



MERCOSUL/SGT Nº 5/ATA Nº 02/19

LVI REUNIÃO DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”

Realizou-se na cidade de Foz do Iguaçu, República Federativa do Brasil, nos dias 20 a 22 de novembro de 2019, a LVI Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 5 “Transporte”, com a presença das Delegações da Argentina, do Brasil, do Paraguai e do Uruguai. A Delegação do Chile participou nos termos da Decisão CMC Nº 18/04 “Regime de Participação dos Estados Associados ao MERCOSUL”.

O Coordenador Nacional do SGT Nº 5 “Transporte”, em exercício da Presidência *Pro Tempore*, deu início à reunião, dando as boas-vindas às delegações e submeteu a consideração a Agenda da reunião, a qual foi aprovada pelas delegações.

A Lista de Participantes consta no **ANEXO I**.

A Agenda consta no **ANEXO II**.

O Resumo da Ata consta no **ANEXO III**.

Durante a reunião, trataram-se os seguintes temas:

1. HARMONIZAÇÃO DE PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

A PPTB informou sobre o 1º Seminário MERCOSUL de Técnicas e Práticas de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, Passageiros e Produtos Perigosos – ANTT realizado de 22 a 24 de outubro, nas dependências do SEST/SENAT, Rua Rufino Vilhordo, 155 - Parque Pres. II, Foz do Iguaçu – PR. **ANEXO IV**.

Em observância a Resolução GMC Nº 34/19 “Documentos de porte obrigatório no transporte rodoviário de passageiros e de cargas”, a PPTB informou que continua trabalhando na elaboração de um manual harmonizado que inclua os aspectos essenciais para os procedimentos de fiscalização.

Para tanto, a partir do Seminário realizado acordou-se disponibilizar os avanços alcançados no mesmo tendo como propósito a continuidade de ações de harmonização para os procedimentos de fiscalização. Também foi discutido a possibilidade de empreender ações com vistas à elaboração de Manuais eletrônicos.

A Delegação da Argentina apresentou uma proposta de Adendo à Resolução GMC Nº 34/19, tendo como objetivo incluir a possibilidade de que os documentos de porte obrigatório possam ser exibidos em formato digital.

Recordou ainda que como mencionado na nota NO-2019-94866286 APN-SSTA#MTR se apresentaram os novos formatos eletrônicos das autorizações ocasionais de transporte de passageiros e de cargas (artigo 27 ATIT).

No que diz respeito ao transporte de passageiros informou às demais delegações que se encontra vigente o formulário DUT INTERNACIONAL (documento universal de transporte). Trata-se de um documento eletrônico, que contém todas as informações do serviço prestado, de caráter obrigatório e permite a validação das informações dos veículos, condutores e autorizações vigentes. Este documento contém um meio de verificação eletrônico de código QR. **(ANEXO IV)**

A Delegação do Uruguai manifestou seu agradecimento pelo Seminário organizado pela PPTB e parabenizou em outro aspecto, pela instância implementada pela ANTT para a análise de sanções por infrações internacionais de transporte de carga a empresas estrangeiras que remontam de tempos em tempos ainda em processo de análise, confiante de que soluções razoáveis podem ser alcançadas.

A Delegação do Paraguai apresentou um relatório com o aprendizado dos participantes que foram designados pela Direção Nacional de Transporte ao 1º Seminário realizado conjuntamente e se comprometeu a coordenar e realizar o 2º Seminário de Fiscalização. O relatório consta no **ANEXO IV**.

2. TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

2.1 Estado de situação do Projeto de Decisão sobre o Acordo para Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL.

O PPTB informou sobre o estado de situação do projeto de decisão do "Acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no MERCOSUL".

O Grupo de Trabalho sobre o Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas (GTMP) reuniu-se com a presença das Delegações da Argentina, do Brasil, do Paraguai e do Uruguai. Nessa ocasião tomaram nota da instrução do GMC, na sua CXIV Reunião. A Ata consta no **ANEXO V**.

2.2 Requisitos para elaboração das fichas de Emergência.

Esse tema foi tratado no âmbito do GTMP.

2.3 Harmonização dos Procedimentos de Controle de Transporte por Rodovia de Mercadorias Perigosas.

Esse tema foi tratado no âmbito do GTMP.

3. PESOS E DIMENSÕES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

3.1. Emprego dos pneus super largos em eixos dianteiros com suspensão pneumática em ônibus.

A Delegação do Brasil informou que o tema de pneus super largos em eixos dianteiros com suspensão pneumática em ônibus e caminhões está em fase de regulamentação, no âmbito do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

A Delegação do Paraguai informou que o Ministério de Obras Públicas de seu país está dedicado à implantação de um laboratório de pesagem de eixo e conjunto de eixos para a determinação precisa e maior efetividade dos pesos dos eixos, e conforme o Memorando D.C.P.V.No.213/2019, do Departamento de Controle de Pesos e Veículos, da Direção de Finanças. Este, uma vez obtido o resultado da referida implantação, trabalhará nas disposições correspondentes, a fim de estabelecer a admissão para a utilização de pneumáticos super largos em eixos simples direcionais dianteiros de ônibus equipados com suspensão pneumática e amortecedores, com peso máximo de 7 toneladas, que consta no **ANEXO VI**.

