. Digitalización del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA). (Propuesta Brasileña)

La PPTP Introdujo el punto vinculándolo con los esfuerzos de desburocratización y la reciente presentación del CRT digital. Señaló que el objetivo de la propuesta brasileña es mejorar la aplicabilidad, escalabilidad y eficiencia del MIC-DTA electrónico. Con un toque de crítica constructiva, afirmó que el bloque debe dejar atrás la obsolescencia de los sellos físicos (*carimbos*) en frontera y avanzar hacia la interoperabilidad de sistemas aduaneros. Más adelante, observó que el planteamiento de Brasil excedía al MIC-DTA, tratándose en realidad de una matriz integral de documentos obligatorios, por lo que sugirió reorganizar el temario.

La delegación de Brasil dividió su intervención en dos ejes centrales para el transporte regional:

- *Estatus del MIC-DTA*: Informó que la *Receita Federal* se encuentra muy avanzada en la digitalización del documento dentro del sistema SINTIA, estimando que estará completamente listo para operar de forma 100% digital en los próximos meses.
- *Proyecto de Resolución GMC para Documentos Digitales*: Presentó una propuesta normativa para oficializar y dar plena equivalencia jurídica a una Tabla de Documentos Digitales, que consta como **Anexo XVI**, y sus Medios de Verificación (iniciada originalmente bajo una PPT previa de Uruguay). Explicó que, aunque las Resoluciones GMC N° 34/19 y 43/20 facultan el uso de documentos de porte obligatorio en formato digital, su aceptación no es automática y exige que los países acuerden y reconozcan mutuamente sus medios de verificación.
- Para ilustrarlo, exhibió la pestaña de Brasil en un cuadro de Excel, que consta como **Anexo XVII**, detallando cómo su licencia de conducir (CNH) y la tarjeta de registro vehicular operan mediante el aplicativo gubernamental *Carteira Digital de Tránsito* y son verificables en ruta de forma *offline* mediante códigos QR con la app VIO. Advirtió que, a falta de este marco regulatorio unificado, las licencias digitales de Brasil son actualmente rechazadas en los controles fronterizos de los demás países. Instó a Argentina, Paraguay y Uruguay a completar sus respectivas pestañas técnicas para consolidar el texto.



La delegación de Argentina coincidió en la necesidad de ordenar la agenda del subgrupo. Propuso mantener el punto del MIC-DTA exclusivamente como un ítem de monitoreo aduanero para registrar el grado de avance del sistema SINTIA hasta su plena implementación, destacando su impacto en la seguridad y trazabilidad. Paralelamente, adhirió firmemente a la iniciativa de Brasil de crear un subpunto independiente dedicado a los documentos electrónicos, respaldando el proyecto de resolución y la matriz de fuentes de verificación digital para simplificar los procesos inspectivos.

La delegación de Uruguay agradeció el desarrollo presentado por la delegación brasileña el que llevará para su análisis y solicitará la participación de su organismo aduanero en próximas reuniones para que actualice la situación respecto de los controles relativos al MIC/DTA.

Las delegaciones aceptaron por consenso estudiar el proyecto de resolución presentado por Brasil. Se acordó crear un nuevo ítem específico denominado "Tabla de Documentos Digitales", el cual será coordinado y desarrollado formalmente bajo la órbita de la *Comisión de Integración de las Informaciones (CIIT)*. Finalmente, las delegaciones se comprometieron a llenar y actualizar sus respectivos datos y plataformas de verificación en la matriz técnica compartida antes de la próxima reunión ordinaria.

### **11.3. Presentación de estudio realizado por el Sector Privado CONDESUR acerca del CRT Digital. (PROCOMEX)**

Un representante de PROCOMEX realizó una presentación, que consta como **Anexo XVIII**, del diagnóstico del CRT calificándolo como un modelo operativamente vulnerable, burocrático y causante del 50% de las demoras en frontera debido a controles institucionales sucesivos y fragmentados. Asimismo, propuso una hoja de ruta de 4 fases para migrar al "CRT Electrónico" en un plazo estimado de dos años y medio, enfocándose en la Fase 2 (estandarización de datos e interoperabilidad técnica y legal). Igualmente, aseguró que el ATIT no exige papel y que el desafío es operativo, no jurídico internacional. Finalmente, recomendó formalizar una declaración de interés por el SGT N° 5 y buscar financiamiento a través de los fondos del FOCEM.

Un representante del CONDESUR explicó que el proyecto busca tres pilares: agilización fronteriza, seguridad de los datos y la profesionalización del rubro para combatir la proliferación de "empresas de papel" que lucran con la venta ilegal de conocimientos de transporte. Finalmente, aseguró que el sistema respeta y se adaptará a las normativas internas de cada país y solicitó el apoyo formal del SGT N° 5 para avanzar a la segunda etapa con recursos del FOCEM.



