

LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"



**30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay**

LIII Reunión Ordinaria del SGT N° 5 "Transporte del MERCOSUR"

MERCOSUR/SGT N° 5/ACTA N° 02/18.-

ACTA

En la ciudad de Asunción, República del Paraguay, durante los días 30 de mayo, 31 de mayo y 1° de junio del 2018, se llevó a cabo en las instalaciones del Hotel Sheraton, la **LIII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 – Transporte del MERCOSUR**, con la presencia de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. La Delegación de Chile participó en su condición de Estado Asociado al MERCOSUR, conforme a lo establecido en la Decisión CMC N° 18/04.

La nómina de asistentes de las distintas delegaciones consta como **Anexo I** de la presente acta. El Resumen del Acta consta en el **Anexo III**.

El Coordinador por Paraguay ante el **SGT N° 5; TRANSPORTE** del **MERCOSUR**, Abog. **Carlos Georgi-Samarán**, Director Nacional de Transporte y Presidente del Consejo de la **DINATRA** -actualmente en ejercicio de la Presidencia Pro Tempore-, saludó de manera efusiva a las delegaciones presentes, procediendo de esa forma el acto protocolar de apertura del encuentro, destacando la importancia de la reunión al tiempo de expresar su deseo de que el trabajo a ser realizado en la oportunidad sea provechoso, atenuando asimetrías y buscando siempre la integración y la facilitación del comercio y el transporte entre los pueblos, a través de libre circulación de bienes y servicios

Las delegaciones presentes agradecieron la cordial bienvenida y expresaron cada una de ellas a su turno, la coincidencia con las expresiones vertidas por el Coordinador por Paraguay en ejercicio de la Presidencia Pro Tempore.

Finalizada la ceremonia de apertura y cumplidas las formalidades, se pasó a una reunión privada de Jefes de Delegación, donde se consideraron detalles de la Agenda, la que finalmente fue consolidada conforme consta en el **Anexo II**, procediéndose seguidamente al tratamiento de los temas incluidos en la misma, que fueron abordados conforme se consigna a continuación:

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

La Delegación Paraguaya recordó que en oportunidad de la Reunión Preparatoria realizada entre los días 9 y 11 de mayo de 2018, las delegaciones participantes concluyeron en que en la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 convocada para el mes de Junio de 2018 en Montevideo, se extremarán esfuerzos para tratar de lograr una definición en el tema de los Documentos de Porte Obligatorio, puntualizando igualmente que se ha venido trabajando a nivel de la Comisión Especial creada en el ámbito del SGT N° 5, sobre la propuesta brasileña sobre un "Manual de Directrices de Fiscalización del Transporte Carretero Internacional de cargas en el ámbito del MERCOSUR", con la intención de homologar los procedimientos de fiscalización entre los Estados Partes.



MERCOSUR

LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

Acto seguido, la Delegación Argentina señaló que ha venido trabajando internamente en la elaboración de un protocolo que contempla tanto los servicios de transporte de cargas y de pasajeros, señalando en relación a la propuesta brasileña, que esta es más abarcativa, ya que contempla aspectos de tránsito y transporte. Agregó que la CNRT pretende mejorar procesos de fiscalización, mediante el dictado de nuevos manuales de procedimiento, capacitando al personal afectado a los operativos de control en la utilización de herramientas tecnológicas como equipos PDA (personal digital assistant), en los controles de horarios.

Mencionó además, que ingresando al link <https://horarios.cnrt.gob.ar>, los interesados pueden acceder a informaciones sobre los horarios autorizados y registrados en los sistemas informáticos de la CNRT, lo que puede utilizarse para consultas efectuadas por el público interesado y en las tareas de verificación y chequeo a las empresas, concluyendo que lo anterior pretende avanzar en la consolidación de un webservice accesible a todo público.

Agregó, que en cuanto a la seguridad de los servicios la delegación argentina señaló la importancia de controlar:

1) Tacógrafo; ya que la velocidad real de circulación podría no ser consistente con la información proporcionada con el mencionado instrumento de medición, para lo cual se utilizará el sistema de control de rodillos, de forma análoga al control que se realiza a las empresas nacionales.

Este sistema está ubicado en tres puntos de la Argentina: Retiro, Córdoba y Mendoza.

2) Control Psicofísico: Se comenzara a realizar en la UCP - unidad de control psicofísico- un control a choferes a fin de asegurar la salud laboral. Se realizarán test de sustancias y alcoholemia.

Los mismos se llevarán a cabo en las terminales antes de las salidas programadas. Se acompaña manual de procedimiento como Anexo XII.

3) Jornada de Descanso: la legislación argentina prevé doce horas de descanso desde la finalización de servicios y la toma del siguiente, lo que será fiscalizado por la CNRT, a fin de salvaguardar la seguridad vial.

La CNRT controlará los servicios autorizados, a través del sistema electrónico PDA, que será incorporado en breve a la Gendarmería Nacional Argentina.

