



**XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO
DE TRABALHO Nº 5**

Transportes do Mercosul

07 a 09 de Novembro 2012

Ipojuca - PE - Brasil



MERCOSUL/SGT Nº 5 / ATA Nº 02/12

XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

Realizou-se na cidade de Ipojuca, Estado do Pernambuco, República Federativa do Brasil, entre os dias 7 e 9 de novembro de 2012, a XLIV Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº5 – Transportes do MERCOSUL, com a presença das delegações da República Federativa do Brasil, da República Argentina e da República Oriental do Uruguai.

Tendo em vista o disposto na Decisão CMC Nº 04/93 “Participação nas Reuniões” e o Artigo 2º da Resolução GMC Nº 26/01 “Atas e Documentos do MERCOSUL”, a Ata e seus Anexos ficam *ad Referendum* da Delegação da Venezuela.

A Lista de Participantes consta do **Anexo I**.

A Agenda aprovada consta do **Anexo II**.

O Resumo da Ata consta do **Anexo III**.

O Chefe da Delegação do Brasil, Sr. Francisco Luiz Baptista da Costa, no exercício da Presidência *Pro Tempore*, procedeu à abertura da reunião supra-referida, dando as boas vindas às delegações, apresentou os convidados especiais que compõem a Delegação do Brasil, representantes do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, do Ministério das Relações Exteriores, do Departamento Nacional de Trânsito e da Superintendência de Seguros Privados, além dos representantes do setor privado, e, agradecendo a presença de todos, reafirmou a importância da evolução do transporte internacional para a região.

Informou, ademais, que, devido à ausência do Coordenador Nacional da Argentina, Sr. Edgardo Colombini, durante a presente reunião, assumiria em seu lugar, de forma alterna, o Sr. Daniel Domínguez (**Anexo V**).

Agradeceu, além, a presença da Secretaria do MERCOSUL e propôs que, a partir de agora, o apoio da SM possa ser uma constante nas reuniões do SGT Nº5.

As delegações da Argentina e do Uruguai saudaram os demais representantes e manifestaram o interesse nos temas a serem tratados e no bom andamento dos trabalhos.

Na ocasião esteve presente Jorge Bastos, Diretor da ANTT, que fez uso da palavra e agradeceu pela sua participação na reunião.

Na Reunião foram tratados os seguintes temas:

1. INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR – (ITV)

1.1. Seguimento da Resolução GMCNº 52/10

A Delegação do Brasil afirmou que seus sistemas estão todos adaptados para o novo CITV e que com relação à internalização das Res. GMCNº 52/10 e Nº 32/09, está mantido o prazo de 180 dias assumido durante a XLIII Reunião, em Buenos Aires. Ademais, informou que o processo se encontra em etapa de regulamentação e a próxima etapa será a publicação de uma portaria DENATRAN, que deverá ocorrer em 14 de dezembro de 2012, para a entrada em vigência em 30 dias.

A Delegação da Argentina informou que está em processo de assinatura, mediante os Expedientes S02:0016203/2012 e S02:0016199/2012, para que se complete a internalização das Res. GMCNº 32/09 e Nº 52/10.

Nesse sentido a Delegação do Uruguai informou que está vigente o sistema desde o ano passado.

1.2. Adesivo: tipografia e cores

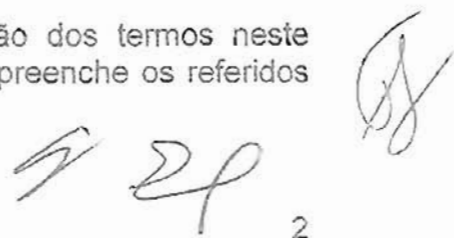
Uma vez concluída as deliberações, as delegações elevaram ao GMC o Projeto de Resolução GMC Nº 01/12 "Especificações do Distintivo de Inspeção Técnica Veicular" (**Anexo IV**), contemplando as especificações do adesivo e sua data de implementação.

1.3. Unificação de critérios de nomenclatura dos itens do Certificado de ITV

As delegações se manifestaram com relação ao quadro comparativo apresentado pela Delegação da Argentina, que consta como **Anexo VI**, contendo a os critérios de nomenclatura para os campos 36, 37, 39, 40 e 41 do CITV, utilizados em cada país.

Nesse sentido, a Delegação do Brasil considerou que o campo número 37 deveria conter apenas os tipos de veículos efetivamente empregados no transporte internacional de passageiros. Manifestou ainda, sua preocupação de que o excessivo detalhamento das informações possam ocasionar transtornos à fiscalização.

As delegações concordaram em não fazer a unificação dos termos neste momento e tomaram conhecimento de como cada país preenche os referidos campos.



Handwritten signatures and initials, including a large signature on the right and initials 'S' and 'ZP' on the left.

Finalmente, concordaram em avaliar sua efetividade dentro de um período de dois anos.

2. TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

2.1. Andamento da Proposta de Atualização dos Anexos I e II do ATIT em tramitação na ALADI

A Delegação do Uruguai, ao assumir a próxima Presidência Pro-Tempore do SGT Nº5, verificará o andamento de tal internalização e informará sobre qualquer ação necessária.

2.2. Proposta de atualização, no âmbito do MERCOSUL, a ser realizada pelo Brasil

A Delegação do Brasil iniciou a reunião com um histórico de como está sendo feita a atualização da regulamentação nacional do Brasil com base na 17ª edição do Livro Laranja da ONU. Foi feita uma apresentação (**Anexo VII**) sobre o projeto de atualização do Acordo do MERCOSUL com base na proposta brasileira, contendo os objetivos, metodologia e cronograma, disponibilizando em CD-ROM, entregue às delegações, para análise, as minutas já elaboradas referentes às partes 1 e 2 do futuro Anexo II do Acordo.

Sugeriu-se utilizar como texto base para a elaboração da atualização do Acordo do MERCOSUL o texto que está sendo elaborado pelo Brasil a fim de facilitar o trabalho do SGT Nº 5, já que as demais delegações não teriam que elaborar um texto, mas discutir a proposta e sua adequação e realizar a tradução para o espanhol.

A Delegação do Uruguai expressou que, de seu ponto de vista, a consultoria é uma necessidade real, fundamental e imprescindível não somente para a tradução, mas para a realização do estudo dos impactos, prescrições específicas por país, e para acompanhar o cronograma proposto pela Delegação do Brasil.

A Delegação do Brasil sugeriu adequar o cronograma em função da possibilidade de contratação da consultoria. Também, sugeriu que o Uruguai, considerando que assumirá a Presidência pro-tempore, retomasse os contatos junto ao GMC para a contratação da consultoria. Sugeriu também que as demais delegações analisassem até março de 2013 o trabalho elaborado pelo Brasil referentes às partes 1 e 2.

As delegações concordaram com a necessidade de avaliar os impactos das novas recomendações do Livro Laranja da ONU, principalmente no que diz respeito à homologação das embalagens e equipamentos de transporte, em função da disponibilidade de laboratórios, do atual cenário de reconhecimento mútuo dos ensaios realizados nos diferentes países e do tipo de indústrias instaladas na região.


 3

Nesse sentido, as delegações concordaram que deve ser dada ênfase aos produtos perigosos transportados mais comumente no MERCOSUL, de forma que o trabalho se traduza na diminuição dos riscos reais do transporte de produtos perigosos na região.

Por fim, as delegações acordaram em iniciar os trabalhos da forma proposta pelo Brasil, ao mesmo tempo em que se desenvolvem os esforços para a contratação de consultoria técnica para elaborar os textos harmonizados, auxiliar na análise do impacto na região, sendo que o cronograma fica sujeito a ajustes em virtude da evolução das ações da contratação.

A Delegação do Uruguai informou que ficaria responsável por dar andamento a tentativa de nova contratação de consultoria junto ao Grupo de Cooperação Internacional (GCI).

As delegações concordaram que é importante realizar um levantamento dos produtos perigosos mais transportados no MERCOSUL para focar os trabalhos e definir prioridades.

Ademais, a Delegação do Brasil informou que criará um endereço de e-mail para troca de informações, a ser fornecido em breve. Por fim, ficou acordada a tentativa de realização de nova reunião em março em Montevideu para que sejam discutidos os avanços.

Devido à urgência de contar com uma norma MERCOSUL atualizada na matéria, as delegações concordaram em avaliar a possibilidade de alternativamente solicitar a contratação da consultora ao GMC, por meio da apresentação de um projeto ao GMC para a utilização do Fundo de Convergência Estrutural do MERCOSUL (FOCEM) através do "Programa IV" do referido fundo.

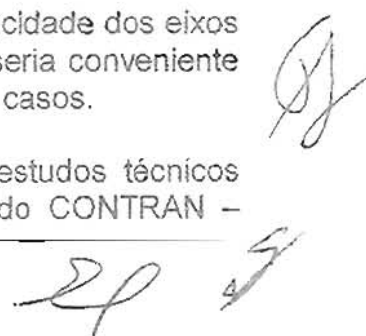
3. ELEMENTOS COMPLEMENTARES AO ACORDO DE PESOS E DIMENSÕES

3.1. Emprego de pneus do tipo super largos nos eixos dianteiros com suspensão pneumática em ônibus

A Delegação do Uruguai, sobre este ponto, e em função dos estudos apresentados em matéria de deterioração do pavimento, por eixo, expressou estar disposta a aceitar uma Resolução que determine como limite máximo de peso para o eixo direcional de ônibus equipados com pneus super largos do tipo 385/55 R22.5 e 385/65 R22.5 o valor de 7t.

A Delegação da Argentina ponderou que, considerando a capacidade dos eixos dianteiros e a capacidade de carga dos pneus super-largos, seria conveniente avaliar a possibilidade de um peso máximo de 7,5t. para estes casos.

A Delegação do Brasil entregou às demais delegações os estudos técnicos realizados pela Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN -



CTAV, que consta com **Anexo VIII**.

As delegações concordaram em seguir analisando este tema.

3.2. Analisar a possibilidade de regular o comprimento das carrocerias de veículos de carga, do tipo trator com semirreboque, trocando o critério atual de comprimento máximo desses equipamentos, independente do veículo trator a ser utilizado (frontal ou de motor dianteiro)

A Delegação da Argentina esclareceu que a proposta objetiva, principalmente, propiciar a igualdade de competição entre os transportadores que utilizem diferentes tipos de veículos tratores.

A Delegação do Brasil informou que foi criado Grupo Interministerial de estudos para analisar as questões referentes a peso e dimensão dos veículos, o qual está considerando a contratação de consultoria visando analisar este tema, devendo abordar os impactos no pavimento, nas obras de arte, na geometria das curvas, na segurança, entre outros.

A Delegação do Uruguai reiterou o exposto na XLIII Reunião, no sentido de que, atualmente, por conta das características de alguns elementos de sua infraestrutura viária, não está em condições de acompanhar a proposta da Delegação da Argentina.

As delegações concordaram que o tema continue sendo objeto de análise.

3.3. Estabelecer tolerâncias nas medidas de pesos por eixo e peso bruto total dos veículos de transporte terrestre

A Delegação do Brasil informou que o assunto está sendo tratado no âmbito do Grupo Interministerial citado no item 3.3., e que tão logo os resultados estejam disponíveis, serão informados aos demais países.

A Delegação do Uruguai indicou que seria um avanço evitar o tratamento desigual entre transportadores nacionais e estrangeiros na aplicação de sanções por excesso de peso.

Expressou, ainda, que aos veículos estrangeiros que circulam por terceiros países, em geral, é aplicado o regime de sanções definido no 2º Protocolo Adicional ao ATIT nos casos de excesso de peso. Afirmou também que o regime de sanções do ATIT não leva em consideração o nível de excesso de peso comprovado, à diferença das normas nacionais, que estabelecem sanções crescentes, quanto maiores são os excessos sobre os limites permitidos. Como não é fácil para os agentes de fiscalização identificar os veículos nacionais que operam o transporte internacional, é de se esperar que situações similares gerem sanções substancialmente diferentes de acordo à nacionalidade do veículo.



As delegações concordaram, ainda, com a necessidade da adequação urgente de uma normativa comum respeito do tema e que as medidas previstas no projeto de resolução mencionado a seguir sejam consideradas de caráter excepcional, com vigência de 1 ano.

De acordo às considerações feitas, as delegações concordaram em encaminhar ao GMC um Projeto de Res. GMC Nº 02/12 "Regime de Infrações e Sanções Aplicáveis por Descumprimento dos Limites de Peso por Veículos de Transporte Rodoviário Internacional do MERCOSUL"(Anexo IV).