La Delegación Argentina expresó su firme apoyo a todas aquellas iniciativas orientadas a fortalecer los controles anticipados, agilizar los procedimientos administrativos y promover la digitalización de los procesos mediante la incorporación de nuevas tecnologías. Igualmente, comprendió que resulta necesario adoptar enfoques innovadores y creativos que permitan modernizar la gestión del transporte internacional, otorgándole una nueva impronta acorde a los desafíos actuales del sector. En este sentido, consideró que el aspecto central radica en la obtención oportuna y confiable de la información, así como en la trazabilidad integral de la operación desde el origen mismo de la carga. La disponibilidad anticipada de datos contribuye significativamente a optimizar los controles, mejorar la transparencia y facilitar el comercio internacional. Finalmente, la Delegación Argentina acompañó y valoró esta iniciativa público-privada vinculada al desarrollo del CRT Digital, e instó a que dicho documento sea incorporado en los términos de la Comisión del Art. 16 del ATIT, entendiendo que constituye un espacio idóneo para avanzar en la solución consensuada que beneficie a todos los Estados Parte.

La delegación de Brasil apoyó decididamente el proyecto y reconoció el liderazgo del sector privado ante la inercia habitual del sector público. Instó a un "cambio de paradigma" cultural donde el objeto de control sea el dato anticipado y estructurado, permitiendo clasificar canales de riesgo (rojo/verde) antes de llegar a la frontera, emulando sistemas eficientes como el Fast Line de Norteamérica. Igualmente, advirtió que las restricciones presupuestarias y la falta de personal hacen que la digitalización sea la única vía para evitar el colapso fronterizo. Finalmente, respaldó la gestión de fondos ante el FOCEM.

La delegación de Uruguay manifestó el pleno interés de su organismo y Gobierno Nacional en profundizar en cualquier iniciativa de facilitación del comercio y agilización fronteriza. Informó que, a nivel nacional, el CRT es procesado por la Dirección Nacional de Aduanas, por lo que este organismo debe ser tenido en cuenta a la hora de abordar cualquier estudio técnico. Igualmente, solicitó el acceso al documento completo del diagnóstico técnico elaborado por PROCOMEX. Finalmente, coincidió en que el tema debe abordarse además en el ámbito de la Comisión del Artículo 16 del ATIT.

La delegación de Chile agradece la presentación efectuada por PROCOMEX y comparte la finalidad de facilitación que tiene la iniciativa de integración informática del CRT, sin embargo, sugiere que se incluya como una etapa de esta, la revisión de la regulación que establece su obligatoriedad y contenido, en el marco del trabajo de la Comisión del artículo 16 del ATIT.

La PPTP concluyó que existe consenso y que todos los países del foro consideran pertinente la iniciativa relacionada con la Fase 2 del proyecto consistente en la definición estándar técnico y legal regional. Anunció que se iniciarán los trámites, coordinaciones técnicas y análisis de viabilidad (perfil de proyecto y lineamientos) para elevar la propuesta regional a las respectivas Cancillerías con vistas a la obtención de los fondos del FOCEM.



#### **11.4. Reconocimiento de OBLEAS DE GNC (GAS NATURAL COMPRIMIDO) en el MERCOSUR (Propuesta Argentina)**

La delegación de Argentina reiteró la propuesta técnica de validar a nivel regional las obleas de certificación emitidas en su país por el ENARGAS. Explicó que el uso de vehículos con energías alternativas (GNC) experimenta un gran crecimiento en Argentina. Detalló que, si bien estas unidades no tienen problemas normativos internos, al cruzar las fronteras sufren inconvenientes debido a que las autoridades locales no reconocen la legitimidad de la oblea que certifica la seguridad de los tanques de gas para el reabastecimiento de combustible. Aclaró que este asunto no afecta a las capacidades transportativas ni a los pesos y dimensiones. Ante la disparidad de realidades, sugirió enviar la solicitud técnica al Subgrupo de Trabajo N° 3 (SGT N° 3) o encauzarlo mediante acuerdos bilaterales.

La delegación de Brasil calificó el tema como de alta importancia estratégica y manifestó su interés en que el sistema se desarrolle con rapidez. Advirtió que, de retrasarse esta reglamentación, se generarán barreras que impedirán la libre circulación de camiones entre Argentina y Brasil debido a la falta de validación de los equipos de gas. Brindó el apoyo de su delegación para derivar formalmente el análisis técnico al ámbito del SGT N° 3.

La PPTP señaló que actualmente el país no cuenta con una red de suministro de GNC, pero comprendió la necesidad de avanzar en el reconocimiento mutuo para las flotas de los países que sí utilizan dicho combustible.

La delegación de Uruguay informó que no cuenta con actualizaciones técnicas al respecto, debido a que en Uruguay el gas natural comprimido no constituye un combustible habilitado para el transporte.

Las delegaciones acordaron retirar el tema de la agenda principal del SGT N° 5 y recomendó a las delegaciones afectadas canalizar el asunto de forma abreviada mediante negociaciones bilaterales o a través del dictamen técnico del SGT N° 3.