A Delegação do Uruguai expressou que sua posição a respeito deste tema já foi desenvolvida em reuniões anteriores do SGT Nº 5, reiterando que mantém a proposta de projeto de resolução apresentado anteriormente, para que seja elevada ao GMC.

O tema continua em agenda.

3.2. Ônibus do MERCOSUL

A Delegação da Argentina manifestou que em ônibus com configurações 8x2 de 15 metros, o uso de pneus super largo no eixo traseiro simples permite elevar a capacidade de carga do conjunto (eixo duplo mais eixo simples) para 16,5 t., atingindo assim um PBT de 26,5 t com uma boa distribuição.

O mesmo conceito pode ser aplicado ao ônibus de 15 metros 6x2 e, neste caso, com o uso de eixos pneumáticos super largos nos eixos simples (direcional e traseiro de apoio), chegando a um PBT de 23,5 t.

As Delegações da Argentina, do Brasil e do Paraguai ratificaram que é possível transitar em seus países com veículos denominados "Ônibus MERCOSUL", com duplo eixo direcional dianteiro, *double decker* e comprimento de 15 metros.

A Delegação do Uruguai entregou um documento onde se incluem os resultados obtidos em matéria de pesos máximos registrados em vários postos de pesagem do Ministério de Transporte e Obras Públicas, em ônibus de 15m de comprimento, do tipo 8x2, de dois andares, no âmbito de uma experiência piloto acordada com as autoridades de transporte do Brasil. O documento consta no **ANEXO VII**.

Também contém uma série de considerações técnicas relacionadas ao emprego de eixos com pneumáticos super largos equipados com suspensões pneumáticas.

O tema continua em agenda.

3.3. Estabelecimento de tolerâncias na medição de peso por eixo e peso bruto total nos veículos de Transporte por Rodovia.

A Delegação do Brasil manifestou a importância de que cada país aplique suas sanções de acordo com a legislação correspondente, dado que este tema já foi amplamente debatido.

A Delegação da Argentina informou sobre uma nova resolução emitida pela "Direção Nacional de Vialidad", datada de 25 de julho de 2019, que aprova o protocolo de procedimento para a constatação de excessos de pesos, dimensões e potência e fixa a graduação das multas. A resolução DNV N.º 1421/19 consta no **ANEXO VIII**.

A Delegação do Paraguai manifestou estar de acordo com aplicar ao transporte internacional de cargas e passageiros, nos casos de excesso de peso, o regime nacional de sanções, considerando como limites máximos os acordados no MERCOSUL, como também derivar ao organismo de aplicação respectivo, no caso do Paraguai o MOPC.

A Delegação do Uruguai manifestou que se observa na Região o emprego de diferentes tecnologias em matéria de medição de pesos, as quais geram, por sua vez, diferentes níveis de tolerâncias metrológicas.

Dado que os regimes atuais de sanções por excessos de pesos em veículos se baseiam nas tolerâncias dos instrumentos de medida, e que existem diferentes formas de quantificar as mencionadas sanções, considera-se que não é possível no momento conseguir uma harmonização regulatória nessa matéria.

As Delegações analisaram a proposta de revisão da Resolução GMC N° 14/14 "Regime de Infrações e Sanções Aplicáveis por Descumprimento dos Limites de Peso por Veículos de Transporte Rodoviário Internacional no MERCOSUL" com o novo artigo 3º no Projeto de Resolução e acordaram elevá-lo a consideração do GMC. (**ANEXO IX**)

As delegações se comprometeram que em um prazo de 60 dias deverão informar em seus respectivos sítios eletrônicos, as informações relativas às normativas internas sobre excesso de peso e tolerância.

3.4. Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) para veículos Especiais

3.4.1. Veículos Especiais

Sobre esse tema, a Delegação do Brasil entende que poderia ser dispensado o CITV para esse tipo de veículo, visto que as oficinas não estão adaptadas para realizar inspeção para essa categoria de veículos. Alternativamente e em substituição ao CITV, o Brasil propôs que poderia ser exigido um laudo técnico outorgado por uma oficina acreditada ou perito credenciado.

A Delegação do Uruguai manifestou que o transporte internacional de cargas que, pelos seus pesos e dimensões, requeira a utilização de veículos especiais é menos frequente que o transporte de cargas convencionais. Coincidiu ainda que, por suas características técnicas, alguns tipos de veículos especiais não podem ser inspecionados nas linhas de controle das oficinas de inspeção técnica veicular. No entanto, entende que existe a necessidade de garantir a segurança na circulação deste tipo de veículos.

A Delegação Argentina manifestou que, por se tratar de veículos especiais, necessitam de uma autorização de circulação concedida pela DNV e, entre outros requisitos, solicita a certificação técnica veicular emitida por um organismo competente ou um engenheiro habilitado na matéria.