O tema continua na agenda do SGT Nº 5.

3.4. Análise da questão de altura dos ônibus

O Departamento Nacional de Trânsito do Brasil disponibilizou às demais Delegações, para análise, ensaios sobre segurança passiva de veículos de piso duplo, o que possibilitará o debate sobre o assunto, que consta como Anexo IX.

O tema segue na agenda do SGT Nº 5.

4. TEMPO DE DIREÇÃO DO MOTORISTA

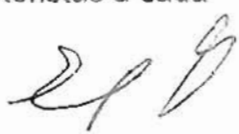
A Delegação do Brasil comunicou que a matéria está tratada na Lei Nº 12.619/2012 e na Resolução CONTRAN Nº 405, que consta como Anexo X. Esclareceu que somente os aspectos tratados nos arts. 5º e 6º da citada Lei deverão ser observados pelos transportadores estrangeiros.

Informou que serão realizados levantamentos nas rodovias federais, pelo Ministério dos Transportes-MT e Ministério do Trabalho e Emprego, para verificar as condições de infraestrutura que possibilitem a parada para descanso dos motoristas.

Informou, ainda, que para a fiscalização serão utilizados os dados do tacógrafo e do diário de bordo.

A Delegação do Uruguai, além dos pontos mencionados na reunião preparatória realizada em Foz do Iguaçu, apontou dificuldades enfrentadas no transporte de passageiros, sobretudo nos trechos da linha Montevideu-São Paulo e solicitou um tratamento mais adequado para a questão da utilização de dupla de motoristas nesse trajeto.

Nesse sentido, a Delegação do Brasil informou que já existe uma regulação interna da ANTT sobre o esquema operacional, que entre outros aspectos determina paradas a cada 4 horas para veículos dotados de sanitário. Quanto ao tempo de direção, a mesma regra também define troca de motoristas a cada oito horas.



A Delegação do Brasil agradeceu as contribuições e sugestões apresentadas e se dispôs a analisar as propostas de flexibilização e de adequação da legislação em discussão. Além disso, ressaltou que a ANTT está com uma agenda de reuniões bilaterais para tratar dos casos específicos que afetam o transporte internacional com cada um dos países envolvidos.

A Delegação do Brasil informou que está envidando esforços no sentido de analisar os impactos dessa legislação para o transporte rodoviário internacional na busca de uma legislação harmonizada no âmbito do MERCOSUL. Comprometeu-se, ainda, a manter informadas as demais delegações sobre os avanços relativos a este tema.

5. PROFISSIONALIZAÇÃO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTADOR INTERNACIONAL RODOVIÁRIO. APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS DOS ESTADOS PARTES

Em cumprimento ao compromisso assumido na reunião técnica de Foz do Iguaçu, a Delegação do Uruguai apresentou um documento sobre "Acesso e Condições de se Exercer a Atividade Profissional de Transportador Internacional de Cargas por Rodovias e seu Exercício no Âmbito do MERCOSUL" (Anexo XI).

A Delegação do Uruguai realizou uma breve descrição dos requisitos básicos contidos na proposta, os quais consideram os aspectos fundamentais das resoluções vigentes do GMC sobre a matéria e elementos de natureza qualitativas discutidos em reuniões anteriores.

De igual maneira foram incorporados temas vinculados com a idade dos veículos, conhecimento possuído pelo Representante Técnico, programa de formação de motoristas e a forma de designação do Representante Legal.

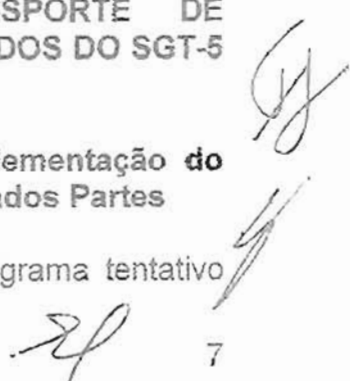
Destacou, além, a importância de dar transparência à identificação dos proprietários dos veículos quando operam em regime de arrendamento mercantil amparados por uma licença originária de outra empresa, e a necessidade que os requisitos estabelecidos para empresas habilitadas também o sejam para os proprietários dos veículos arrendados.

As delegações concordaram em adotar este documento como base para uma análise mais detalhada e por etapas desta questão.

6. INTEGRAÇÃO DAS INFORMAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGA - SISTEMATIZAÇÃO DOS DADOS DO SGT-5 MERCOSUL

6.1. Elaboração de cronograma de ações para a implementação do modelo de intercambio de informações entre os Estados Partes

As delegações acordaram a necessidade de revisar o cronograma tentativo



proposto durante a XLIII Reunião do SGT Nº 5, procurando avançar no quesito de troca de informações em matéria de serviços ocasionais de transporte de passageiros.

As delegações argentina e brasileira informaram sobre alterações no pessoal de informática responsável pela condução do tema.

A Delegação do Brasil se comprometeu a comunicar, em um prazo máximo de 30 dias, os novos interlocutores.

Por sua vez, a Delegação da Argentina informou que os Srs. Iván Venturini (e-mail: iventurini@cent.gov.ar) e Lautaro Duarte (e-mail: lduarte@cent.gov.ar) da "Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte – CENT" estão indicados como interlocutores para discussões a respeito do sistema de informações do MERCOSUL.

A Delegação do Uruguai entregou um documento básico de trabalho sobre a lógica de troca de dados no transporte de cargas, para ser analisado pelas demais delegações (**Anexo XII**). Este documento havia sido entregue quando da realização da Reunião Técnica Preparatória à XLIV Reunião, em Foz do Iguaçu, porém não constou da ata final.

As delegações concordaram em continuar o trabalho de intercâmbio relativo a carga e estudar proposta acerca da troca de informações do serviço regular e ocasional de transporte de passageiros via webservice e adições que venham a ser necessárias nos dicionários de dados já elaborados, de forma a contemplar os itens apresentados pela delegação brasileira durante a Reunião Técnica Preparatória à XLIV Reunião, em Foz do Iguaçu.

A Delegação do Brasil considerando os grandes eventos previstos para os próximos anos, começando em 2013, solicitou que se chegue a um acordo na próxima reunião, conforme Programa de Trabalho de 2013.

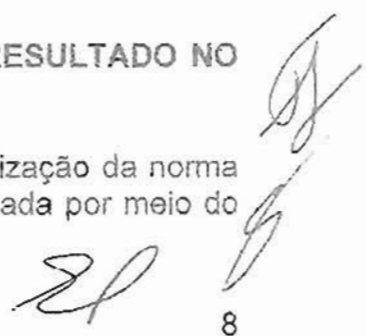
A Delegação do Brasil apresentou um modelo de dados preliminar para subsidiar os estudos, que consta como **Anexo XIII**.

6.2. Criação de uma base de dados operacionais com um portal de transporte do MERCOSUL

As delegações consideraram a possibilidade de não criar o portal único neste momento, mas que cada país, mantenha nos sítios de seus organismos as informações atualizadas. Portanto, o tema se dá por concluído.

7. CABINE DORMITÓRIO NOS VEÍCULOS DE CARGA. RESULTADO NO GMC

As delegações do Brasil e do Uruguai comunicaram a internalização da norma MERCOSUL. No caso do Uruguai, tal internalização foi realizada por meio do Decreto Nº 328/012.

Handwritten signatures and the number 8.

A Delegação da Argentina informou que está em processo de assinatura, mediante os Expedientes S01:0114110/2012, a internalização da Res. GMCNº 25/11.

8. SISTEMA NORMALIZADO DE MEDIÇÃO DA CARGA ÚTIL DOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA. RESULTADO NO GMC

A Delegação do Brasil comunicou a internalização da norma MERCOSUL.

A Delegação da Argentina informou que está em processo de assinatura, mediante os Expedientes S01:0114207/2012, a internalização da Res. GMCNº 26/2011.

A Delegação do Uruguai informou que já internalizou a referida norma, por meio do Decreto Nº 329/012.

9. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

As delegações do Brasil e do Uruguai manifestaram: 1) A importância para que seus países tem o transporte ferroviário como maneira de potencializar as necessidades logísticas respectivas; 2) A vontade de seus organismos de ampliar, modernizar e fortalecer suas infraestruturas, desenvolvendo modernas redes que permitam o tráfico fluído entre os Estados Partes; 3) A importância dada à concretização de reativação da interconexão ferroviária. Em particular a vontade de reativar definitivamente a interconexão Brasil-Uruguai que permita trânsito de mercadoria pelo modo ferroviário entre os países participantes e sua conexão com suas respectivas redes portuárias e; 4) As delegações consideraram como absolutamente indispensável a convocatória para as próximas reuniões dos operadores privados e públicos que participam atualmente em cada Estado Parte, uma vez que estes são os grandes responsáveis pelo desenvolvimento do transportes ferroviário na região.

10. TRANSPORTE MARÍTIMO

Os representantes da Comissão de Transporte Marítimo reuniram-se e elaboraram Ata, que consta como Anexo XIV, discorrendo sobre aos assuntos tratados.

11. TEMAS ENCAMINHADOS SGT Nº 3 - COMISSÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA - (INFORME DO OCORRIDO)

A Delegação do Brasil recebeu relato do representante do IMMETRO sobre os temas que foram encaminhados ao SGT Nº 3: luzes de identificação, cinto de segurança em ônibus, limitador de velocidade em ônibus e profundidade de



sulcos de pneus.

A Ata da Reunião do SGT Nº 3, na qual foi reativada a Comissão da Indústria Automotiva (CIA), está incluída como **Anexo XV**.

A Delegação do Brasil informou que na LXXXIX Reunião do GMC, realizada em Cuiabá, foi discutida a conveniência de que representantes do SGT Nº 5 participem das reuniões da Comissão da Indústria Automotiva do SGT Nº 3, bem como que representantes dessa comissão participem das reuniões do SGT Nº 5.

Nesse sentido, as delegações coincidiram com a conveniência de que os países contatem seus representantes na CIA, para facilitar o tratamento dos temas.

A Delegação do Brasil manifestou a importância, ademais, da participação do setor privado nas futuras reuniões da CIA, bem como informou que pelo Brasil participará o DENATRAN.

12. OUTROS ASSUNTOS

12.1. Avaliação do Programa de Trabalho 2012 e aprovação do Programa de Trabalho 2013-2014

As delegações aprovaram o Relato de Cumprimento do Programa de Trabalho de 2012, apresentado no **Anexo XVI**, e o Programa de Trabalho para 2013-2014, que consta como **Anexo XVII**.

12.2. Seguros

A Delegação do Brasil propôs, como forma de agilização de sua eficácia no MERCOSUL, que a matéria tratada no âmbito da Comissão do artigo 16 do ATIT seja também conduzida mediante uma Resolução do GMC. Informou que as propostas de coberturas mínimas do Seguro de Responsabilidade Civil passarão para: danos a terceiros não transportados US\$ 50.000 por pessoa, US\$ 30.000 por bem e US\$ 200.000 por evento, danos a passageiros US\$ 50.000 por pessoa, US\$ 240.000 por evento e danos a bagagem US\$ 1.000 por passageiro e US\$ 10.000 por evento. Ainda, apresentou Projeto de Res. GMC Nº 02/12 "Modificação dos Valores Mínimos para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Carreteiro em Viagens Internacionais" conforme consta no **Anexo IV**.

As demais delegações manifestaram que estão em condições de acompanhar a proposta.

12.3. Anexo Aduaneiro

A Delegação do Brasil também informou quanto ao art. 13 do Anexo Aduaneiro do ATIT, que trata das garantias de cobertura dos gravames, que durante a

última reunião do Comitê Técnico Nº 2 "Assuntos Aduaneiros", o tema foi recepcionado e que haverá apresentação de Projeto de Resolução GMC durante a próxima reunião, a ocorrer ainda sob a Presidência Pro Tempore Brasileira.

12.4. Convocação para Reunião de Autoridades do Transporte dos Estados Partes para elaboração de Proposta de Objetivos

A Delegação da Argentina apresentou uma pauta para possível encontro de Ministros de Transportes em 2013, com os seguintes temas: a) Transporte Multimodal; b) Segurança Viária nos Corredores MERCOSUL; e c) Agilização nos Passos de Fronteira. Foi sugerido também que a convocação seja feita quando estejam participando todos os Estados Partes do MERCOSUL.