#### **11.5. Consulta de vehículos y operadores**

La delegación de Brasil explicó que este punto responde a una solicitud expresa del sector privado regional. El objetivo es que cada Estado parte ponga a disposición un sitio web o portal público de consulta donde los transportistas puedan ingresar una chapa o placa y verificar en tiempo real si el camión posee multas vigentes, restricciones aduaneras o bloqueos registrales ante los organismos de control. Paraguay (PPT): Compartió en pantalla la aplicación y el portal digital oficial de la Dirección Nacional de Transporte (DINATRA), demostrando que su sistema ya permite realizar consultas públicas de chapas nacionales y extranjeras. Detalló que el sistema paraguayo estira datos del propietario, marca, chasis, peso, ejes, vigencia de la Inspección Técnica Vehicular (ITV) y las actas de intervención o multas de transporte actualizadas a junio de 2026. Adicionalmente, técnicos de la

*[Handwritten signature and initials]*  
A



Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial informaron sobre la implementación de un nuevo "Registro Único de Habilitación de Rodados" municipal para rastrear en tiempo real el parque automotor y resolver la informalidad de los contratos privados de compraventa.

La delegación de Argentina realizó una disquisición técnica aclarando que las multas de transporte (que se gestionan de forma centralizada y pueden ser consultadas por las empresas en el sitio [consultapme.cnrt.gob.ar](http://consultapme.cnrt.gob.ar)) son distintas a las multas de tránsito. Advirtió que, en el caso de Argentina, las infracciones de tránsito son de competencia estrictamente provincial, por lo que cada provincia posee su propio registro, haciendo imposible unificar o centralizar esa información en un único link de consulta pública.

La delegación de Uruguay informó que actualmente el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no cuenta con un portal de consulta pública para el transporte de cargas, disponiendo únicamente de una plataforma para el sector de pasajeros la que no incluye el status con relación a las multas pendientes. No obstante, se analizará el planteo recibido.

Las delegaciones se comprometieron a confeccionar y suministrar una tabla unificada que recopile los enlaces (links) oficiales de acceso público para la consulta de placas y chapas, limitándose al ámbito de las competencias de transporte de cada país e incorporando portales complementarios de seguridad vial que resulten de utilidad para los operadores

#### AGRADECIMIENTO

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

#### PRÓXIMA REUNIÓN

La próxima reunión ordinaria del SGT N°5/CT, será convocada oportunamente por la PPTU.

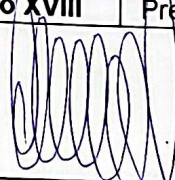
#### ANEXOS

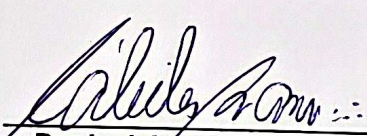
Los Anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

|                  |                                                     |
|------------------|-----------------------------------------------------|
| <b>Anexo I</b>   | Lista de Participantes                              |
| <b>Anexo II</b>  | Agenda                                              |
| <b>Anexo III</b> | Resumen del Acta                                    |
| <b>Anexo IV</b>  | Apuramiento da Res. GMC N° 65-08 – Propuesta Brasil |

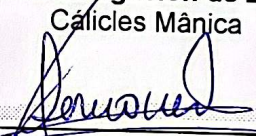


|                    |                                                                                                                                 |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Anexo V</b>     | Documentos Técnicos Res. GMC N° 65-08 - Argentina                                                                               |
| <b>Anexo VI</b>    | Certificado de Inspección Técnica Vehicular – Propuesta Brasil                                                                  |
| <b>Anexo VII</b>   | Propuesta Modificación Res. GMC N° 32/09 - Brasil                                                                               |
| <b>Anexo VIII</b>  | Presentación Sector Privado Mercancías Peligrosas                                                                               |
| <b>Anexo IX</b>    | Propuesta Proyecto de Resolución GMC – Fichas - Brasil                                                                          |
| <b>Anexo X</b>     | Propuesta Argentina Asunto Equipajes                                                                                            |
| <b>Anexo XI</b>    | Aportes del sector privado                                                                                                      |
| <b>Anexo XII</b>   | Informes de Grado de Avances del Programa de Trabajo 2025-2026 correspondiente al primer semestre de 2026 – SGT N° 5, CF y CIIT |
| <b>Anexo XIII</b>  | Presentación Limite Edad Vehículos - Brasil                                                                                     |
| <b>Anexo XIV</b>   | Proyecto Formal de Resolución Limite Edad Vehículos - Brasil                                                                    |
| <b>Anexo XV</b>    | Procedimiento de Argentina relativo al Transporte Propio                                                                        |
| <b>Anexo XVI</b>   | Proyecto de Resolución GMC para Documentos Digitales – Propuesta Brasil                                                         |
| <b>Anexo XVII</b>  | Presentación Documentos Digitales - Brasil                                                                                      |
| <b>Anexo XVIII</b> | Presentación PROCOMEX                                                                                                           |

  
**Por la delegación de Argentina**  
 Daniel Domínguez

  
**Por la delegación de Brasil**  
 Cálides Mânica

  
**Por la delegación de Paraguay**  
 Juan Velázquez

  
**Por la delegación de Uruguay**  
 María Fernanda Ouviaña