A Delegação do Paraguai coincidiu na necessidade de analisar cada caso, a fim de evitar problemas posteriores, analisando a possibilidade de classificar e detalhar os veículos especiais e coincide na necessidade de estabelecer o tempo ou permanência dos veículos especiais nos países nos quais adentre.

No entanto, coincidiram em que os referidos veículos devem ser submetidos a inspeções técnicas por entidades reconhecidas pelas Autoridades competentes de cada país, para o qual os controles deveriam ajustar-se a certos requisitos mínimos em matéria de conteúdo, periodicidade e relatórios de inspeção onde deveria aparecer uma declaração de adequação do veículo para circular.

Nesse sentido, acordaram incluir o tema da inspeção técnica em veículos especiais por ocasião da revisão da Resolução GMC N° 75/97.

Enquanto não houver uma norma específica sobre o tema, as delegações coincidiram em exigir, além dos documentos obrigatórios requeridos em toda operação de transporte internacional de cargas por rodovias, um laudo técnico (Resolução GMC N° 34/19) que comprove, de acordo com a norma de cada Estado Parte, que os veículos especiais foram avaliados e estão em condições de transportar de maneira segura as cargas especiais.

3.4.2. Atualização da Resolução GMC N° 75/97

A Delegação do Brasil manifestou a necessidade de analisar e atualizar a norma vigente em matéria de inspeção técnica veicular, devido aos avanços tecnológicos que estão presentes nos novos veículos.

A Delegação Argentina informou que foi publicada recentemente a Resolução SGT N° 101/2019, que atualiza os requisitos de infraestrutura, equipamentos, imagem, operacionalidade e documentação das oficinas de revisão técnica (ANEXO I) e manual de procedimentos de revisão técnica obrigatória (ANEXO II). A Resolução consta no **ANEXO X**.

A Delegação do Uruguai recordou que apresentou na V Reunião do SGT N°5, desenvolvida em Foz do Iguaçu no ano de 1996, um documento contendo um estudo comparativo dos critérios incluídos nos Manuais de Inspeção Técnica Veicular dos quatro países do MERCOSUL. O referido documento foi a base a partir da qual acordou-se o texto da Resolução GMC N°75/97.

Também, expressou que a mencionada Resolução contém os princípios fundamentais para a realização das inspeções técnicas periódicas aos veículos de transporte, estabelecendo os itens a serem controlados, mas não os critérios de determinação dos defeitos, que foram difíceis de acordar.

A Delegação do Uruguai compartilha a necessidade de revisar o conteúdo da Resolução GMC N°75/97, especialmente para incluir, por exemplo, o controle dos novos sistemas de freios, estabilidade e emissões e identificar novos equipamentos de inspeção disponíveis para tais fins. Também, propôs adicionar a condição de que as plantas de inspeção técnica veicular devem estar credenciadas pela Norma ISO 17020, expressão formal de sua competência técnica para atuar como Órgãos de Inspeção.

Nesse sentido, a Delegação da Argentina se comprometeu a apresentar na próxima reunião um estudo comparativo entre a Resolução GMC N° 75/97 "Inspeção Técnica Veicular" e os critérios utilizados a nível nacional. Assim mesmo, a Delegação do Brasil informou que fará também um estudo comparativo a ser apresentado na próxima reunião.

4. TEMAS DERIVADOS DO SUBGRUPO DE TRABALHO N° 3 - "REGULAMENTOS TÉCNICOS E AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE" - COMISSÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

4.1. Luzes de identificação veicular

Os Coordenadores Nacionais seguem acompanhando as discussões desse tema no âmbito do SGT N° 3.

Com relação ao uso das "Três Marias" a Delegação do Paraguai informou que, na sua legislação, não está previsto o uso das luzes "Três Marias", as quais estão em uso nos demais Estados Partes. No entanto, considerou a possibilidade de que se tenha uma resolução MERCOSUL, considerando que se trata de um tema de extrema importância para a segurança de circulação veicular, para sua posterior internalização e implementação.

Para tanto, à luz da necessidade de definir as cores das luzes "Três Marias", a Delegação da Argentina propôs um projeto de resolução visando à harmonização do tema que consta no **ANEXO XI**.

As delegações nesse sentido acordaram continuar trabalhando com vistas a elevar ao GMC para sua aprovação na próxima PPT.

4.2 Freios ABS em Caminhões e Semirreboques

A Delegação do Brasil informou que, no Brasil, desde 01/01/2014 há obrigatoriedade de que os automóveis novos saiam de fábrica com *airbag* duplo frontal (um para o motorista e outro para o ocupante do banco da frente) e o sistema de freios ABS, que evita o travamento das rodas em frenagem mais brusca.

A obrigatoriedade do sistema de freios ABS, determinada pelo governo federal na Resolução 380/2011, alterada pela Resolução 596/2016, do Contran (Conselho Nacional do Trânsito), também vale para os veículos comerciais, como ônibus, caminhões e reboques, que deverão adequar-se à resolução, a qual determina essa obrigatoriedade para 100% dos veículos saídos de fábrica.