As delegações do Brasil e do Uruguai informaram a concordância com a proposta de convocação e sua conveniência, sugerindo analisar outros temas sobre os quais seja necessário estabelecer diretrizes.

12.5. Proposta de Criação de Grupo com o objetivo de Harmonização dos Procedimentos de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional

A Delegação do Brasil apresentou proposta de criação de Grupo e solicitou às demais delegações a participação de agentes de fiscalização, para que haja discussão produtiva sobre tema de harmonização de procedimentos e operações.

A proposta foi aprovada pelas delegações.

A Delegação do Brasil indicou como seu interlocutor o Sr. Nauber Nunes do Nascimento e solicitou que os demais países indiquem os seus contatos em um prazo de 30 dias.

12.6. Informe Brasileiro sobre Acessibilidade no Transporte de Passageiros

A Delegação do Brasil, a título informativo, apresentou sua Normativa Nacional sobre Acessibilidade, bem como disponibilizou cartilha sobre o assunto, para conhecimento dos demais países. Tal iniciativa se deu porque o tema já vinha sendo comunicado nos diversos fóruns internacionais e, também, porque o Brasil exporta carrocerias para os demais países do MERCOSUL. Para que as demais delegações se aprofundem no tema, a Delegação do Brasil disponibiliza cópia da Resolução ANTT Nº 3871/2012 (Anexo XVIII).

12.7. Utilização de Veículos com Câmara Frigorífica para Transportes de Cargas Perigosas

A Delegação do Uruguai manifestou preocupação com relação à utilização de veículos equipados com câmara frigorífica para transporte de produtos perigosos, originalmente designados apenas para o transporte de produtos de



consumo humano.

Tema segue na agenda do SGT N° 5.

13. APRESENTAÇÃO DO SETOR PRIVADO

Os representantes do Conselho Empresarial de Transporte Rodoviário de Cargas do MERCOSUL, Bolívia e Chile – CONDESUL apresentaram documento que consta como **Anexo XIX**.

Além disso, o CONDESUL enfatizou a grave situação enfrentada pelas empresas de transporte internacional que operam no MERCOSUL, em virtude da greve dos funcionários da Receita Federal.

Representantes do Setor Privado de Transporte Marítimo apresentaram suas considerações que estão incluídas na ata da Comissão de Transporte Marítimo (**Anexo XIX**).

Finalizada a discussão da Agenda, as delegações manifestaram satisfação pelos avanços obtidos, agradeceram pela recepção e hospitalidade, e firmaram a presente Ata.

ANEXOS

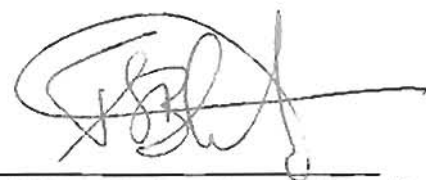
Os Anexos que fazem parte da presente Ata são os seguintes:

Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Agenda
Anexo III	Resumo da Ata
Anexo IV	Normas e Projetos de Norma
Anexo V	Nota S.S.T.A. N° 0596, Ministerio del Interior y Transporte
Anexo VI	Tabela de unificação dos critérios de nomenclatura para os campos 36, 37, 39, 40 e 41 do CITV apresentada pela Delegação da Argentina
Anexo VII	Apresentação sobre o projeto de atualização do Acordo do MERCOSUL apresentada pela Delegação do Brasil
Anexo VIII	Estudos técnicos realizados pela Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN – CTAV
Anexo IX	Ensaio sobre segurança passiva de veículos de piso duplo
Anexo X	Lei N° 12.619/2012 e na Resolução CONTRAN N° 405
Anexo XI	Documento sobre Acesso e Condições de se Exercer a Atividade Profissional de Transportador Internacional de Cargas por Rodovias e seu Exercício no Âmbito do MERCOSUL
Anexo XII	Documento básico de trabalho sobre a lógica de troca de dados no transporte de cargas apresentado pela Delegação do Uruguai
Anexo XIII	Documento sobre Dicionário de Dados – Informações

	Complementares para o Webservice de Passageiros apresentado pela Delegação do Brasil
Anexo XIV	Atada Comissão de Transporte Marítimo
Anexo XV	Cópia da Ata do SGT N° 3 "Normas Técnicas e Avaliação da Conformidade" - Comissão da Indústria Automotiva
Anexo XVI	Relato de Cumprimento do Programa de Trabalho de 2012
Anexo XVII	Programa de Trabalho para 2013
Anexo XVIII	Cópia da Resolução ANTT N° 3871/2012 apresentada pela Delegação do Brasil
Anexo XIX	Documento Conselho Empresarial de Transporte Rodoviário de Cargas do MERCOSUL, Bolívia e Chile – CONDESUL e Declaração feita pelo setor privado uruguaio



Pela República Argentina
Daniel Domínguez



Pela República Federativa do Brasil
Francisco Luiz Baptista da Costa



Pela República Oriental do Uruguai
Eliana Embid



**ATA DA XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5
“TRANSPORTES”
IPOJUCA/PE, 7 A 9 DE NOVEMBRO DE 2012.**

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES



ATA DA XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5
“TRANSPORTES”
IPOJUCA/PE, 7 A 9 DE NOVEMBRO DE 2012.

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
Chefe da Delegação: Francisco Luiz Baptista da Costa	Coordenador Brasileiro do SGT-5 Ministério dos Transportes - MT
Delegados: Jorge Bastos	Diretor - ANTT
Manoel Lucivio de Loiola	Procurador-Geral - ANTT
Sonia Rodrigues Haddad	Superintendente de Transporte Passageiros - ANTT
Noboru Ofugi	Superintendente de Transporte Cargas - ANTT
Nauber Nunes do Nascimento	Superintendente Fiscalização - ANTT
Anderson Paulino Araujo Couto	Gerente - ANTT
Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira	Gerente - ANTT
Wilbert Ribeiro Junquilha	Gerente - ANTT
Marcelo Vinaud Prado	Gerente - ANTT
Tito Lívio Pereira Queiroz e Silva	Gerente - ANTT
Paula Denize de Pina Picquet	Gerente - ANTT
José Glauco A. A. Dias	Gerente - ANTT
Marcos Antonio Lima das Neves	Assessor - ANTT
Helano Teixeira Moreira	Coordenador - ANTT
Carlos Alexandre da Silva Nader Motta	Especialista - ANTT
Tatiana Furtado Alvim	Especialista - ANTT
Rodrigo Lucius de Amorim	Especialista - ANTT
João Henrique Bayão	Assessor - Ministério das Relações Exteriores - MRE
Neyla Ney Teixeira Machado	Advogada - DENATRAN
Júlio César de Mattos Zambon	Inspetor - DPRF
Wladimir da Silva Nobre Formiga	Agente - DPRF
Victor Gomes Simão	Pesquisador - INMETRO
André Luis S. A. Coelho	Superintendente - ANTAQ
Inês Fátima de Sousa Moura	Assessora - ANTAQ
Regina Célia Barcelos Lima	Assessora - ANTAQ



ATA DA XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5
“TRANSPORTES”
IPOJUCA/PE, 7 A 9 DE NOVEMBRO DE 2012.

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
Fábio da Silva Andrade	Assessor - Marinha do Brasil
Alfredo Fonseca Barcelos	Assessor – Diretoria de Portos e Costas – Marinha do Brasil
Observadores:	
Ataíde Almeida	Assessor - ABRATI
Ademir Pozzani	Vice-Presidente NTC & Logística
Sônia Rotondo	Diretora – NTC & Logística
Guilherme Mundstock Boger	Gerente - ABTI
Gladys Vinci	Coordenadora - ABTI
Alfredo Peres da Silva	Presidente - AMPEF
Ricardo Pereira	Secretário Executivo – Comitê Rio de Janeiro – BR/AR/UY
José Carlos Almeida	Consultor - FENSEG
José Válido Azevêdo da Conceição	Diretor – CONTTMAF/SINDMAR
Roberto Galli	Vice-Presidente Executivo - SYNDARMA
Pedro Henrique Garcia	Assessor – Cia. Libra de Navegação
Doreni Caramori	Procurador - Planalto Transportes Ltda
Alexandre Antonovas dos Reis	Gerente - Expresso El Aguilucho
Glória Aranha	Gerente - FENSEG
Danilo de Souza Sobreira	Assessor - FENSEG
Luis Carlos Moscardini	Gerente - Magna Seguros
Fábio Siccherino	Diretor - LOG-IN Logística Intermodal S. A.
Stella Silva Cabreira	Gerente - LOG-IN Logística Intermodal S. A.
Maria Rita Prates	Procuradora - Super Carga Transportes Ltda
Walter Prates da Cruz Prates	Gerente – Super Carga Transportes Ltda
Ricardo Leite Ponzi	Presidente - FNTTAA
Abel Moreira Paré	Presidente – Rede Transporte
Jorge do Carmo	Assessor - FETRACAN
Diego Augusto Bortoletto	Supervisor - Wynn´s Oil Company
Alexandre Gabriel	Gerente - Wynn´s Oil Company
Carlos Alberto Silveira Marins Filho	Diretor - Petrosystem
Angela Vila Trindade	Gerente - Pluma Conforto e Turismo S.A



**ATA DA XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5
“TRANSPORTES”
IPOJUCA/PE, 7 A 9 DE NOVEMBRO DE 2012.**

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
Claudio Fontenelle	Gerente - Aliança Navegação e Logística Ltda.

DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA ARGENTINA	
Chefe da Delegação: Daniel Dominguez	Jefe de Gabinete - Subsecretaria de Transporte Automotor - SSTA
Delegados: Raul Cuenca	Asuntos Internacionales - SSTA
Orlando Grassetti	Secretario Ejecutivo - Comission de Transito e Seguridad Viaria - SSTA
Gaston Abas	Consejero - Cancilleria
Ramón Ignacio Fernández	Subprefecto - Prefectura Naval Argentina
Observadores: Flavio Nicolino	Gerente - Crucero Del Norte
Adriana Alejo	Administradora Ejecutiva - SEMARBRA
Eduardo Yaya	FADEEAC
Rodolfo Emilio Levrero	Levrero Abogados
Indart Daniel	Secretario General - FADEEAC



ATA DA XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5
“TRANSPORTES”
IPOJUCA/PE, 7 A 9 DE NOVEMBRO DE 2012.

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI	
Chefe da Delegação: Eliana Embid	Diretora – Gerente de Transporte por Carretera -DNT/MTOP
Delegados: Gustavo Figueredo	Director General de Transporte Fluvial y Maritimo - MTOP
José Luis Larramendi	Asessor - DNT/MTOP
Javier Garagorry	Asessor - DNT/MTOP
Liliana Dearmas	Asessora – DNT/MTOP
Álvaro Fierro Matauth	Vicepresidente - Administración de Ferrocarriles del Estado
Liliana Peirano	Secretaria General - Administración Nacional de Puertos
Melizza Rosano Alvarez	Embajada de Uruguay en Brasilia
Observadores: Mauro Borzacconi	Presidente - CATIDU
Carlos Grossi	Vice Presidente - CATIDU
Nestor Luraschi	Gerente - CATIDU
Mario Baubeta Colffield	Presidente – Centro de Navegacion
Jorge Guillermo Douglas Sabattini	Union de Exportadores



**ATA DA XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5
“TRANSPORTES”
IPOJUCA/PE, 7 A 9 DE NOVEMBRO DE 2012.**

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

SECRETARIA DO MERCOSUL	
Sabrina Pizzinato	Secretaria do MERCOSUL
Mario Melgarejo	Secretaria do MERCOSUL

ANEXO II

XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ACTA Nº 02/12

Ipojuca, 07 a 09 de novembro de 2012

AGENDA

- 1. INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR – (ITV)**
 - 1.1. Seguimento da Resolução GMCNº 52/10**
 - 1.2. Adesivo: tipografia e cores**
 - 1.3. Unificação de critérios de nomenclatura dos itens do Certificado de ITV**

- 2. TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS**
 - 2.1. Andamento da Proposta de Atualização dos Anexos I e II do ATIT em tramitação na ALADI**
 - 2.2. Proposta de atualização, no âmbito do MERCOSUL, a ser realizada pelo Brasil**