A su turno, intervino la Delegación Brasileña, recordando que en oportunidad de la LII Reunión Ordinaria del SGT 5 realizada en Florianópolis en noviembre de 2017, presentó un documento denominado "Relatorio Estadístico de Actos de Infracción de Transporte Internacional de Cargas" que fuera anexado al acta de dicho encuentro, lo que reflejaba la incidencia de las multas en los diferentes servicios a partir de controles efectuados en frontera. Resaltó lo positivo en cuanto al avance sobre los Manuales de Procedimientos, expresando que es un trabajo que debe continuar, tanto a nivel del SGT 5, como en el ámbito de la Comisión del At. 16 del ATIT, reiterando la invitación efectuada para participar en un curso intensivo de fiscalización en el local de la Academia de la Policía Rodoviária Federal en Florianópolis. Este curso estaría dirigido a los personales y equipos de



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay



LIII Reunión Ordinaria del SGT N° 5 "Transporte del MERCOSUR"

fiscalización de los estados miembros, con posibilidades de que también operadores del sector privado accedan al mismo. Las delegaciones recibieron con agrado la invitación y permanecerán atentas a los detalles de fecha y programación.

La Delegación Paraguaya reitero lo ya informado anteriormente, en cuanto a gestionar la realización de fiscalizaciones conjuntas en tramos de la Ruta Nacional N° 5 entre las localidades de Pedro Juan Caballero y Concepción, en una fecha a determinar que oportunamente se dará a conocer en tiempo y forma.

La delegación Argentina expreso su interés en realizar una fiscalización conjunta con Brasil en Paso de los Libres-Uruguayana. Al respecto, la delegación Brasileña manifestó su acuerdo.

La delegación de Uruguay reiteró que a su entender, el primer paso, clave para la armonización de los procedimientos de fiscalización, lo constituye el acuerdo respecto a los documentos de porte obligatorio, a modo de ckeck list, tal como se presenta en el trabajo realizado por la delegación de Brasil; luego el análisis de qué verificaciones deben realizarse a partir de la información que figura en los mismos y a continuación qué eventual infracción podría configurarse en caso de constatarse incumplimientos.

En cuanto a los reparos sobre la mención a la licencia de conducir habilitante y a la documentación de propiedad del vehículo, que aún subsisten en algún caso, advirtió que las diferencias no parecen ser por entender que esos documentos no deban portarse – pues el ATIT en el Artículo 9 hace mención al primero, y ambos son esenciales para las autoridades de tránsito-, sino por la forma de sancionar su incumplimiento o por no estar su control en manos de la autoridad de transporte.

En otro momento intervino la Delegación Chilena para señalar que en su país los organismos responsables de fiscalizar los servicios de transporte son las autoridades aduaneras, el área de fiscalización del Ministerio de Transporte y los Carabineros de Chile, al momento de reconocer lo arduo de la tarea que se vienen realizando en el SGT 5 respecto a este tema. Agregó que igualmente se efectuaron capacitaciones en su país con los carabineros lo cual fue un ejercicio interesante porque en el día a día y a manera de casuística, surgen situaciones que están sujetas al criterio del fiscalizador, destacando que ningún vehículo debería ser retenido en caso de tener la documentación en regla.



Finalmente las delegaciones coincidieron en lo señalado por la Delegación Brasileña en cuanto que la intención de armonizar los procedimientos es a los efectos de que el operador no se sorprenda por la realización de fiscalizaciones diferentes luego de transponer la frontera, reafirmandose los delegados presentes en seguir con el tratamiento del punto en la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT.

2. TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS.

Las delegaciones de Paraguay y Brasil informaron que continúan los trabajos en el ámbito de la Secretaría del MERCOSUR para verificar la correspondencia entre las versiones en portugués y español del texto de la actualización del Acuerdo para la Facilitación del



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay


MERCOSUR

LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

Transporte de Mercancías en el MERCOSUR, cuya aprobación continua en la órbita del GMC, habiéndose detectado algunas inconsistencias.

Sobre la base de las conclusiones que aparecen en el Acta de la reunión de la Comisión sobre transporte de mercancías peligrosas de la reunión técnica preparatoria, se acordó incluir en la agenda de las futuras reuniones el tratamiento de los siguientes temas:

1. Establecer los requisitos para la elaboración de las Fichas de Emergencia de forma de armonizar en el MERCOSUR la información que sobre las mercancías peligrosas y sus riesgos debe proporcionarse a los conductores de los vehículos de transporte de dichos productos.

Para ello se adoptará como referencia la normativa vigente en Brasil sobre el formato, y las instrucciones para completar la Ficha de Emergencia.

2. Armonizar los procedimientos de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera a partir de las nuevas disposiciones contenidas en el texto actualizado del Acuerdo, tomando como referencia lo dispuesto en la Res GMC N°010/2000.

Para ello las delegaciones se comprometieron a presentar en la próxima reunión técnica preparatoria los aportes que consideren más pertinentes para conseguir la más rápida actualización del procedimiento armonizado de fiscalización para este tipo de transporte.