A Delegação do Uruguai informou que, desde o ano 2014, é obrigatório o uso do sistema ABS em sua frota de veículos novos.

A Delegação da Argentina informou que, desde 2016, existe a obrigatoriedade de instalar freios ABS em 100% de veículos automotores e, a partir de 2020, nos veículos reboques e semirreboques. Em seguida, apresentou o estado de situação dos Estados Partes:

SISTEMA DE FREIOS ABS			
PAIS/CATEGORIA	M	N	O
ARGENTINA	X	X	(*2020)
BRASIL	X	X	X
PARAGUAI	-	-	-
URUGUAI	X	X	X

À luz do exposto as delegações coincidiram em retirar a consulta da agenda do SGT N° 3, e acordaram continuar as discussões sobre o tema e se comprometeram trazer propostas para a próxima reunião, considerando oportuno que cada país adote sua regulamentação interna até que seja definida uma norma que harmonize.

Nesse sentido, as delegações acordaram analisar a possível elevação de um projeto de Resolução ao GMC, que consta no **ANEXO XV**.

4.3 Classificação de Veículos Automotores e Reboques

O SGT N° 5 tomou nota da Ata do SGT N°3 na qual o Brasil informou que finalizou o processo de consulta interna, com observações, sobre Classificação de Veículos Automotores e Reboques.

A PPTB informou que não conta com o resultado final da consulta pública realizada pela DENATRAN.

O tema continua em agenda.

4.4 Cinto de Segurança

No caso de Cinto de Segurança, o SGT N° 5 tomou nota da do ponto 6 Ata N°03 /19 do GMC e acordou aguardar o desenvolvimento do tema.

As delegações acordaram avaliar, na próxima reunião do SGT N°5, como continuar com o tratamento deste tema.

5. INTEGRAÇÃO DIGITAL DAS INFORMAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE CARGAS – SISTEMATIZAÇÃO DE DADOS – CIIT

A Delegação do Brasil apresentou um relatório com os avanços realizados pela CIIT. Esse intercâmbio vem sendo realizado satisfatoriamente, sendo ainda necessária uma maior sensibilização nos sistemas internos dos países. Informou ainda que o Brasil está pronto para entrar em produção na integração digital das informações de transporte de cargas. **ANEXO XII.**

Destacou que as demais delegações deverão ajustar os pontos conforme constam no mencionado anexo.

A Delegação da Argentina apresentou um relatório sobre os avanços alcançados e a melhora na qualidade dos trabalhos, que consta no **ANEXO XIII.**

A Delegação do Uruguai informou que há mantido contato com as demais delegações para intercâmbio de informação realizando provas e trabalhando no ajuste de processos internos prévios ao envio de informação de suas autorizações originárias e frotas, através dos webservices, e posteriores à recepção de informação das empresas estrangeiras por essa via, para a gestão de autorizações complementárias.

A Delegação do Paraguai apresentou um relatório sobre os avanços obtidos no *Webservice* que consta no **ANEXO XIV.**

As delegações se comprometeram a seguir trabalhando para a realização dos testes e demais ações acordadas.

5.1. Lista de Passageiros Web

A Delegação da Argentina manifestou que o tema foi abordado no item 1 (DUT).

A Delegação do Uruguai informou que a lista de passageiros nos serviços internacionais é controlada pela Direção Nacional de Migração, e o Ministério de Transporte e Obras Públicas a utiliza a efeitos de verificar o cumprimento do circuito fechado nos serviços ocasionais.

Acrescentou que, em serviços internacionais ocasionais, utiliza-se o documento em papel que o funcionário do ônibus entrega ao chegar à fronteira e em serviços regulares, a lista de passageiros, também foi enviada via web para a fronteira, uma vez que o transporte partiu.

A Delegação do Paraguai informou que em seu país estão trabalhando inter institucionalmente no tema, destacando a importância do uso dessa identificação para a fluidez do transporte. Comprometendo-se a apresentar na próxima reunião os resultados alcançados, por meio de um plano piloto, que no início abrangeria as licenças ocasionais de viagem.

A Delegação do Brasil manifestou seu apoio à proposta da Argentina de aplicar o Código QR na identificação dos documentos e sugeriu que o tema possa ser tratado no âmbito do Grupo de Trabalho de Integração de Sistemas solicitando ainda maiores detalhes da sua aplicação.

A Delegação do Chile destacou o desenvolvimento apresentado pela Delegação da Argentina, no entanto sugere que a denominação que deve prevalecer nos documentos que se utilizam para o transporte internacional, deve ser aquela que foi acordado de forma multilateral na ATIT e que neste caso corresponde a autorização ocasional de circuito fechado de passageiros.

O tema continua em consulta interna.

5.2. Integração do Sistema de Habilitação de Transporte de Passageiros (SISHAB) no MERCOSUL

A PPTB realizou uma apresentação sobre o SISHAB em formato eletrônico que pode ser consultado no link:

<https://prezi.com/view/GXHALU2xFAB2gHWT0wFY/>

Colocou-se a disposição para todos os países que desejam aderir-se ao SISHAB, para a desburocratização dos cadastros de transporte de passageiros. Nesse sentido informou que o endereço de contato está na apresentação.