- 3. ELEMENTOS COMPLEMENTARES AO ACORDO DE PESOS E DIMENSÕES**
 - 3.1. Emprego de pneus do tipo super largos nos eixos dianteiros com suspensão pneumática em ônibus**
 - 3.2. Analisar a possibilidade de regular o comprimento das carrocerias de veículos de carga, do tipo trator com semirreboque, trocando o critério atual de comprimento máximo desses equipamentos, independente do veículo trator a ser utilizado (frontal ou de motor dianteiro)**
 - 3.3. Estabelecer tolerâncias nas medidas de pesos por eixo e peso bruto total dos veículos de transporte terrestre**
 - 3.4. Análise da questão de altura dos ônibus**

- 4. TEMPO DE DIREÇÃO DO MOTORISTA**

- 5. PROFSSIONALIZAÇÃO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTADOR**

INTERNACIONAL RODOVIÁRIO. APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS DOS ESTADOS PARTES

6. INTEGRAÇÃO DAS INFORMAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGA - SISTEMATIZAÇÃO DOS DADOS DO SGT-5 MERCOSUL

6.1. Elaboração de cronograma de ações para a implementação do modelo de intercambio de informações entre os Estados Partes

6.2. Criação de uma base de dados operacionais com um portal de transporte do MERCOSUL

7. CABINE DORMITÓRIO NOS VEÍCULOS DE CARGA. RESULTADO NO GMC

8. SISTEMA NORMALIZADO DE MEDIÇÃO DA CARGA ÚTIL DOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA. RESULTADO NO GMC

9. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

10. TRANSPORTE MARÍTIMO

11. TEMAS ENCAMINHADOS SGT Nº 3 - COMISSÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA - (INFORME DO OCORRIDO)

12. OUTROS ASSUNTOS

12.1. Avaliação do Programa de Trabalho 2012 e aprovação do Programa de Trabalho 2013-2014

12.2. Seguros

12.3. Anexo Aduaneiro

12.4. Convocação para Reunião de Autoridades do Transporte dos Estados Partes para elaboração de Proposta de Objetivos

12.5. Proposta de Criação de Grupo com o objetivo de Harmonização dos Procedimentos de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional

12.6. Informe Brasileiro sobre Acessibilidade no Transporte de Passageiros

12.7. Utilização de Veículos com Câmara Frigorífica para Transportes de Cargas Perigosas

13. APRESENTAÇÃO DO SETOR PRIVADO

ANEXO III

XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ACTA Nº 02/12

Ipojuca, 07 a 09 de novembro de 2012

RESUMO DA ATA

I- BREVE INDICAÇÃO DOS TEMAS TRATADOS

Foram tratados todos os temas da Agenda, que consta como Anexo II da Ata Nº 02/12 da XLIV Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho Nº 5 “Transportes”.

II- NORMAS E PROJETOS DE NORMAS

Os Projetos de Resolução que são elevados ao GMC constam no **ANEXO IV**

P. Res Nº 01/12	ESPECIFICACIONES DEL DISTINTIVO DE INSPECCION TÉCNICA VEHICULAR
P. Res Nº 0 2/12	REGIME DE INFRAÇÕES E SANÇÕES APLICÁVEIS POR DESCUMPRIMENTO DOS LIMITES DE PESO POR VEÍCULOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL NO MERCOSUL
P. Res Nº 0 3/12	MODIFICAÇÃO DOS VALORES MÍNIMOS PARA O SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO EM VIAGEM INTERNACIONAL

III- DOCUMENTOS ELEVADOS A CONSIDERAÇÃO DO CMC

Não se elevam.

IV- SOLICITAÇÕES

MERCOSUR/XLIV SGT N° 5 P. RES N° 01/12

ESPECIFICACIONES DEL DISTINTIVO DE INSPECCION TÉCNICA VEHICULAR

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, el Protocolo de Ushuaia sobre Compromiso Democrático en el MERCOSUR, la República de Bolivia y la República de Chile y las Resoluciones N° 75/97, N° 32/09 y N° 52/10 del Grupo Mercado Común.

CONSIDERANDO:

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

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

Que sin perjuicio de lo anterior, resulta conveniente facilitar las tareas de fiscalización de las autoridades competentes en la materia a través de un distintivo, u oblea, a ser colocado en los parabrisas de los vehículos como prueba de haber pasado favorablemente la inspección técnica.

Que resulta conveniente aprobar disposiciones específicas sobre el diseño, contenido y características materiales que deben tenerse en cuenta para la confección de tales distintivos u obleas.

**EL GRUPO MERCADO COMUN
RESUELVE:**

Art. 1 - Aprobar las especificaciones del distintivo u oblea de la inspección técnica vehicular que constan en el Anexo que forma parte de la presente Resolución.

Art. 3 - Los Estados Partes indicarán en el ámbito del SGT N° 5 los organismos nacionales competentes para la implementación de la presente Resolución.

Art. 4 - Esta Resolución deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes antes del __/__/__.

XLIV SGT N° 5 - Ipojuca - 09/XI/12



ANEXO

ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LAS OBLEAS DE REVISION TECNICA VEHICULAR

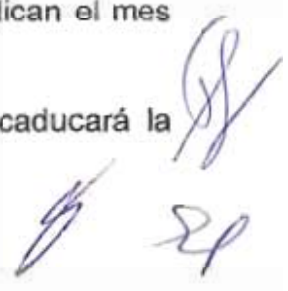
1. Se confeccionarán en papel de gramaje 90gr/m², o papel sintético destructible, autoadhesivo en su cara principal (anverso). Sobre el autoadhesivo tendrá un papel o plástico de respaldo de fácil desprendimiento.
2. Tendrán la forma de un rectángulo de 100mm de base y 70mm de altura sin tomar en cuenta, las dimensiones del papel de respaldo.
3. El autoadhesivo a utilizar deberá tener alta calidad de pegamento, alta resistencia a la radiación solar y a la condensación de humedad, así como ser resistente a solventes orgánicos, alcoholes y otros elementos químicos.
4. El material de las obleas deberá ser tal que, si se pretendiera desprender las mismas del parabrisas se rompan; para ello el papel deberá ser destructible o tener cortes transversales en ambos sentidos sin llegar a cortarlas.
5. Las obleas se numerarán en forma correlativa con tipografía que establecerá la Autoridad Competente de cada país.
6. Las obleas serán impresas a cuatro tintas con pantografeado de texto, y contendrán como elemento de seguridad un holograma genérico, destructible, con perforación tipo estrellas del logotipo del MERCOSUR.
7. Contendrán en el anverso el logo del MERCOSUR, la bandera del País, la identificación de la Autoridad Competente correspondiente, el número correlativo, un Código de barras con Tipografía Codebar 128 Medium, cuerpo de 20 puntos, y la validez. Sobre el fondo, aparecerá la leyenda MERCOSUR en forma ondulada de acuerdo al diseño general que se presenta en el numeral 11.

Será opcional la inclusión en la oblea del nombre del Centro de Revisión Técnica.

8. Los dos últimos dígitos del año de vencimiento de la inspección técnica aparecerán en un rectángulo cuyo color de fondo se ha preasignado según se indica en el cuadro que aparece más abajo.

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

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



Los colores a utilizar por año son los siguientes:

Año	Color	Patrón RGB
2013	Marrón	R:242 G:105 B:051
2014	Verde	R:058 G:252 B:113
2015	Amarillo	R:252 G:236 B:091
2016	Azul	R:078 G:148 B:252
2017	Bermellón	R:252 G:028 B:043
2018	Blanco	R:242 G:242 B:242
2019	Marrón	R:242 G:105 B:051

9. El color de las partes superior e inferior de la oblea tendrá la misma tonalidad que el del año de emisión de la misma, a efectos de permitir su rápida identificación por los agentes de fiscalización.
10. Las obleas serán entregadas exclusivamente a los vehículos automotores y serán pegadas en el lado interior, inferior derecho de los parabrisas por funcionarios de la planta de revisión técnica.
11. Modelo de diseño según especificaciones:




MERCOSUR/XLIV SGT N° 5 / ATA N° 2/12

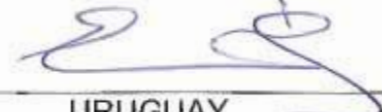
XLIV REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 TRANSPORTES

MERCOSUR/SGT N° 5 / REC. N° __/12

El Subgrupo de Trabajo N° 5 Transportes recomienda al Grupo Mercado Común adoptar como Resolución la presente Recomendación N° __/12, para las especificaciones del distintivo u oblea de la inspección técnica vehicular.



ARGENTINA



URUGUAY



BRASIL

ESPECIFICAÇÕES DO DISTINTIVO DE INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR

TENDO EM VISTA: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto, o Protocolo de Ushuaia sobre Compromisso Democrático no MERCOSUL, Bolívia e Chile e as Resoluções N° 75/97, 32/09 e 52/10 do Grupo Mercado Comum.

CONSIDERANDO:

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

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

Que sem prejuízo do anterior, é conveniente facilitar as tarefas de fiscalização das autoridades competentes na matéria através de um distintivo, ou selo, a serem colocados nos para-brisas dos veículos como prova de ter sido aprovado na inspeção técnica.

Que é conveniente aprovar disposições específicas sobre o projeto, conteúdo e características materiais que devem ser levado em conta para a confecção de tais distintivos ou selos.

O GRUPO MERCADO COMUM RESOLVE:

Art. 1º - Aprovar as especificações do distintivo ou selo da inspeção técnica veicular que constam no Anexo que forma parte da presente Resolução.

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

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

ANEXO

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DOS ADESIVOS DE REVISÃO TÉCNICA VEICULAR

1. Serão feitos em papel com gramatura de 90gr/m² ou papel sintético adesivo destrutível em sua face principal (anverso). Sobre o adesivo será colocado um papel ou plástico de suporte casca fácil.
2. Eles terão a forma de um retângulo de 100 mm de base e 70 mm de altura, sem ter em conta as dimensões do papel de suporte.
3. O adesivo utilizado deve conter cola de alta qualidade, alta resistência à luz solar e à condensação de umidade, e ser resistente a solventes orgânicos, alcoóis e outros produtos químicos.
4. O material do adesivo deverá ser tal que, se houver a tentativa de retirá-lo do para-brisas ele se rasgará; para isso, o papel tem de ser destrutível ou ter cortes transversais em ambas as direções sem cortar totalmente os adesivos.
5. Os adesivos serão numerados de forma correlativa com tipografia que estabelecerá a Autoridade Competente de cada país.
6. Os adesivos serão impressos em quatro cores com texto pantografado, e conterão como elemento de segurança um holograma genérico, destrutível, com perfuração tipo estrela do logotipo do MERCOSUL.
7. Conterá no anverso o logotipo do MERCOSUL, a bandeira do País, a identificação da Autoridade Competente, o número correlativo, um código de barras com a tipografia Codebar 128 Medium, 20 pontos de corpo, e a validade. No fundo, aparecerá a legenda MERCOSUL ondulada moldada de acordo com o projeto apresentado a no numeral 11.

Será opcional a inclusão no adesivo do nome Centro de Revisão Técnica.

8. Os dois últimos dígitos do ano de vencimento da inspeção técnica aparecerão em um retângulo cuja cor de fundo foi pré-definida conforme aa tabela abaixo.

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

Nos adesivos apareceram perfurados o mês e o ano de vencimento da validade da inspeção.

As cores a serem utilizadas por ano são as seguintes:

Ano	Cor	Padrão RGB
2013	Marrom	R:242 G:105 B:051
2014	Verde	R:058 G:252 B:113
2015	Amarelo	R:252 G:236 B:091

2016	Azul	R:078 G:148 B:252
2017	Vermelho	R:252 G:028 B:043
2018	Branco	R:242 G:242 B:242
2019	Marrom	R:242 G:105 B:051

9. A cor das partes superior e inferior do adesivo terá a mesma tonalidade que a do ano de emissão da mesma, a efeitos de permitir sua rápida identificação pelos agentes de fiscalização.
10. Os adesivos serão entregues apenas aos veículos automotores e serão fixados no lado interior inferior direito dos para-brisas, por funcionários do Centro de Revisão Técnica.
11. Projeto do modelo de acordo com as especificações:



[Handwritten signature]

MERCOSUL/XLIV SGT Nº 5 / ATA Nº 2/12

XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 TRANSPORTES

MERCOSUL/SGT Nº 5 / REC. Nº __/12

O Subgrupo de Trabalho Nº 5 Transportes recomenda ao Grupo Mercado Comum adotar como Resolução a presente Recomendação Nº __/12, para as especificações de distintivo ou selo da inspeção técnica veicular.