3. Reconocer el contenido de los documentos actuales de aptitud técnica de los vehículos de transporte a granel de mercancías peligrosas emitidos por las autoridades competentes dejando para una segunda etapa la armonización del contenido, y elementos de seguridad de los mismos.

Para conocimiento de los agentes de fiscalización y de las empresas fabricantes o expedidoras de mercancías peligrosas, se decidió asimismo compilar en la próxima reunión técnica preparatoria, los modelos de los Certificados de aptitud de los vehículos de transporte a granel de mercancías peligrosas, y de las chapas metálicas exteriores que se colocan en la etapa final del procedimiento de inspección técnica. En este último caso la disponibilidad de todos los modelos deberá permitir evaluar la conveniencia de armonizar sus contenidos.

En el **ANEXO IV** se incluyen los modelos de Certificado y chapa de inspección establecidos por la normativa vigente en Brasil. Se puntualiza que la Delegación Paraguaya había hecho entrega en anterior ocasión, de la placa utilizada en su país.

4. Definir en el momento que se elabore el próximo plan bianual de actividades en la LIV Reunión del SGT N°5, la conveniencia de incluir el análisis del impacto de las últimas Revisiones de la Reglamentación Modelo de la ONU sobre el texto del Acuerdo actualizado, así como la actualización de la denominada "Cartilla sobre Transporte de mercancías peligrosas y su Interface con el GHS.", documento de divulgación elaborado entre todas las Delegaciones y que fuera aprobado en la XLII Reunión del SGT N°5 desarrollada en Montevideo en el año 2011.



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay



LIII Reunión Ordinaria del SGT N° 5 "Transporte del MERCOSUR"

3. COMISIÓN TÉCNICA.

Fue recepcionada por los Coordinadores Nacionales del SGT N° 5 reunidos en plenario, el Acta de la Subcomisión de Asuntos Técnicos del SGT N° 5 de fecha 9 de mayo de 2018, ocasión en la que se procedió a dar tratamiento a los temas: pesos y dimensiones de vehículos de transporte terrestre, asuntos derivados al SGT N° 3 y frenos ABS.

Tras intercambiar pareceres y sin perjuicio de que las distintas delegaciones efectúen las observaciones que entiendan convenientes con respecto a cada uno de los temas consignados en el acta de la referida subcomisión, antes de la próxima reunión del SGT N° 5, fue resuelto incluir dicho documento, como **Anexo V** de la presente.

La Delegación de Uruguay presentó a consideración del resto de las delegaciones una propuesta de Resolución del GMC sobre un régimen de infracciones y sanciones por incumplimiento de los límites de pesos máximos establecidos para vehículos de transporte internacional por carretera en el MERCOSUR, a lo que el resto de las delegaciones se expedirán en la próxima reunión técnica (**Anexo VI**).

Intervino al cierre del presente punto, un representante del Ministerio de Industria y Comercio de Paraguay, para informar que está prevista la realización de la reunión en la ciudad de Asunción para los días 4, 5, 6 y 7 de junio próximo, de la Comisión de Industria Automotriz, bajo cuya órbita corresponde tratar varios de los temas igualmente abordados por la subcomisión precedentemente señalada.

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

Ratificando lo ya establecido en la reunión preparatoria, la Delegación del Paraguay informó acerca de la situación de los trabajos de la COMISION INTEGRACION DIGITAL DE LAS INFORMACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGAS – SISTEMATIZACION DE DATOS DEL SGT N° 5 DEL MERCOSUR.

En tal sentido mencionó la culminación exitosa de las pruebas de intercambio de datos referente al servicio de transporte de cargas, con las delegaciones de Argentina y Uruguay, encontrándose en la situación de poder llevar adelante la implementación oficial del intercambio de datos.

Por su parte, la delegación del Brasil propuso la realización de una reunión con técnicos informáticos y responsables de las áreas operativas de los organismos de aplicación, a efectos de asegurar la sintonía entre lo desarrollado y las prácticas habituales para la realización de los diferentes trámites (otorgamiento, complementación de permisos, altas, bajas y modificación de flotas) previendo así mismo la forma de llevar a la práctica la implementación de la carga inicial de datos. La misma tendría lugar en la ciudad de Foz de Iguazú los días 12 y 13 de julio del 2018. Para el efecto, la delegación de Brasil hará llegar



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay

MERCOSUR

LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

oportunamente la correspondiente invitación con detalle del lugar de la realización del evento.

La Delegación del Paraguay sugirió que en oportunidad de la reunión de técnicos, sea analizada la documentación presentada por la delegación Argentina en la reunión preparatoria pasada, referente a los métodos y estructura de datos para el intercambio de información sobre permisos de Pasajeros Mercosur, considerando la importancia del tratamiento del tema a los efectos de avanzar en el desarrollo e implementación de la WebService.

La Delegación Uruguaya, aun compartiendo la importancia del desarrollo para pasajeros, sugirió concentrarse en completar y poner en funcionamiento la integración para el transporte de cargas, entendiéndose que ello facilitara el trabajo posterior.