As delegações agradeceram pelo trabalho apresentado e intercambiaram informações com as experiências registradas em cada país e destacaram o sistema implementado pelo Brasil.

6. IDENTIFICAÇÃO ELETRÔNICA DE VEÍCULOS- RFID.

A Delegação do Uruguai informou que seus serviços técnicos conseguiram ler, com as antenas disponíveis, os modelos de tags proporcionados pelas Delegações da Argentina e do Brasil na reunião técnica preparatória, o que poderia ser muito animador, aos efeitos de dispor de tecnologias que permitam a interoperabilidade das antenas e os tgs.

Finalmente, a Delegação do Uruguai respondeu as consultas formuladas pelo SUFIS-GEFIS em matéria de velocidades máximas dos veículos, toleradas pelas antenas de controle, e resultados obtidos na instalação dos tags nos casos de veículos de transporte de mercadorias perigosas a granel.

A Delegação do Paraguai informou que a "Comisión Nacional de Telecomunicaciones (CONATEL)" autorizou a Dirección Nacional de Transportes a utilizar a frequência para o uso da tecnologia RFID e informou que se encontra em processo de licitação pública da mencionada tecnologia para fiscalização.

A Delegação da Argentina assinalou que o objetivo dos sistemas eletrônicos de identificação de veículos (RFIDs) é permitir que os veículos sejam identificados por meio dos Arcos de Leitura, que os diferentes Estados Partes já instalaram ao longo das rodovias ou que serão instalados em projetos futuros. Em tal sentido, disponibilizou às delegações os modelos de Tags utilizados no seu país.

A Delegação do Brasil apresentou documento com as informações técnica atualizadas do sistema Canal Verde- Brasil para o MERCOSUL. **(ANEXO XVI)**

As delegações decidiram continuar com os intercâmbios de informações e testes nos dispositivos com o objetivo de chegar a descrever a situação do tema na próxima reunião do SGT N°5, para posteriormente elevar consultas ao SGT N°1.

O tema continua em agenda.

7. SEGUROS NO ÂMBITO DO MERCOSUL

As delegações manifestaram que com respeito ao SGT N° 4 "Assuntos Financeiros", o SGT N° 5 tomou nota da Ata da Comissão de Seguros do SGT N°4, realizada nos dias 2 a 4 de outubro, no Rio de Janeiro, e que não existindo um pronunciamento expresso desse Subgrupo na solicitude realizada, o tema continua em agenda aguardando um pronunciamento na próxima reunião.

8. OUTROS ASSUNTOS

8.1. Operador Logístico/Operador Econômico Autorizado (OEA)

A Delegação do Brasil informou que foi assinado o Acordo de Reconhecimento Mútuo do MERCOSUL.

A Delegação da Argentina informou que foi promulgada a Resolução Geral N° 4582/2019 da AFIP, mediante a qual se incorporou o programa "Operador Econômico Autorizado" (OEA) aos despachantes de aduana, agentes de transporte aduaneiro e os transportadores de carga relacionados ao comércio exterior. A norma consta como **ANEXO XVII**

A Delegação do Uruguai reiterou que já existem algumas empresas de transporte uruguaias credenciadas como OEA e destacou a importância do reconhecimento mútuo por parte das diferentes autoridades aduaneiras. Acrescentou que, de acordo com as informações que disponíveis, recentemente foi assinado um Convênio entre as Aduanas do Uruguai e da Argentina a esse respeito.

A Delegação do Chile expressa que, considerando que cada um dos participantes da cadeia logística (importador, exportador, agente de aduanas, transportador, etc.) pode ser credenciado como um OEA, seria relevante conhecer quais seriam os benefícios que teria o transportador que se credencie como um OEA, de modo tal de evidenciar os benefícios que isso significa.

As delegações se comprometeram a consultar internamente ao setor competente sobre os avanços do OEA e seus benefícios, que serão apresentados na próxima reunião.

8.2 Sistema de carga em Veículos Elétricos.

O representante da COPEL, Engenheiro Zeno Luis Nadal, realizou uma apresentação sobre o trabalho que vem sendo aplicado no sistema de cargas em veículos elétricos que consta no **ANEXO XVIII**

As delegações agradeceram e realizaram alguns questionamentos sobre a apresentação realizada e quanto ao Projeto Eletrovia MERCOSUL desenvolvido pela Comissão de Integração Energética Regional (CIER) com a Companhia Paranaense de Energia (COPEL).

O tema segue em agenda.

8.3 Carteira Nacional de Habilitação

A Delegação do Brasil informou sobre as categorias da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), divididas de acordo com o tipo de veículo que pode ser dirigido.