ARGENTINA



URUGUAI



BRASIL

MERCOSUR/XLIV SGT N° 5 P.RES N° 02/12

REGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES APLICABLES POR INCUMPLIMIENTO DE LOS LIMITES DE PESO EN VEHICULOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN EL MERCOSUR

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, el Protocolo de Ushuaia sobre Compromiso Democrático en el MERCOSUR, la República de Bolivia y la República de Chile y las Resoluciones N° 65/08, del Grupo Mercado Común.

El régimen de sanciones por infracciones a la normativa sobre pesos máximos admitidos a vehículos de transporte internacional por carretera definido en el Anexo IV del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

CONSIDERANDO:

Que las sanciones por infracciones a dicha normativa, no toman en cuenta el nivel del exceso comprobado, a diferencia de las normativas nacionales que establecen sanciones crecientes cuanto mayores sean los excesos sobre los límites permitidos.

Que no resulta fácil identificar los vehículos nacionales que están desarrollando operaciones de transporte internacional, al contrario de lo que ocurre con los vehículos extranjeros, por lo que en los hechos se produce un tratamiento desigual entre unos y otros cuando se aplican sanciones por excesos de peso.

Que es necesario evitar toda discriminación entre vehículos de transporte internacional de cargas y pasajeros de los diferentes países del MERCOSUR.

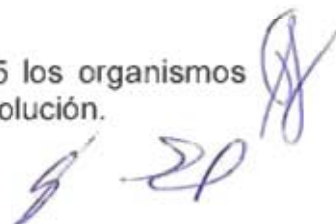
**EL GRUPO MERCADO COMUN
RESUELVE:**

Art. 1 - Aplicar en carácter excepcional hasta el 01/01/2014, al transporte internacional por carretera de cargas y pasajeros, en los casos de excesos de peso, el régimen nacional de sanciones considerando como límites máximos los acordados a nivel del MERCOSUR.

Art. 2 – Los Estados Partes deberán perfeccionar los Acuerdos de Pesos y Dimensiones vigentes en el MERCOSUR, así como su régimen de sanciones, de forma tal que la normativa aplicable sea la acordada por consenso en la región.

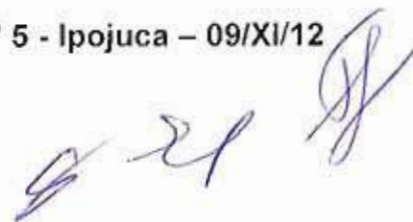
Art. 3 – Los Estados Partes dispondrán en sus respectivos sitios electrónicos, las informaciones relativas a los cálculos de las sanciones, en los casos de exceso de peso.

Art. 4 - Los Estados Partes indicarán en el ámbito del SGT N° 5 los organismos nacionales competentes para la implementación de la presente Resolución.



Art. 5 - Esta Resolución deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes antes del __/__/__.

XLIV SGT N° 5 - Ipojuca – 09/XI/12

A handwritten signature in blue ink, consisting of several stylized, overlapping loops and lines, positioned to the right of the typed text.

MERCOSUR/XLIV SGT N° 5 / ATA N° 2/12

XLIV REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 TRANSPORTES

MERCOSUR/SGT N° 5 / REC. N° __/12

El Subgrupo de Trabajo N° 5 Transportes recomienda al Grupo Mercado Común adoptar como Resolución la presente Recomendación N° __/12, para el régimen de infracciones y sanciones aplicables por incumplimiento de los límites de peso en vehículos de transporte internacional por carretera en el MERCOSUR



ARGENTINA



BRASIL



URUGUAY

MERCOSUR/XLIV SGT N° 5 P. RES N° 02/12

**REGIME DE INFRAÇÕES E SANÇÕES APLICÁVEIS POR DESCUMPRIMENTO
DOS LIMITES DE PESO POR VEÍCULOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
INTERNACIONAL NO MERCOSUL**

TENDO EM VISTA: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto, o Protocolo de Ushuaia sobre Compromisso Democrático no MERCOSUL, Bolívia e Chile e a Resolução N° 65/08 do Grupo Mercado Comum.

O regime de sanções por infrações à normativa sobre pesos máximos admitidos aos veículos de transporte rodoviário internacional definido no Anexo IV do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

CONSIDERANDO:

Que as sanções por infrações à referida normativa não levam em conta o nível de excesso comprovado, a diferença das normativas nacionais, que estabelecem sanções crescentes quanto maiores forem os excessos sobre os limites permitidos.

Que não é fácil identificar os veículos nacionais que estão realizando operações de transporte internacional, ao contrário do que ocorre com os veículos estrangeiros, resultando em um tratamento desigual entre uns e outros quando se aplicam sanções por excessos de peso.

Que é necessário evitar toda discriminação entre veículos de transporte internacional de cargas e passageiros dos diferentes países do MERCOSUL.

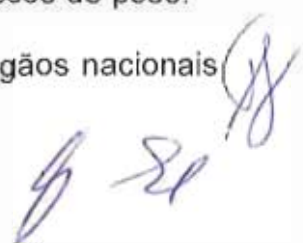
**O GRUPO MERCADO COMUM
RESOLVE:**

Art. 1° - Aplicar, até o 01/01/2014, ao transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros, nos casos de excesso de peso, excepcionalmente, o regime nacional de sanções, considerando como limites máximos os acordados no MERCOSUL.

Art. 2° - Os Estados Partes deverão aperfeiçoar os Acordos de Pesos e Dimensões vigentes no MERCOSUL, bem como seu regime de sanções, de forma tal que a normativa aplicável seja a acordada por consenso na região.

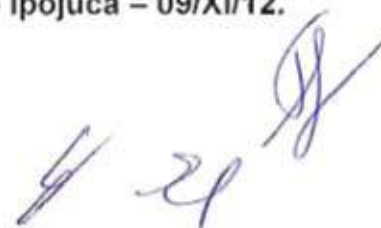
Art. 3° - Os Estados Partes disponibilizarão, em seus respectivos sítios eletrônicos, as informações relativas aos cálculos das sanções, nos casos de excesso de peso.

Art. 4° - Os Estados Partes indicarão, no âmbito do SGT N° 5, os órgãos nacionais competentes para a implementação da presente Resolução.



Art. 5º - Esta Resolução deverá ser incorporada ao ordenamento jurídico dos Estados Partes antes de __/__/__.

XLIV SGT N° 5 - Ipojuca – 09/XI/12.

Handwritten signature and initials in blue ink, appearing to be 'G 21' followed by a stylized signature.

MERCOSUL/XLIV SGT Nº 5 / ATA Nº 2/12

XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 TRANSPORTES

MERCOSUL/SGT Nº 5 / REC. Nº __/12

O Subgrupo de Trabalho Nº 5 Transportes recomenda ao Grupo Mercado Comum adotar como Resolução a presente Recomendação Nº __/12, para o regime de infrações e sanções aplicáveis por descumprimento dos limites de peso em veículos de transporte rodoviário internacional no MERCOSUL



ARGENTINA



BRASIL



URUGUAI

MERCOSUR/XLIV SGT N° 5 P.RES. N° 03/12

MODIFICACIÓN DE LOS VALORES MÍNIMOS PARA EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTADOR CARRETERO EN VIAJES INTERNACIONALES

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, el Protocolo de Ushuaia sobre Compromiso Democrático en el MERCOSUR, Bolivia y Chile.

CONSIDERANDO:

Que en el artículo 5 del Anexo III - Seguros del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT se establecen los valores mínimos de cobertura para el Seguro de Responsabilidad Civil del Transportador Carretero en Viajes Internacionales;

Que esos valores ya no atienden a los objetivos para los cuales fueron fijados, es decir, cubrir los primeros gastos derivados de daños personales y/o materiales derivados de accidentes;

Que el tema ya ha sido remitido para su tratamiento a la Comisión del Artículo 16 del Acuerdo Sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT;

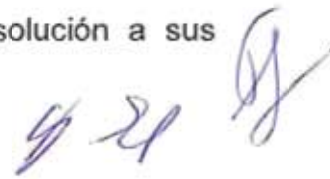
Que resulta conveniente que dicha modificación se apruebe formalmente como norma MERCOSUR;

**EL GRUPO MERCADO COMÚN
RESUELVE:**

Art. 1 - Aprobar los nuevos valores indicados abajo, en sustitución de los que constan en el art. 5 del Anexo III - Seguros del Acuerdo Sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT:

- Responsabilidad civil por daños a terceros no transportados: US\$ 50.000 por persona, US\$ 30.000 por daños materiales y US\$ 200.000 por acontecimiento (catástrofe).
- Responsabilidad civil por daños a pasajeros: US\$ 50.000 por persona y US\$ 240.000 por acontecimiento (catástrofe). Para equipaje US\$1.000 por persona y US\$ 10.000 por acontecimiento (catástrofe).

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



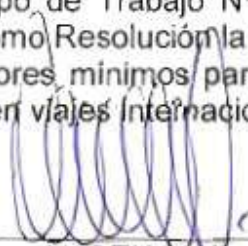
XLIV SGT N° 5 – Ipojuca – 09/XI/12.

MERCOSUR/XLIV SGT N° 5 / ACTA N° 2/12

XLIV REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 TRANSPORTES

MERCOSUR/SGT N° 5 / REC. N° __/12

El Subgrupo de Trabajo N° 5 Transportes recomienda al Grupo Mercado Común adoptar como Resolución la presente Recomendación N° __/12, para la modificación de los valores mínimos para el Seguro de Responsabilidad Civil del transportador carretero en viajes internacionales.



ARGENTINA



URUGUAY



BRASIL

MERCOSUL/XLIV SGT Nº 5 P. RES. Nº 03/12

MODIFICAÇÃO DOS VALORES MÍNIMOS PARA O SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO EM VIAGEM INTERNACIONAL

TENDO EM VISTA: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto, o Protocolo de Ushuaia sobre Compromisso Democrático no MERCOSUL, Bolívia e Chile.

CONSIDERANDO:

Que no artigo 5º do Anexo III - Seguros do Acordo Sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT estão estabelecidos os valores mínimos de cobertura para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional;

Que esses valores já não atendem os objetivos para os quais foram fixados, ou seja, cobrir as primeiras despesas decorrentes de danos pessoais e/ou materiais decorrentes de acidentes;

Que o tema já teve o seu encaminhamento, com acolhimento pela Comissão do Artigo 16 do Acordo Sobre Transporte Internacional Terrestre -ATIT;

Que é conveniente que a referida modificação seja aprovada formalmente como norma MERCOSUL;

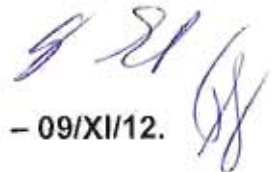
**O GRUPO MERCADO COMUM
RESOLVE:**

Art. 1º - Aprovar os novos valores abaixo indicados, em substituição aos que constam no art. 5º do Anexo III - Seguros do Acordo Sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT:

- Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados: US\$ 50.000 por pessoa, US\$ 30.000 por danos materiais e US\$ 200.000 por acontecimento (catástrofe).
- Responsabilidade civil por danos a passageiros: US\$ 50.000 por pessoa e US\$ 240.000 por acontecimento (catástrofe). Para bagagem US\$1.000 por pessoa e US\$ 10.000 por acontecimento (catástrofe).

Art. 2º - Os Estados Partes deverão incorporar a presente Resolução aos seus ordenamentos jurídicos internos antes de / / .

XLIV SGT Nº 5 – Ipojuca – 09/XI/12.



MERCOSUL/XLIV SGT N° 5 / ATA N° 2/12

XLIV REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO N° 5 TRANSPORTES

MERCOSUL/SGT N° 5 / REC. N° __/12

O Subgrupo de Trabalho N° 5 Transportes recomenda ao Grupo Mercado Comum adotar como Resolução a presente Recomendação N° __/12, para a modificação dos valores mínimos para o Seguro de Responsabilidade Civil do transportador rodoviário em viagem internacional.