Intervino la Delegación Chilena para señalar que si bien no ha venido participando de las reuniones de la comisión temática, se ha estado trabajando internamente en su país en la mejora de la base de datos y estaría dispuesto a trabajar en una videoconferencia sobre el particular, del modo que lo está haciendo los demás países.

La delegación de Uruguay solicitó un pronunciamiento de las demás delegaciones sobre el planteo que realizó en la Reunión Técnica Preparatoria, en cuanto a completar el intercambio de información oportunamente acordado, incluyendo lo referente a régimen de propiedad y razón social de los titulares de los vehículos que integran la flota en los permisos originarios. Ello implica incluir dicha información en las páginas de consulta ya desarrolladas, e instruir a los respectivos técnicos informáticos, para que en los webservices de intercambio que están en proceso de prueba, el llenado de esos datos, que ya estaba previsto y por ello fue programado, sea obligatorio y no opcional.

Al respecto, la Delegación Argentina informó que consultará la viabilidad de esta tarea con la CNRT.

La Delegación de Paraguay solicitó asimismo, se incluya en el intercambio de información lo referente a multas por número de patente vehicular de tal manera de identificar la unidad sancionada en otro estado parte con facilidad, para así comunicar a las empresas de su bandera.

5. IDENTIFICACIÓN ELECTRONICA DE VEHICULOS – RFID.

Sobre el punto, intervino nuevamente un representante del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay, ampliando la presentación sobre el uso de los denominados "Tags" en su país, que fuera efectuado en la anterior reunión preparatoria, señalando que a la fecha ya se ha definido algunos parámetros en el ámbito de su institución, mencionando que se ha tomado la decisión de utilizar tags de tipo pasivo, tal como lo hace Argentina y Uruguay.

Agregó que se han establecido los contactos necesarios ante el Consejo Nacional de Telecomunicaciones (CONATEL), para la obtención de la autorización sobre el uso del espectro que determine la frecuencia de cobertura nacional en una primera etapa y en una



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay

MERCOSUR

LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

segunda fase trabajar directamente con la DINATRAN. Concluyó su intervención con la entrega de un detalle de las especificaciones técnicas de los lectores a ser utilizados, el que se agrega a la presente acta como **Anexo VII**.

6. IDENTIFICACIÓN DE EQUIPAJES.

Sobre el punto, la Delegación Argentina efectuó una exposición respecto a los elementos implementados en los servicios de pasajeros, a partir de la utilización de etiquetas o marbetes aprobado por la Res. 74/16 que permite la identificación del equipaje asociado al pasajero. Copia de dicha presentación se agrega como **Anexo VIII**.

Tras dicha exposición, la Delegación de Brasil manifestó que consideraba de gran interés los avances tecnológicos incorporados por Argentina, por lo que retiraba la propuesta presentada en la reunión técnica, sugiriendo trabajar en la elaboración de un nuevo proyecto de normativa regional, sobre la base de la adaptación a ese ámbito de los procedimientos de identificación presentados por la delegación argentina, la que se comprometió a preparar un primer borrador para someter a consideración en la Reunión Técnica Preparatoria de la LIV Reunión Ordinaria.

A modo de aporte para esa instancia y teniendo en cuenta los textos anteriormente sometidos a consideración, la delegación de Uruguay señaló que en principio, entiende que la normativa debería referir al transporte de equipaje en los servicios internacionales de transporte de pasajeros, teniendo en cuenta que existe una normativa específica de Mercosur para transporte de encomiendas en ómnibus que cumplen servicios regulares en ese ámbito (Res. GMC N° 28/05), más allá de que en la práctica, no se tiene conocimiento de su aplicación efectiva.

La Delegación Paraguaya reiteró lo ya señalado en cuanto que como primer paso a dar respecto a este tema, se coincidió realizar un estudio comparativo de las legislaciones existentes y que la Delegación Brasileña había presentado una propuesta para avanzar hacia una norma única.

Agregó que ha venido estudiando el proyecto presentado por Brasil, pero dado que este fue retirado y la Delegación Argentina presentará un proyecto en sustitución, informa que el mismo al ser recibido, será sometido a estudios por parte de la Dirección General de la DINATRAN.

El tema permanece en agenda para su tratamiento en la próxima reunión.

7. SEGUROS EN EL ÁMBITO DEL MERCOSUR.

La Delegación Paraguaya dio cuenta de la reunión conjunta entre los SGT N° 5 y SGT N° 4, realizada en la sede del Banco Central de Paraguay en horas de la tarde del día 9 de mayo de 2018, en cumplimiento de lo oportunamente acordado en el ámbito del SGT N° 5, resaltando que dicho SGT N° 4 propicio dicho encuentro a los efectos de tomar pleno conocimiento de los motivos por el cual se originó la propuesta de contratación de seguros en el país de destino.



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay



LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

La Delegación Argentina recordó lo ya señalado en la reunión preparatoria, en cuanto a que se encuentra impedida legalmente la posibilidad de que empresas de su bandera contraten seguros en el exterior. Asimismo, expuso la conveniencia de dar tratamiento al tema de aumento de los montos de pólizas de seguro en el ámbito de la Comisión del Art. 16 del ATIT.