A PPTB apresentou um quadro comparativo de todas as carteiras de habilitação válidas no MERCOSUL. (**ANEXO XIX**)

A Delegação do Paraguai realizou uma apresentação sobre o tema e manifestou a necessidade de trabalhar na unificação dos requisitos para a obtenção da carteira de habilitação para transporte de carga e passageiros. Para tanto, informou que a carteira de habilitação no formato unificado possui um código de segurança denominado PDF417, com o qual se pode verificar toda a informação sobre a mesma. A apresentação consta no **ANEXO XX**.

A Delegação do Paraguai ressalta que, a respeito da licença utilizada para transportar cargas perigosas, é a denominada profissional B Superior, somada ao carnê de Habilitação da DINATRAN sobre Cursos de Cargas Perigosas. Solicita a presença dos representantes das agências de segurança dos países integrantes do bloco, na próxima reunião do subgrupo.

8.4 Emissão Eletrônica dos Certificados de RTO e Selo

A Delegação da Argentina informou sobre o documento eletrônico que contará com um código QR que poderá ser lido no celular.

A Delegação da Argentina apresentou uma proposta de Adendo da Resolução GMC Nº 34/19 "Documentos de Porte Obrigatório no Transporte Rodoviário de Passageiros e de Cargas", que contemple os documentos eletrônicos, que consta no **ANEXO XXI**.

A Delegação do Chile compartilhou a experiência em certificação veicular no seu país e que, a partir de uma modificação na norma nacional, se entrega em uma versão eletrônica, que pode ser impressa, mas que também pode ser exibido em um Smartphone devido a que sua autenticidade pode ser verificada com um código QR, incorporado ao documento. Nesse sentido, precisa que o mencionado certificado seja emitido pelo concessionário privado autorizado, conforme os parâmetros definidos pelo Ministério de Transporte do Chile.

O tema continua em agenda.

8.5 Instruções do GMC

Com relação às solicitações realizadas ao SGT Nº 3 para elaboração de Regulamentos Técnicos MERCOSUL (RTM) para tacógrafos, freio ABS e sistema de cargas, as delegações acordaram suspender os pedidos.

Nesse sentido, acordaram que as normativas vigentes são suficientes para alcançar os objetivos legítimos e que uma nova regulamentação técnica não aglutinaria impactos positivos aos procedimentos até então vigorados aos ordenamentos jurídicos internos dos países.

A PPTB enviará ao GMC em ocasião da próxima reunião, nota informando o pedido de suspensão e suas justificativas.

8.6 Regime de Propriedade dos Veículos que integram a frota autorizada.

A Delegação do Uruguai reiterou os conceitos apresentados na LV Reunião, na qual recordou o compromisso assumido em ocasião da XLI Reunião do SGT Nº 5 em Assunção, na qual acordaram intercambiar informações via *webservice*, entre as quais se incluíram o regime de propriedade dos veículos que integram a frota autorizada e o nome do proprietário (págs. 11 a 14 da Ata correspondente).

Nesse sentido, recordou que na apresentação realizada pelo delegado do Brasil na Comissão de Integração de Informação, na Reunião Técnica Preparatória em Porto Alegre, foi consultado se tais dados estavam entre aqueles incluídos na *webservice*. O delegado do Brasil se comprometeu a analisar e informar sobre a situação mencionada na próxima reunião.

A PPTB realizou uma análise das atas posteriores à XLI Reunião, com o propósito de verificar se existe alguma decisão do plenário que estabeleça a exclusão dos mencionados dados e constatou que na XLVIII Reunião Ordinária do SGT Nº5, realizada em Brasília em 2015, ficou acordado que a informação referente ao Regime de Propriedade dos Veículos seja tratada como facultativo. A análise consta no **ANEXO XXIII**.

A Delegação do Uruguai afirmou que não compartilhava dessa avaliação, com o entendimento de que a concessão do caráter facultativo a determinados dados a serem trocados de acordo ao definido pelo plenário oportunamente em Assunção, não era da responsabilidade dos técnicos de TI, mas do próprio plenário explicitamente, o qual não aconteceu no caso citado pela Delegação do Brasil, onde o relatório do comitê técnico - em que nenhuma consulta é feita sobre isso - é simplesmente incorporado.

A Delegação do Paraguai manifestou a importância do intercâmbio de informações, que estão relacionadas com o item 5 da agenda, para o qual está dedicada ao trabalho e relatório de rastreamento e cruzamento e comparação de dados com

outros órgãos do Estado, no que se refere ao regime de propriedades, e manifestaram a necessidade de estabelecer um prazo de adequação de informações, destacando que as fontes não são fontes abertas de captação de informação.

O tema continua em agenda e na próxima reunião as delegações deverão apresentar uma evolução do mesmo.

Nesse sentido, as delegações confirmaram que o intercâmbio de informações em questão era para uso puramente oficial, como surgiu a partir do objetivo estabelecido na XLIII SGT Nº 5, realizada em Buenos Aires em junho de 2012.

8.7. Procedimento para Verificação de Multas de Trânsito

A Delegação do Brasil, por meio do representante da Polícia Rodoviária Federal realizou uma apresentação do Sistema Informático "Nada Consta", ferramenta de consulta de multas da PRF, que consta no **ANEXO XXIV**.