ARGENTINA



URUGUAI



BRASIL

FORMULÁRIO PARA A APRESENTAÇÃO DO RESULTADO DAS CONSULTAS PREVISTAS NA DEC.CMC Nº 20/02 art. 2**Projeto de RES. Nº 01/12****Título: ESPECIFICAÇÕES DO DISTINTIVO DE INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR****Foro Negociador: SGT Nº5**

	Argentina	Brasil	Uruguai	Venezuela
1.- Ato necessário para incorporar a norma ao ordenamento nacional.	Disposição	Portaria	Decreto	
2.-Prazo necessário para a incorporação da norma nos respectivos ordenamentos jurídicos.	180 dias	180 dias	180 dias	
3.- Órgão/s Interno/s responsável/s da incorporação.	Subsecretaria de Transporte Automotor S.S.T.A	DENATRAN	MTOP	

FORMULÁRIO PARA A APRESENTAÇÃO DO RESULTADO DAS CONSULTAS PREVISTAS NA DEC.CMC Nº 20/02 art. 2

Projeto de RES. Nº 02/12

Titulo: REGIME DE INFRAÇÕES E SANÇÕES APLICÁVEIS POR DESCUMPRIMENTO DOS LIMITES DE PESO POR VEÍCULOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNAICONAL NO MERCOSUL

Foro Negociador: SGT N°5

	Argentina	Brasil	Uruguai	Venezuela
1.- Ato necessário para incorporar a norma ao ordenamento nacional.	Disposição	Resolução	Resolução	
2.-Prazo necessário para a incorporação da norma nos respectivos ordenamentos jurídicos.	120 dias	60 dias	60 dias	
3.- Órgão/s Interno/s responsável/s da incorporação.	Subsecretaria de Transporte Automotor S.S.T.A	ANTT	MTOP	

FORMULÁRIO PARA A APRESENTAÇÃO DO RESULTADO DAS CONSULTAS PREVISTAS NA DEC.CMC Nº 20/02 art. 2

Projeto de RES. Nº 03/12

Título: MODIFICAÇÃO DOS VALORES MÍNIMOS PARA O SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO EM VIAGEM INTERNACIONAL

Foro Negociador: SGT Nº5

	Argentina	Brasil	Uruguai	Venezuela
1.- Ato necessário para incorporar a norma ao ordenamento nacional.	Disposição	Resolução	Decreto	
2.-Prazo necessário para a incorporação da norma nos respectivos ordenamentos jurídicos.	180 dias	180 dias	180 dias	
3.- Órgão/s Interno/s responsável/s da incorporação.	Subsecretaria de Transporte Automotor S.S.T.A	SUSEP	Poder Ejecutivo	



Ministerio del Interior y Transporte
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transporte Automotor

NOTA S.S.T.A. Nº: 0596-1

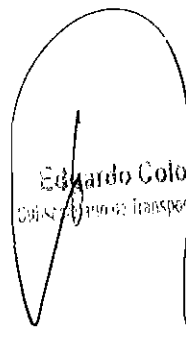
BUENOS AIRES, 01 NOV 2012

SEÑOR COORDINADOR:

En mi carácter de Coordinador Nacional Argentino del SGT Nº 5 Transporte del MERCOSUR, me dirijo a usted con referencia a la próxima reunión del Subgrupo a realizarse en la República Federativa del Brasil los días 7, 8 y 9 de noviembre de 2012.

Compromisos impostergables que hacen a mi gestión impiden mi presencia, por lo que designo al Dr. Daniel Domínguez para que presida en forma alterna la Delegación Argentina en la mencionada reunión.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.



Eduardo Colombini
Subsecretaría de Transporte Automotor

AL SEÑOR
COORDINADOR NACIONAL SGT Nº 5
DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE
LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL
Dr. Francisco Luis BAPTISTA DA COSTA

S _____ / _____ D

ANEXO III

PESOS Y DIMENSIONES

Propuesta y análisis técnico para elevar el peso máximo en ejes direccionales simples de Ómnibus de doble piso.

INTRODUCCIÓN:

La seguridad de los ómnibus de larga distancia es sin duda un tema de relevancia para el transporte internacional de pasajeros. La mejora de la estabilidad y la adecuada distribución de las cargas se encuentran en continua evolución, especialmente en la configuración de unidades doble piso 6x2.

Uno de los inconvenientes presentados en la actualidad es el referido a la distribución de carga. Es evidente la dificultad que presentan los fabricantes de chasis y carroceros cumplimentar con las cargas dispuestas por la normativa vigente sobre pesos máximos, esto es 6.0 toneladas (t) sobre ejes delanteros.

Por tal motivo, es frecuente ver unidades que no superan los pesajes de control en las vías de circulación, surgiendo la necesidad de replantear las condiciones establecidas por la legislación que regula este tipo de vehículos.

NORMATIVA VIGENTE

- **MERCOSUR:**

Resolución GMC N° 65/08: Establece para ejes simples de 2 ruedas una carga límite de 6.0t. En la actualidad, es común ver que se utilicen neumáticos de las medidas 295/60R22.5 y 295/80R22.5.

- **Normativa Argentina:**

En el año 2010, la Argentina ha internalizado la mencionada Resolución GMC sobre pesos y dimensiones, mediante la Resolución S.T. N° 197/10. La normativa nacional prevé que para suspensiones neumáticas se permita elevar la carga máxima en un 5%, llevando el límite de 6.0t a 6.3t.

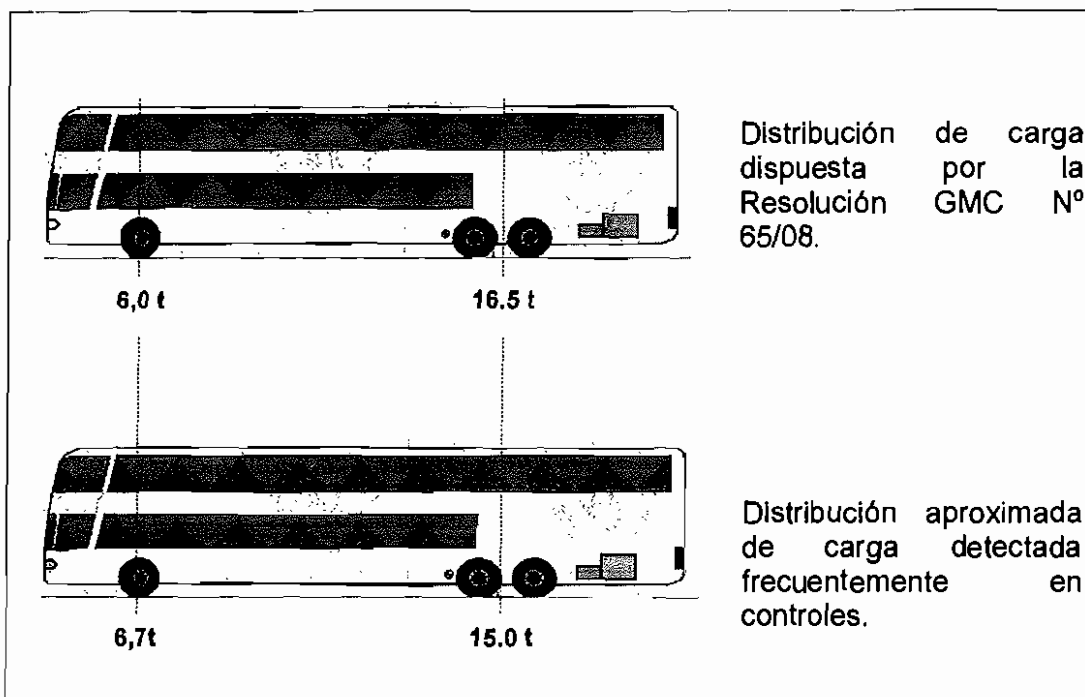
También define para el uso de neumáticos súper-anchos una carga máxima de 8.0t, siendo estos los de las medidas 385/65R-22.5, 425/65R-22.5, 445/65R-22.5, y superiores.

PROPUESTA DE LA DELEGACIÓN ARGENTINA:

Uno de los aspectos importantes a evaluar es el de la carga aplicada sobre ejes direccionales. Existe un principio básico a tener en cuenta para una lograr una maniobrabilidad segura y una correcta capacidad de dirección, el cual consiste en disponer sobre el eje delantero una adecuada proporción del peso total del vehículo.

Por tal motivo las legislaciones internacionales avanzadas en la materia, establecen un peso mínimo exigible sobre el eje delantero en relación al peso de la unidad total. En Europa y EEUU, el peso permitido sobre el eje delantero esta entre 8.0t y 10.0t, limitado por el Peso Técnico que establece el fabricante del vehículo y el fabricante de los neumáticos.

La configuración de chasis 6x2, puede tener un PBT de hasta de 22,5t, distribuido en un eje simple direccional de (6.0t) y un dos ejes traseros de (16,5t). Si bien los vehículos no superan el PBT de la configuración, se exceden en la carga sobre los ejes delanteros.



Visto que los avances tecnológicos permiten disponer hoy en el mercado de neumáticos convencionales del tipo 315/80R-22.5 (con 8.0 ton, de capacidad máxima admisible) y 385/65R22.5 (con 9.0t de capacidad máxima admisible), los que ofrecen mayor prestación de carga que los neumáticos 295.

La delegación Argentina, en respuesta a la problemática presentada, propone elevar el límite de carga máxima en ejes direccionales de ómnibus de doble piso por medio de la reglamentación del uso de neumáticos de mayor prestación, manteniendo los estándares de seguridad y deterioro de calzada.

Teniendo en cuenta que los ejes utilizados en la actualidad alcanzan un límite técnico de 7,5t., se determinaron los pesos correspondientes para las distintas variantes de neumáticos disponibles en el mercado.

Neumáticos	Carga máxima propuesta (t)	Carga máxima recomendada por el fabricante (t)
295/80R22.5 (actual)	6.0	7.0
315/80R22.5	6.7	8.0
385/65R22.5 o superior	7.5	9.0

VERIFICACIÓN DE LOS MÁRGENES DE SEGURIDAD DEL NEUMÁTICO Y EL FACTOR DE DETERIORO TRANSMITIDO A LA CALZADA:

I- DETERMINACIÓN DEL COEFICIENTE DE SEGURIDAD DEL NEUMÁTICO

Definición: Llamamos coeficiente de seguridad del neumático a la relación que existe entre la carga máxima admitida por el neumático (especificada por el fabricante) y la carga real aplicada sobre el mismo. La seguridad aumenta cuanto mayor es este coeficiente.

1- Condición: Suspensión Mecánica/Neumática y Neumático Convencional.

Carga máxima permitida = 6.0t (Actual MERCOSUR)
Neumático utilizado = 295/80R-22.5
Capacidad de carga del neumático = 7.0t
Coeficiente de seguridad del neumático = $7,0/6,0 = 1,16$

2- Condición: Suspensión Neumática y Neumáticos 315/80R22.5.

Carga máxima permitida = 6.7t (Propuesta Delegación Argentina)
Neumático utilizado = 315/80R22.5
Capacidad de carga del neumático = 8.0t
Coeficiente de seguridad del neumático = $8,0/6,7 = 1,19$

3- Condición: Suspensión Neumática y Neumáticos 385/65R22.5.

Carga máxima permitida = 7.5t (Propuesta Delegación Argentina)
Neumático utilizado = 385/65R22.5
Capacidad de carga del neumático = 9.0t
Coeficiente de seguridad del neumático = $9,0/7,5 = 1,20$

1ra) CONCLUSIÓN:

Los coeficientes de seguridad el neumático para las condiciones propuestas, puntos 2 y 3, son superiores a las establecidas por la normativa actual. Las unidades que circulan en infracción con 6,7t y neumáticos 296/80R22.5 alcanzan un índice de seguridad del neumático muy inferior, del orden de 1,04.

II- DETERMINACIÓN DEL ÍNDICE DE DETERIORO DE CALZADA

Para calcular del índice de deterioro de calzada se utilizó el estudio **COST 334 "Effects of Wide Single and Dual Tyres" publicado por "European Co-operation in the Field of Scientific and Technical Research" en el año 2001.**

En dicho estudio se define el coeficiente "Axle Wear Factor" – AWF, el cual representa el deterioro del pavimento producido por un eje. Se recomienda que no supere el valor 1.65.

Para el cálculo, pueden aplicarse las fórmulas indicadas en la página 146 del informe, obteniéndose este coeficiente como producto de otros dos definidos a continuación:

TCF: "Tyre Configuration Factor" (Factor de Configuración del Neumático). Varía en función de las dimensiones y aplicaciones de los mismos. Puede obtenerse por fórmula o de la tabla de la página N°145.

LEF: "Load Equivalency Factor" (Factor de Equivalencia de la Carga). Expresa el desgaste del pavimento para una determinada carga por eje, en función del valor de la misma y en relación con un valor de referencia.