Las distintas delegaciones asistentes permanecerán atentas a la respuesta del SGT N° 4 sobre este particular, por lo que el punto seguirá en la agenda del SGT N° 5.

Igualmente, las delegaciones comprometieron su asistencia a la próxima reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT prevista para los días 27 al 29 de junio en la sede de la ALADI, ocasión en la que entre otras cosas se abordará la propuesta de modificación del Art. 6 del Anexo de Seguros del ATIT propuesta por Brasil.

8. TRANSPORTE MARÍTIMO

Los Coordinadores tomaron conocimiento del Acta de Ila Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR (CETM). La misma consta como **Anexo IX**.

9. OTROS ASUNTOS

9.1 Transporte propio realizado por vehículos colectivos.

Las Delegación Paraguaya dio cuenta que para este tipo de servicios aplica lo previsto en la ATIT para los denominados servicios de transporte en circuito cerrado, solicitando en todos los casos el Certificado de Inspección Técnica Vehicular, el Seguro de Responsabilidad Civil y la Lista de Pasajeros. Agregó que se encuentra analizando el proyecto denominado "Declaración de Transporte Propio Internacional", que fuera presentado por la Delegación Brasileña en la anterior reunión.

La Delegación Argentina manifestó que no existe normativa interna al respecto y efectuó consideraciones respecto a la importancia del control al transporte propio a fin de evitar irregularidades. En este sentido, analizará el documento presentado por Brasil.

La delegación de Uruguay consideró un gran avance lo informado por la delegación de Brasil, concluyendo que una vez implementado el nuevo procedimiento por parte de ese país, al ingresar a Uruguay un vehículo de transporte de pasajeros que pretende realizar un servicio de ese carácter, deberá presentar la declaración jurada, acompañada de la información probatoria sobre seguros, inspección técnica etc, que se detalla en la presentación de Brasil.

Agregó asimismo que en Uruguay la Dirección Nacional de Transporte, en el marco de la normativa vigente (Decreto 230/997 de fecha 9/7/1997) registra vehículos en categorías "Propios" y "Oficiales".

En el primer caso, en el que se encuentran instituciones religiosas, asociaciones sin fines de lucro, etc., debe presentarse nota de la Institución a la que pertenecen en la que se



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay

MERCOSUR

mencione que el vehículo será utilizado exclusivamente para fines de la institución y que no trasladará a terceros con fines comerciales, adjuntando el certificado de inspección técnica vehicular (ITV). Para los vehículos oficiales, como ser universidades, entidades públicas, etc., los mismos deben tener matrícula oficial y ser propiedad de la entidad, también deberá presentarse la ITV.

En ambos casos se les otorga un Permiso Nacional de Circulación en el que consta su categoría.

Para gestionar un permiso ocasional en circuito cerrado trasladando pasajeros al exterior, se le exige, además de la nota de solicitud describiendo el motivo, la ITV y el certificado de cobertura de seguro de responsabilidad civil (Acuerdo 1.41).

El formato de autorización es el mismo que se emplea para servicios ocasionales en circuito cerrado, dejándose expresa constancia de la naturaleza del servicio y agregando en "observaciones" otras eventuales aclaraciones que pudieran entenderse convenientes.

A su turno, la Delegación Chilena puntualizó la conveniencia de contar con una figura que sea la del circuito cerrado para esta modalidad de transporte.

El tema permanece en la agenda del SGT N° 5.

9.2 Operador Logístico/Operador Económico Autorizado (OEA).

Conforme lo comprometido en la anterior reunión, la delegación Brasileña contó con la presencia de un experto sobre este particular, quien pasó a exponer a título informativo los alcances, definiciones y beneficios del denominado Programa Brasileño del OEA, lo que fue seguido con interés entre todos los asistentes.

La presentación efectuada se agrega a la presente como **Anexo X**.

La Delegación Paraguaya procederá a contactar con sus autoridades aduaneras para organizar presentaciones al sector privado sobre la presente materia e igualmente solicitará a dichas autoridades para efectuar una presentación en una próxima reunión.

Dada la importancia del instituto, se acordó que el tema permanezca en la agenda del SGT N° 5 para un tratamiento más profundo a nivel interno en cada país y avanzar posteriormente en una posición conjunta al respecto.

9.3 Armonización de los Procedimientos para la complementación de Permisos y Modificación de Flota

Las Delegaciones de Brasil y Paraguay hicieron entrega de sus respectivos procedimientos para la complementación de permisos y modificación de flota. Tales presentaciones se incluyen como **Anexo XI**.

La Delegación Paraguay aclaró que los procedimientos para complementación de permisos y modificación de flota se adecuan estrictamente a lo establecido en el ATIT.

LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

La Delegación Argentina señaló que en orden interno cuenta con la Resolución Ministerial 433/2016 por la que se instrumenta el procedimiento para el otorgamiento de permisos complementarios de conformidad con los mecanismos previsto en el ATIT (**Anexo XI**)

Con relación al procedimiento de otorgamiento del Permiso Complementario, en lo referente al transporte de carga, la delegación de Uruguay informó que el mismo refleja lo establecido en los artículos 24 y 26 del ATIT, iniciándose con la presentación del formulario de solicitud establecido en el Apéndice 2, la presentación del Permiso Originario debidamente legalizado y prueba de la designación del representante legal.

La gestión interna se realiza por medio del programa de gestión de permisos internacionales de carga (GEPIC), el que si no hay observaciones, emite automáticamente el permiso provisorio en los plazos acordados. Ello aun cuando usualmente, en pocos días más, ya se emite el Permiso Complementario definitivo.

El procedimiento se encuentra publicado en "trámites.gub.uy" bajo el título "Certificado de Permiso Complementario". Se incluye copia en **Anexo XII**.

En cuanto a la gestión de modificaciones de flota, ésta se realiza a través del mismo programa. A partir de la solicitud de modificación recibida del país de origen, se analiza la situación de la empresa y de su representante. Si no se observan inconvenientes, se realiza la modificación en la base de datos y se emite una copia del nuevo formulario de descripción de flota, el que luego es retirado por el representante.

La modificación operada en la base de datos es transmitida a la Dirección Nacional de Aduanas en el siguiente envío de los tres que se le realizan diariamente, de modo que el transportista pueda utilizar los nuevos vehículos lo antes posible. También puede ser visualizada a tiempo real en las oficinas y puestos de frontera de la Dirección Nacional de Transporte por los funcionarios que cumplen tareas de fiscalización.

Este procedimiento, con algún otro detalle se incorpora en el **Anexo XIII**.

9.4 Transferencia de Líneas y Titularidad

Las Delegación de Brasil, Paraguay y Uruguay hicieron entrega de sus respectivas normativas sobre la presente materia, las que se incluyen en el **Anexo XIV**.

La Delegación Paraguaya informó que esta temática está incorporada en el reglamento de Transporte de Pasajeros aprobado por Resolución CD 216/12, en sus Arts. 58 al 64 donde se hace referencia en lo referente a transferencia de líneas y horarios (**Anexo XIV**).

La delegación de Uruguay informó que con carácter general, la temática se trata en el Decreto 285/006 de fecha 22/08/2006 que aprueba el Reglamento para la Explotación de Servicios Regulares de Transporte de Personas por Carretera, que abarca tanto las concesiones para líneas nacionales como los permisos para servicios de transporte internacional. De acuerdo a lo establecido en el artículo 9.1 de dicho Reglamento, las concesiones y permisos tienen el carácter de personales e intransferibles. Cualquier modificación de la titularidad de las acciones o en la participación del capital social, debe ser comunicada mediante declaración jurada en cierto plazo acompañada de la



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay

MERCOSUR

documentación que acredite el negocio en forma fehaciente, quedando sometida a la condición de dictado del respectivo acto administrativo de autorización por parte del Poder Ejecutivo.

Según lo establecido en el artículo 9.2, podrán autorizarse aquellas solicitudes de transferencia que se funden fehacientemente en casos de fuerza mayor o situaciones debidamente justificadas, siempre que los nuevos titulares aseguren la permanencia, continuidad y eficiencia del servicio y no se desvirtúen los objetivos de la política de transporte.

En consecuencia, las transferencias o cambios de titularidad aparecen como situaciones excepcionales que se procesan en base a dicha norma, debiéndose tratar en cada caso las eventuales particularidades del mismo.

En **Anexo XV** se adjunta texto de la norma antes citada.

La Delegación Argentina igualmente aportó la normativa pertinente (Decreto N° 958/92 modificado por su similar N° 808/95) correspondiente a su ordenamiento interno que se agrega al anexo citado precedentemente.

9.5 Corredores Bioceánicos

La Delegación Paraguaya dio la palabra a un representante del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de su país, quien con respecto al presente punto efectuó un resumen sobre las actividades encaradas por Paraguay sobre este tema, lo que se agrega como **Anexo XVI**.

La Delegación de Brasil manifestó que el corredor bioceánico se inicia en Matto Grosso do Sul y va hasta Chile (Puertos de Iquique y Antofagasta) y resaltó que el punto fue abordado a nivel presidencial en la región. Agregó que para la siguiente reunión invitara a un experto sobre la materia para exponer sobre el presente punto.

La Delegación Argentina hizo mención al Corredor Bioceánico NOA que consiste en la rehabilitación de 480 Km de vía trocha angosta en el tramo Serrezuela (Argentina)-Tinogasta (Chile), construcción de 250 km de vía (Tramo) Tinogasta (Chile)- Paso San Francisco, Catamarca y construcción de 170 km de vía Tramo Paso San Francisco, Argentina-Montandón, Chile.