Explicou as peculiaridades do procedimento de notificação de infração de trânsito, aplicada a veículo estrangeiro.

As delegações intercambiaram opiniões e acordaram continuar trabalhando sobre o tema com vistas a encontrar uma solução e futuros ajustes no ATTIT.

A Delegação da Argentina expressa sua preocupação em relação à situação ocasionada pela aplicação da norma de trânsito da República Federativa do Brasil a empresas de transporte de passageiros y de cargas de bandeira estrangeira que provocou a retenção de unidades de transporte de passageiros até o pagamento da multa, sem ter a oportunidade de exercer o devido direito de defesa. Esta situação viola os requisitos do ATIT.

O artigo 1º do Capítulo I Segundo Protocolo de Infrações e Sanções do ATIT indica que as empresas que realizam transporte internacional terrestre devem incorrer em responsabilidade quando a violação das suas funções ou obrigações estiver sujeita à aplicação de medidas disciplinares, que devem ser estabelecidas a partir de um processo administrativo que permita sua defesa.

Nesse sentido, si bem o artigo 4 ATIT estabelece que "as empresas de transporte internacional e o seu pessoal devem fornecer veículos no território de cada país signatário às leis e regulamentos em vigor", acrescenta-se ao expressado; "com exceção de disposições contrárias a este acordo", que se refere diretamente ao artigo 6.º desse Protocolo, que, para este efeito, deve ter precedência sobre o direito nacional na medida em que prevê que "nenhum veículo documentação em ordem, nos termos da alegada violação das disposições decorrentes do Acordo, pode ser retida sob o pretexto de pagamento da sanção correspondente".

À luz do exposto, se solicita à PPTB que arbitre os meios ao seu alcance a fim de que possa garantir o devido direito de defesa a fim de evitar a retenção de veículos de bandeira estrangeira.

As Delegações do Paraguai, do Uruguai e do Chile compartilham essa preocupação.

9. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

A Delegação do Brasil informou que com relação ao capítulo III do ATIT-Transporte Ferroviário, solicitou que todas as delegações façam uma análise sobre o tema para que seja informado na Reunião do Art. 16, junto à ALADI.

Considerando que a Comissão de Transporte Ferroviário não se reuniu no âmbito da presente reunião, estando presentes a Representante da Delegação do Paraguai (FEPASA) e do Setor Privado da Argentina de transporte fronteiriço ferroviário de passageiros, apresentaram uma nota aos Coordenadores Nacionais à respeito dos trabalhos da Comissão de Facilitação Fronteiriça e da Comissão de Transporte, que consta no **ANEXO XXV**.

10. TRANSPORTE MARÍTIMO

O SGT Nº 5 tomou nota dos resultados da reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo, realizada na cidade de Foz do Iguaçu nos dias 20 a 22 de novembro de 2019, com a presença das Delegações do Brasil e do Paraguai. Tendo em vista que as Delegações da Argentina e do Uruguai não participaram da presente reunião, a Ata fica sujeita ao disposto na Decisão CMC Nº 44/15 e consta como **ANEXO XXVI**.

11. CONTRIBUIÇÃO DO SETOR PRIVADO

O SGT Nº 5 recebeu o representante do setor privado, que apresentou o estado atual do setor assim como uma nota assinada pelo Conselho de Transporte Rodoviário de Mercadorias do MERCOSUL – Bolívia e Chile (CONDESUL), que consta no **ANEXO XXVII**.

12. TAXA CONSULAR

As delegações intercambiaram opiniões e aguardam o resultado das negociações

13. LIMITADORES DE VELOCIDADE

A Delegação da Argentina manifestou que, tendo sido publicada a Resolução GMC Nº 35/19 "Regulamento Técnico MERCOSUL de Limitador de Velocidade", é necessária incorporá-la ao Ordenamento Jurídico dos Estados Partes antes de 15/01/2020.

Nesse sentido, manifestou a necessidade de incorporar novamente o tema na agenda do SGT Nº5 e apresentou uma proposta de Resolução para consideração das delegações. **ANEXO XXII**.

As delegações acordaram analisar e apresentar comentários e sugestões na

próxima reunião

AGRADECIMENTO

As delegações agradeceram à PPTB pela organização do evento, aos funcionários da ANTT bem como à Secretaria do MERCOSUL pelo apoio oferecido.

PRÓXIMA REUNIÃO

A próxima reunião do SGT N° 5 ocorrerá em data a ser indicada pela PPT.