Se obtiene con la fórmula indicada en la página N°146.

$$AWF = TCF \times LEF \leq 1,65$$

Cuanto menor es este coeficiente, menor es el deterioro producido en la calzada.

1- Condición: Suspensión Mecánica/Neumática y Neumático Convencional.

Carga máxima permitida = 6.0t (Actual MERCOSUR)
Neumático utilizado = 295/80R-22.5
Capacidad de carga del neumático = 7.0t

TCF = 3,14 (Obtenido de Tabla)
LEF = 0,36
AWF = 1,13 (Coeficiente de deterioro de calzada)

2- Condición: Suspensión Neumática y Neumáticos 315/80R22.5.

Carga máxima permitida = 6.7t (Propuesta Delegación Argentina)
Neumático utilizado = 315/80R22.5
Capacidad de carga del neumático = 8.0t

TCF = 2,81 (Obtenido de Tabla)
LEF = 0,44
AWF = 1,26 (Coeficiente de deterioro de calzada)

3- Condición: Suspensión Neumática y Neumáticos 385/65R22.5.

Carga máxima permitida = 7.5t (Propuesta Delegación Argentina)

Neumático utilizado = 385/80R22.5

Capacidad de carga del neumático = 9.0t

TCF = 2,25 (Obtenido de Tabla)

LEF = 0,56

AWF = 1,26 (*Coefficiente de deterioro de calzada*)

2da) CONCLUSIÓN:

Los índices de deterioro de calzada calculados en las condiciones propuestas, puntos 2 y 3, son levemente superiores a los de la normativa vigente, pero muy inferiores al valor recomendado (1,65). Las unidades que circulan en infracción con 6,7t y neumáticos 295/80R22.5 alcanzan un índice de deterioro de calzada de 1,40.

CUADRO COMPARATIVO

CONDICIÓN	Valores de cálculo	Seguridad del Neumático	Deterioro de la Calzada
Neumáticos convencionales 295 – (Actual MERCOSUR)	295/80R-22.5 (6,0t)	1,16	1,13
Neumáticos Convencionales 315 - Propuesta MERCOSUR	315/80R-22.5 (6,7t)	1,19	1,26
Neumáticos súper-anchos Propuesta MERCOSUR	385/65R-22.5 (7,5t)	1,20	1,26
Vehículos con exceso de peso	295/80R-22.5 (6,7t)	1,04	1,40

XLIV Reunião do Sub-Grupo de Trabalho do Mercosul SGT nº 5 - Transportes

**Ipojuca, Brasil
07 a 09 de novembro de 2012**

Projeto

Atualização do Anexo II do Acordo para Facilitação do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos no MERCOSUL

Objetivo

Atualização do Anexo II do Acordo para Facilitação do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos com base na 17ª Edição do Regulamento Modelo da ONU, o Orange Book.

Justificativa

O Anexo II vigente está baseado na 7ª edição do Orange Book, sendo que este se encontra em sua 17ª edição. Tal defasagem gera dificuldades ao setor regulado, notadamente nos casos de importação e exportação de produtos perigosos.

Proposta da Delegação Brasileira

Utilizar como base para o novo texto do Anexo II do Acordo as minutas que estão sendo elaboradas pelo Brasil para atualização de sua regulamentação nacional com base na 17ª Edição do Orange Book.

Metodologia

Tanto o Anexo II do Acordo como a regulamentação nacional do Brasil tem os mesmos objetivos e fundamentos, sendo formados pelos mesmos assuntos e divididos nos mesmos capítulos.

O Brasil assumirá a elaboração das Minutas referentes a cada uma das Partes em português e as encaminhará periodicamente, conforme previsto na proposta de cronograma.

As minutas serão submetidas a apreciação dos demais membros do SGT5 para tradução, análise e adequação.

Metodologia

Será verificada a possibilidade de contratação de consultoria técnica para a realização da tradução das minutas para o idioma espanhol.

Além das reuniões previstas, propõe-se a realização de 2 reuniões extraordinárias conforme cronograma para discussão das análises e aprovação das minutas de cada Parte.

Por fim, sugere-se elaboração de uma Resolução GMC para internalização do novo Anexo II do Acordo apenas no âmbito do Mercosul.

Metodologia

Proposta de nova organização do conteúdo do Anexo II conforme a organização do Orange Book

Parte	Conteúdo
Parte 1	Disposições Gerais e Definições
Parte 2	Classificação
Parte 3	Relação de Produtos Perigosos, Provisões Especiais e Quantidades Limitadas
Parte 4	Disposições relativas a embalagens e tanques
Parte 5	Procedimentos de expedição
Parte 6	Exigências para fabricação e ensaio de embalagens, contentores intermediários para grânéis (IBCs), embalagens grandes, tanques portáteis, contentores para gás de elementos múltiplos (MEGCs) e contentores para grânéis
Parte 7	Prescrições relativas às operações de transporte
Apêndice A	Relação de produtos genéricos e não especificados

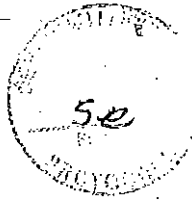
Proposta de Cronograma

Atividade	Prazo para finalização
•Entrega de Minutas das Partes 1 e 2	XLIV Reunião Novembro de 2012
•Tradução para o Espanhol, análise e aprovação das Minutas •Entrega de Minutas das Partes 3 e 4 (sem a Relação de Produtos)	Reunião Extraordinária Março de 2013
•Tradução para o Espanhol, análise e aprovação das Minutas •Entrega de Minutas das Partes 5 e 6	XLV Reunião Junho de 2013
•Tradução para o Espanhol, análise e aprovação das Minutas •Entrega de Minutas das Partes 7, Relação de Produtos Perigosos e Apêndice A	Reunião Extraordinária Setembro de 2013
•Tradução para o Espanhol, análise e aprovação das Minutas •Aprovação da Minuta final do Anexo II e elaboração e aprovação de Resolução GMC	XLV Reunião Dezembro de 2013

42

PARECER
TÉCNICO
DE
SEGURANÇA
AUTOMOTIVA

[Handwritten signature]



REFERÊNCIA

NATUREZA DOS EXAMES	Análise de Performance de Pneu de Ônibus Rodoviário.
SOLICITANTE	Brasil Way Transportadora Turística Ltda.
LOCAL DOS EXAMES	Dependências Internas da empresa solicitante, estabelecida à rua Desembargador Tinoco, nº 657, bairro Monsenhor Messias em Belo Horizonte /MG.
DATA DOS EXAMES	A partir de novembro de 2006.
ANALISTAS	Engº Ricardo Simões Braga. Engº Paulo Ademar de Souza Filho Professor Valdir Dorotheo de Jesus Pinto.

SINOPSE

- I. Considerações Preliminares
(Apresentação, Histórico, Objetivo da Análise, Atividades Desenvolvidas, Limitações Técnicas e Princípios Éticos)
- II. Material Utilizado para a Análise
- III. Dados Documentais
- IV. Do Desenvolvimento Sistemático Científico da Relação das Variáveis de Controle
- V. Conclusão
- VI. Encerramento

I. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

► Apresentação

Analistas

Ricardo Simões Braga

Experiência Profissional

Engenheiro Mecânico, formado pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Perito Oficial de Juizados Cíveis e Criminais deste mesmo Estado, pertencente ao quadro funcional da Polícia Civil. Professor de Física em diversos estabelecimentos de ensino, inclusive na Academia de Polícia Civil de Minas Gerais - ACADEPOL, onde atualmente é titular da cadeira de Perícias de Trânsito. Influente na área de Perícias de Engenharia e Ciências Físicas Aplicadas, desde 1992, principalmente com levantamentos relativos a acidentes de tráfego, manutenção mecânica e Incêndios automotivos. Na indústria mecânica, trabalhou na Tecnologia de Balanceamento Dinâmico e Análise Vibracional - VIBRATEC LTDA.

Paulo Ademar de Souza Filho

Experiência Profissional

Engenheiro Civil e de Segurança do Trabalho, registrado no CREA sob o nº 34.733 / D. MG. Perito oficial de Juizados Cíveis e Criminais deste Estado, pertencente também ao quadro funcional da Polícia Civil. Professor da Academia de Polícia Civil de Minas Gerais e da Universidade Federal de Minas Gerais, sendo membro efetivo do Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias - IBAPE - MG.

Valdir Dorotheo de Jesus Pinto

Experiência Profissional

Professor de Matemática Pura e Aplicada, com experiência na Valourec e Manessmann - V. e M. do Brasil SA, MGI Consultoria, Senac/MG, Faculdade de Tecnologia-FATEC/MG, bem como em diversos estabelecimentos de ensino na região metropolitana de Belo Horizonte/MG. Atualmente trabalha com projeto e pesquisa na área de equações diferenciais do Instituto de Ciências Exatas-Icex da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG.

Em atendimento à solicitação em tela, os signatários procedem à apresentação deste Parecer Técnico, atinente ao fato em referência.

► Histórico

A empresa contratante do presente trabalho solicitou aos signatários que efetuassem os levantamentos técnicos necessários, no sentido de verificar a performance de pneus extra largos de ônibus rodoviário, do tipo **385/65 R 22,5 XTE2 PR 18 TL 160 J**, pertencente à requisitante, principalmente no que diz respeito ao equilíbrio do próprio ônibus quando dos diversos trajetos sobre os mais variados padrões de rodovias existentes no solo brasileiro, bem como verificar as possíveis deformações por eles produzidas na malha rodoviária, além de compará-lo interativamente com o pneu do tipo **295/80 R 22,5 XZE2**, este de menor superfície de contato no piso.

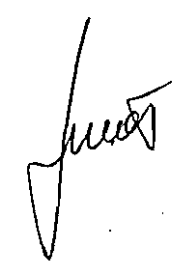
A partir do mês de novembro do ano passado, os analistas compareceram às dependências internas da requisitante, quando efetivaram a cobertura fotográfica dos pneus do autopassageiro a serem analisados, oportunidade também em que levantaram todas as medidas da estrutura interna e externa do aludido ônibus, além de outras características técnicas que julgaram importantes para a conclusão final do estudo.

► Objetivo da Análise

Estudos relacionados à distribuição de peso sobre os pneus acima citados, no sentido de verificar a melhor performance deles quando da movimentação sobre a malha rodoviária brasileira, bem como constatar os níveis de desgaste do asfalto produzidos por ambos, com a finalidade de minimizar o custo de reparação dos trechos viários, além de averiguar o conforto e a segurança dos passageiros transportados.

► Atividades desenvolvidas durante o serviço

- Atividades periciais de vistoria;
- Diagnóstico da situação encontrada;
- Cobertura fotográfica;
- Coleta de informações locais;
- Levantamento de dados contidos em documentos;
- Análise dos elementos obtidos;
- Considerações finais e conclusão.



Limitações Técnicas

- Computaram-se como corretos os dados documentais consultados e as informações prestadas por terceiros, de boa fé e confiáveis;
- Não se autoriza a utilização deste registro documental em conexão com qualquer outro trabalho, de qualquer natureza;
- Os analistas não assumem responsabilidade sobre matéria alheia ao exercício profissional, estabelecido em leis, códigos e regulamentos próprios.

► Princípios Éticos

- Os itens, objeto dessa tarefa, foram inspecionados pessoalmente pelos Peritos Consulentes;
- O Parecer Técnico encontra-se abrigado por Irrestrita confidencialidade.



II. MATERIAL UTILIZADO PARA A ANÁLISE

- **Levantamentos técnicos** da estrutura interna e externa do ônibus de propriedade da empresa solicitante deste Parecer;
- **Consultoria** a profissionais das áreas técnicas de **Engenharia Mecânica, Topologia Diferencial e Engenharia de Estradas da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG;**
- **Referências Bibliográficas** ao final de todo o trabalho.

III. DADOS DOCUMENTAIS

Foi objeto de exames **01 (um)** ônibus de dois andares, carroceria **Marcopolo** e **chassis Volvo B12R**, número **9BVR2J7154E351215**, composto de pneus extra largos do tipo **385/65 R 22,5 XTE2 PR 18 TL 160 J**, popularmente conhecido por "**Pneu Single**" e do tipo **295/80 R 22,5 XZE2**, este de menor superfície de contato com o piso.

Para visualização do autopassageiro e dos respectivos pneus, vide fotografias digitalizadas de número **01 (um), 02 (dois) e 03 (três)**.