9.6 Patente MERCOSUR

La Delegación Paraguay informó que la autoridad responsable en su país del presente punto es la Dirección Nacional de Registro Automotor, cuyo representante informó a la mesa que el tema se encuentra en instancias parlamentarias. Resaltó que el presente tema está siendo materia de tratamiento en el marco de una Comisión Ad Hoc y que el diseño del mismo no prevé la inserción de un chip que permita la identificación electrónica de vehículos.

LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

La Autoridad de transporte por Paraguay agregó que los antecedentes presentados por Brasil serán remitidos a la DNRA para su conocimiento.

La Delegación Brasileña reiteró que en su territorio la patente MERCOSUR fue recientemente aprobada, con el agregado de que las mismas contarán con un tags. Se comprometió elaborar un documento sobre la materia lo que pondrá a consideración de las demás delegaciones.

La Delegación Argentina manifestó que la presente temática está siendo tratada en el Grupo Ad Hoc Patentes MERCOSUR y conforme sugerencias recibidas, entiende que todo lo atinente a dicho punto debe ser considerado en dicha instancia, agregando que en la Argentina la misma ya se encuentra implementada.

A su turno, la Delegación de Uruguay informó que en su país el tema ha sido manejado en la órbita de la Secretaría de Presidencia de la República y agregó que desde el 1° de enero de 2016 se han venido entregando las nuevas placas con el formato, diseño y elementos de seguridad acordados en el MERCOSUR.

9.7 Tasas Migratorias

La Delegación Argentina informó acerca del dictado del Decreto 475/18 referido a tasas retributivas de servicios aplicadas por la Dirección Nacional de Migraciones, puntualizando que se ha excluido de los incrementos allí establecidos a las empresas que operan transporte terrestre de pasajeros y cargas.

Agregó que se constituyó una mesa de trabajo conjunta entre el Ministerio de Interior y el Ministerio de Transporte en el ámbito de Jefatura de Gabinete de Ministros, a fin de dar una solución definitiva al presente tema.

Las demás delegaciones manifestaron el reconocimiento y la proactividad de la delegación argentina, quedando a la espera de que en esa instancia pueda resolverse dejar sin efecto, para los servicios fronterizos, el incremento operado en función del Decreto N° 959/16, lo que motivó los planteos anteriormente realizados en el SGT 5 y la decisión de informar al SGT 18 adoptada en la LII Reunión Ordinaria.

9.8 Tasa Consular

La Delegación Brasileña solicitó que el presente tema permanezca en la agenda.

En respuesta la Delegación Paraguaya, en su carácter de PPT se comprometió a agendar el tema en la próxima reunión y derivará el punto a su Cancillería. La Cancillería de Paraguay se compromete a presentar un informe con respecto al mismo en el transcurso del presente año.

9.9 Presentación del Sector Privado



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay



LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

Acto seguido, ampliando lo presentado en la reunión preparatoria, hizo uso de la palabra un representante de la CONDESUR, quien expuso los fundamentos de la presentación efectuada en oportunidad de la reunión preparatoria. Dicha presentación se agrega como **Anexo XVII**.

En respuesta a la intervención del sector privado, la Presidencia Pro Tempore del SGT N° 5 dio cuenta de los 8 puntos enunciadas en la presentación anterior, 5 están incluidos como temas de tratamiento en la agenda actual, comprometiéndose a que los restantes temas sean igualmente incluidas en próximas reuniones.

La Delegación Brasileña, en función de los temas expuestos por el representante de Condesur y de otros puntos abordados en materia de seguros, entiende apropiado la reactivación de una Comisión de Especialistas y propuso que cada delegación designe un representante para integrar dicha comisión en un plazo de 20 días.

Dicha propuesta fue considerada de interés por el resto de las delegaciones coincidiéndose en tratar inicialmente el tema en la próxima reunión de la comisión del Art 16 de ATIT a realizarse en la sede de la ALADI a fin del mes de junio próximo

AGRADECIMIENTOS

Las delegaciones agradecieron a la PPTP por la organización del evento y lo hicieron extensivo al personal de apoyo de la DINATRAN.

PRÓXIMA REUNIÓN

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

ANEXOS

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

- Anexo I Lista de Participantes
- Anexo II Agenda
- Anexo III Resumen del Acta
- Anexo IV Modelos de Certificado y Placa presentado por Brasil
- Anexo V Acta de la Subcomisión Técnica
- Anexo VI Propuesta Uruguaya sobre Infracciones y Sanciones (Pesos Máximos)
- Anexo VII Especificaciones sobre Lectores RFID presentado por Paraguay
- Anexo VIII Presentación de Argentina sobre Fajas y Marbetes de Seguridad
- Anexo IX Acta de la Comisión de Especialistas sobre Transporte Marítimo



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay

MERCOSUR

LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

- Anexo X Presentación OEA
- Anexo XI Presentaciones de Paraguay y Brasil sobre Procedimientos
- Anexo XII Presentación Uruguay sobre Procedimiento para Permiso Complementario
- Anexo XIII Presentación Uruguay sobre Trámite de Modificación de Flota
- Anexo XIV Presentaciones de Paraguay y Argentina sobre Transferencia de permisos
- Anexo XV Presentación de Uruguay sobre Reglamento de Explotación de Servicios
- Anexo XVI Presentación de Paraguay sobre Corredores Bioceánicos
- Anexo XVII Presentación del Sector Privado