ANEXOS

Os Anexos que fazem parte da presente Ata são os seguintes:

ANEXO I	Lista de Participantes
ANEXO II	Agenda
ANEXO III	Resumo da Ata
ANEXO IV	Relatórios do 1º Seminário MERCOSUL de Técnicas e Práticas de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, Passageiros e Produtos Perigosos – Argentina, Brasil e Paraguai
ANEXO V	Ata Grupo de Trabalho sobre o Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas (GTMP)
ANEXO VI	Memorandum N° 213/2019 Ministério de Obras Públicas do Paraguai
ANEXO VII	Relatório Uruguai
ANEXO VIII	Resolução DNV N.º 1421/19- AR
ANEXO IX	P. RES. 02/19 Regime de Infrações e Sanções Aplicáveis por descumprimento dos Limites de Peso por Veículos de Transporte Rodoviário Internacional no MERCOSUL
ANEXO X	Resolução SGT N° 101/2019- AR
ANEXO XI	Proposta de Resolução sobre cores das luzes "Três Marias"
ANEXO XII	Relatório avanços CIIT
ANEXO XIII	Relatório Argentina sobre avanços do CIIT
ANEXO XIV	Relatório sobre Webservice do Paraguai
ANEXO XV	Proposta de Resolução do sistema de freios ABS
ANEXO XVI	Documento sobre o sistema Canal Verde-Brasil
ANEXO XVII	Resolução Geral N° 4582/2019 AFIP-Argentina
ANEXO XVIII	Apresentação sobre o sistema de cargas em veículos elétricos
ANEXO XIX	Quadro comparativo carteiras de habilitação válidas
ANEXO XX	Informação Carteira de Habilitação- Paraguai

ANEXO XXI	Proposta de Adendo da Resolução GMC Nº 34/19
ANEXO XXII	Proposta de Resolução de Limitadores de Velocidade - Argentina
ANEXO XXIII	Análise Regime de Propriedade dos Veículos- Br
ANEXO XXIV	Apresentação do "Nada Consta"
ANEXO XXV	Nota da CTF aos Coordenadores Nacionais do SGT Nº 5
ANEXO XXVI	Ata Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo
ANEXO XXVII	Manifestação do setor privado- Notas

Pela Delegação da Argentina
Damiana Claudia Ruffa

Pela Delegação do Brasil
Noboru Ofugi

Pela Delegação do Paraguai
Juan José Vidal Bonin

Pela Delegação do Uruguai
Javier Garagorry



MERCOSUL/SGT Nº 5/ATA Nº 02/19

LVI REUNIÃO DO SGT Nº 5 "TRANSPORTE"

PARTICIPAÇÃO DOS ESTADOS ASSOCIADOS AO MERCOSUL

Ajuda-Memória

A Delegação da República do Chile participou como Estados Associado no desenvolvimento da LVI Reunião do SGT Nº5 "Transporte", Ata Nº 02/19, realizada na cidade de Foz do Iguaçu, República Federativa do Brasil, nos dias 20,21 e 22 de novembro de 2019, no tratamento dos temas da agenda e manifestou seu acordo com relação a Ata.

Os temas tratados foram:

- 1 Harmonização de Procedimentos de Fiscalização de Transporte Internacional Terrestre.
- 2 Transporte de Mercadorias Perigosas.
 - 2.1 Estado de situação do Projeto de Decisão sobre o Acordo para Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas no MERCOSUL.
 - 2.2 Requisitos para elaboração das fichas de Emergência.
 - 2.3 Harmonização dos Procedimentos de Controle de Transporte por Rodovia de Mercadorias Perigosas.
- 3 Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Terrestre.
 - 3.1 Emprego dos Pneus Super largos em eixos dianteiros com suspensão pneumática em ônibus.
 - 3.2 Ônibus MERCOSUL.
 - 3.3 Estabelecimento de Tolerância na Medição de Peso por eixo e peso bruto total nos veículos de Transporte por Rodovia.
 - 3.4 Certificado de Inspeção Técnica Veicular
 - 3.4.1 Veículos Especiais.

3.4.2 Atualização da Resolução GMC Nº 75/97

- 4 Temas derivados do Subgrupo de Trabalho Nº 3 "Regulamentos Técnicos e Evolução de Conformidade - Comissão da Indústria Automotiva."
 - 4.1 Luzes de identificação veicular.
 - 4.2 Freios ABS em Caminhões e Semirreboques
 - 4.3 Classificação de Veículos Automotores e Reboques
 - 4.4 Cinto de Segurança
- 5 Integração digital das informações de transporte de passageiros e de cargas – Sistematização de Dados.
 - 5.1 Lista de Passageiros Web
 - 5.2 Integração do Sistema de Habilitação de Transporte de Passageiros - (SISHAB) no MERCOSUL.
- 6 Identificação Eletrônica de Veículos- RFID.
- 7 Outros Assuntos
 - 7.1 Operador Logístico/Operador Econômico Autorizado (OEA).
 - 7.2 Sistema de carga em Veículos Elétricos.
 - 7.3 Carteira Nacional de Habilitação.
 - 7.4 Emissão Eletrônica dos Certificados de RTO e Selo.
 - 7.5 Instrução GMC.
 - 7.6 Regime de Propriedade dos Veículos que integram a frota autorizada.
 - 7.7 Procedimento para Verificação de Multas de Trânsito.
- 8 Transporte Ferroviário.
- 9 Transporte Marítimo.
- 10 Contribuição do Setor Privado.



Pela Delegação do Chile
Pablo Ortiz