IV. DO DESENVOLVIMENTO SISTEMÁTICO CIENTÍFICO DA RELAÇÃO DAS VARIÁVEIS DE CONTROLE

A tarefa, conforme já foi exposto, visa à demonstração da **viabilidade de emprego dos pneus extra largos do tipo 385/65 R 22,5 XTE2 PR 18 TL 160 J**, popularmente conhecido por "**Single**", normalmente utilizados no ônibus da requisitante, com o objetivo de estender a resolução **62/98 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN** aos ônibus rodoviários.

Baseados na **Lista 1 (Dados Programáticos Gerais)**, foi realizada a concepção deste texto.

Lista 1 (Dados Gerais):

Trabalho realizado com base em:

Lista citada nas Estratégias Contempladas no Escopo:

Tem-se, a nível didático, a preocupação com a seqüência da exposição do Parecer. Sendo assim, adotar-se-ão os seguintes critérios:

- Somente passar para aplicação direta dos conhecimentos técnicos e científicos, após a demonstração deles;
- Ter a mais ampla abordagem possível do tema quanto ao número de variáveis dos problemas discutidos e resolvidos, sem perder de vista a linha mestra dos mesmos.

Tais princípios regem todo o contexto em questão.

Seguir-se-á a ordem seguinte quanto às avaliações efetuadas:

IV 1 Demonstrações das Variáveis Geométricas de Projetos Rodoviários.

IV 2 Análise da Estabilidade do Ônibus da Requisitante:

IV 2a - Cálculo do Centro de Massa do Ônibus Vistoriado, com Base nas Medidas de sua Estrutura Externa e Interna, bem como na sua Massa Total,

IV 2b - Velocidades Limites.

IV 3 Análise das Tensões e Deformações Produzidas por Pneus nas Malhas Rodoviárias.

IV 4 Estudo da Aderência de Pneus nas Rodovias Brasileiras;

IV 4 a - Análise Topológica da Forma Geométrica do Pneu "Single", relacionada às Deformações Intrínsecas de uma Pista de Rolamento.

IV 5 Aplicação da Teoria à Prática.

IV 1 DEMONSTRAÇÕES DAS VARIÁVEIS GEOMÉTRICAS

DE PROJETOS RODOVIÁRIOS:

Algumas definições

Curva vertical: É a que concorda trechos de rampas diferentes.

Curva simples: Quando constituída de um único arco de círculo.

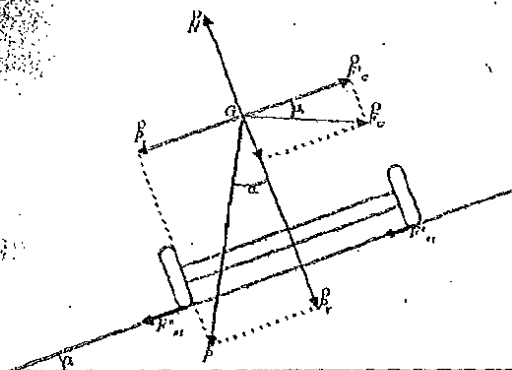
Curvas de Transição: São curvas que se intercalam entre uma tangente e uma curva circular, curva esta que no ponto comum com a tangente tem um raio infinito, o qual vai decrescendo até se igualar ao raio da curva circular no seu ponto comum.

Curvas de Concordância: São curvas verticais que são interpostas entre dois trechos de rampas diferentes.

Teoria Geral das curvas de transição e justificativa da escolha da **Cicloide** ou **Spiral de Van Leber** para ser adotada nos traçados rodoviários como curva de transição.

Para suavidade de exposição, o estudo será iniciado pelo desenvolvimento teórico da superelevação.

Fig. 01.



G = Centro de gravidade ou centro de massa do veículo;

α = Superelevação;

F_c = Força centrífuga (Pelo Princípio de D'Alembert);

F_c' = Componente horizontal da força centrífuga;

P_x = Componente horizontal do peso do veículo;

P_y = Componente vertical do peso do veículo;

F_{at}^D = Força de atrito pneus do lado direito;

F_{at}^E = Força de atrito pneus do lado esquerdo;

N = Reação normal ao peso do veículo;

P = Peso do veículo.

Paulo

Baseados no diagrama de Corpo Livre anterior, tem-se o equilíbrio quando:

$$P_x + F_{at} = F_c'$$

Logo:

$$P \sin \alpha + \mu_s N = F_c \cos \alpha$$

$$P \sin \alpha + \mu_s N (F_c \sin \alpha + P_y) = F_c \cos \alpha$$

$$P \sin \alpha + \mu_s F_c \sin \alpha + \mu_s P \cos \alpha = F_c \cos \alpha$$

$$F_c \cos \alpha = F_c \cos \alpha - \mu_s (F_c \sin \alpha + P \cos \alpha)$$

$$\frac{mv^2}{\rho} \cos \alpha = \frac{mv^2}{\rho} \cos \alpha - \mu_s \left(\frac{mv^2}{\rho} \sin \alpha + P \cos \alpha \right)$$

$$\frac{Pv^2 \cos \alpha}{\rho g} = \frac{Pv^2 \cos \alpha}{\rho g} - \mu_s \left(\frac{Pv^2 \sin \alpha}{\rho g} + P \cos \alpha \right)$$

$$\frac{P \sin \alpha}{P \cos \alpha} = \left[\frac{Pv^2 \cos \alpha}{\rho g} - \mu_s \left(\frac{Pv^2 \sin \alpha}{\rho g} + P \cos \alpha \right) \right] : P \cos \alpha$$

$$\tan \alpha = \frac{v^2}{\rho g} - \mu_s \left(\frac{v^2 \tan \alpha}{\rho g} + 1 \right)$$

Como, na prática, $v^2 \tan \alpha \ll \rho g$ então: $\tan \alpha \cong \frac{v^2}{\rho g} - \mu_s$

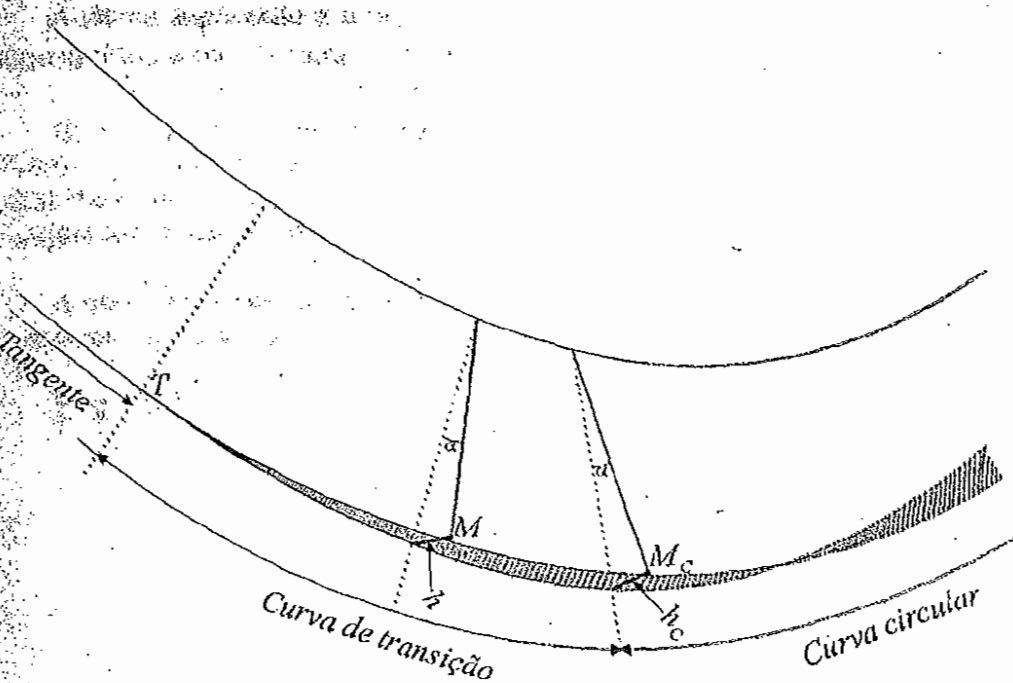
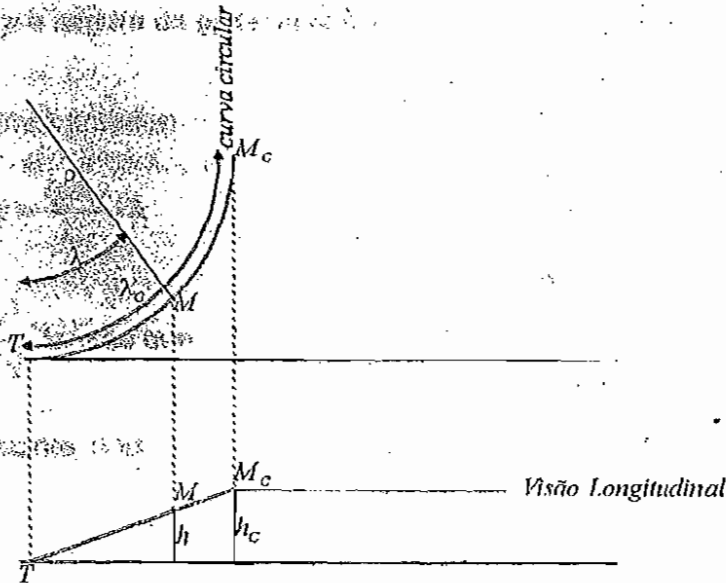
E também, na prática, $\mu_s \ll \frac{v^2}{\rho g}$ então: $\tan \alpha \cong \frac{v^2}{\rho g}$

Obs: A experiência tem demonstrado que a segurança máxima no projeto de estradas é obtida substituindo v (velocidade diretriz) por 0,75v.

Considere que a superelevação se faça proporcionalmente ao comprimento da curva de transição.

Seja λ o comprimento da curva de transição, correspondente a um ponto M, e λ_0 o comprimento total da curva de transição

Fig. 02



Paulo

Visão 3D

Classificando a superelevação proporcional, como foi dito, tem-se:

$$\frac{\lambda}{\lambda_c} = \frac{h}{h_c}$$

Considerando-se a seção transversal em M e M_c , tem-se:

$$\frac{h}{h_c} = \frac{ptg\alpha}{ptg\alpha_c}, \text{ sendo } p \text{ a largura da pista ou bitola da linha.}$$

Logo, pela fórmula anterior:

$$\frac{\lambda}{\lambda_c} = \frac{tg\alpha}{tg\alpha_c} \Rightarrow tg\alpha = \frac{tg\alpha_c \cdot \lambda}{\lambda_c}$$

Como: $tg\alpha = \frac{v^2}{\rho g}$ tem-se que: $\frac{tg\alpha_c \cdot \lambda}{\lambda_c} = \frac{v^2}{\rho g} \therefore \lambda \rho = \frac{\lambda_c}{g tg\alpha_c} = C$

C é uma constante, pois $\lambda_c, g, tg\alpha_c$ e v são constantes para cada caso.

Logo:

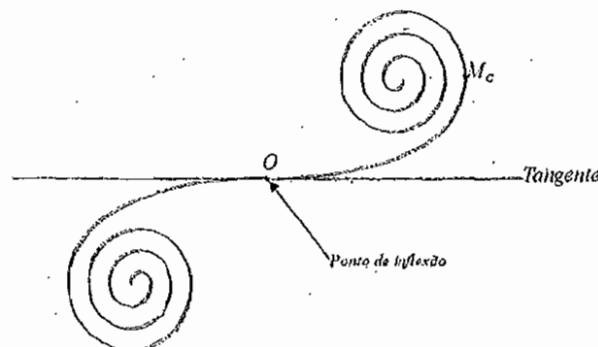
$$\rho = \frac{C}{\lambda}$$

A última expressão é a equação espontânea da **Radióide** aos arcos, **Clotóide** ou **Espiral de Cornu** (Figura 03). O comprimento de transição (λ) é contado a partir da origem (O).

Esta curva tem a forma espiralada indicada na Figura 03, provindo daí o nome de **Espiral de Cornu**, para diferenciá-la das outras espirais (**Espiral de Arquimedes**, **Espiral Logarítmica**, **Espiral Hiperbólica**, etc.). Costuma-se, também, chamá-la de **Espiral de Van Leber**, por ter sido um engenheiro holandês o primeiro a empregá-la em construções de estrada de ferro.

A equação espontânea da curva (Figura 03) define a **Espiral de Cornu**, isto é, "uma curva tal que o raio de curvatura é inversamente proporcional ao comprimento da curva".

Fig. 03:



Paulo Ademar