Por la Delegación de Argentina
Luis Vicente Molouny



Por la Delegación de Brasil
Neberu Ofugi



Por la Delegación de Paraguay
Carlos Georgi-Samarán



Por la Delegación de Uruguay
Javier Garagorry

**LIII Reunión Ordinaria del SGT N° 5
"Transporte del MERCOSUR"**

MERCOSUR/SGT N° 5/ACTA N° 02/18

LIII REUNIÓN DEL SGT N° 5 "TRANSPORTE"

PARTICIPACIÓN DE LA REPÚBLICA DE CHILE

La Delegación de Chile participó de la LIII Reunión Ordinaria del SGT N° 5 "Transporte", en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, entre los días 30 de mayo y 1 de junio de 2018.



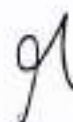
Por la Delegación de la República de Chile

Pablo Ortiz Méndez



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay

ANEXO I



LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

LISTA DE PARTICIPANTES



ARGENTINA

Jefe De Delegación: Luis Molouny

DELEGADOS:

Damiana Ruffa
Guadalupe Menga
Roberto Domecq
María Laura Ojeda

ORGANISMO:

SSTA
SSTA
SSTA
Embajada Argentina

OBSERVADORES:

Juan José Mininni
Adriana Alejo
ANDRES NADAL
Guillermo Canievsky
Rubén Ruocco
Roberto Garcia
Valeria Pardo
Edgardo Aniceto
Edgardo Maurenci
Ariel Mascanfaroni
Flavio Nicolino
Zunilda Pintos Lovera
Gerardo Molina

FADEEAC
SEMARBRA
SEMARBRA
CATAMP-FADEEAC
CATAMP
CEAP
FETRA
FETRA
FETRA
FETRA
CATAC
Empresa El Aguila-Grupo Plaza
Empresa Crucero del Norte



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay



LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"



Brasil

Jefe De Delegación: *Noboru Ofugi*

DELEGADOS:

Marcos Antonio Lima Das Neves
Gizelle Coelho Netto
Joao Paulo de Souza
Rodrigo Guimaraes Trajano
Julino Andre Correia Da Silva
Maicon Vieira Lima
Paulo Spranger
Rubinei Silva
Rosana Dias Da Silva
Roberto Parente

ORGANISMO

ANTT
ANTT
ANTT
ANTAQ
Policia Rodoviaria Federal
Policia Rodoviaria Federal
Marinha Do Brasil
Marinha Do Brasil
Superintendencia De Seguros Privados
MRE

OBSERVADORES:

Renata Trevisan
Sonia Rotondo
Daniel Pires
Filipe Coimbra
Ricardo Pereira
Claudio Fontenelle
Jose Carlos De Almeida
Gladys Vinci
Alexandre Reis
Luz Carlos Moscardini
Angela Nindade

USC - Consultiva
NTC & Logística
Administración Continental
Comité Rio De Janeiro
Comité Rio De Janeiro – BR/AR
Aliança Navegasas e Logistica
FENSEG
ABTI
NTC
Magma Corretora de Seguros Alexandre
Pluma Conforto Turismo S.A.



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay



**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**

LISTA DE PARTICIPANTES



Chile

Jefe De Delegación: *Pablo Ortiz Méndez*

DELEGADOS:

ORGANISMO

[Firma]

[Firma]

[Firma]

[Firma]



**30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay**



LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"



PARAGUAY

Jefe De Delegación: Carlos Georgi-Samaran Cayol

DELEGADOS:

ORGANISMO

José Luis Gonzalez Vernazza	DINATRAN
Oscar Martín Ocampos	DINATRAN
Oscar Ariel Cano Artaza	DINATRAN
Carlos Rivas Paniagua	DINATRAN
José Fernando Riveros	DINATRAN
Sergio E. Amarilla Páez	DINATRAN
Miguel Ángel Ayala	DINATRAN
Amílcar Noguera	DINATRAN
Juan Pablo Torres	DINATRAN
Carlos Ecurra Laratro	DINATRAN
Edgar Dario Fariña	Patrulla Caminera
Javier Recalde	MOPC-DV
Juan Segalés	MOPC
Simón Meza	MOPC
Cristhian Ramirez	MOPC
Francisco Jimenez	MOPC
Nancy Cáceres	MOPC
Victor Hugo Olmedo	MOPC
Ángel Eduardo López	Dirección De Marina Mercante – MOPC
Jorge Martínez	Dirección De Marina Mercante – MOPC
Esteban Bedoya	Ministerio de Relaciones Exteriores
Luis A. Sosa	Ministerio de Relaciones Exteriores
Lourdes Rozzano de Galeano	MTESS
Oscar Barreto S.	Ministerio de Industria y Comercio
Jorge Ruiz Díaz	Ministerio de Industria y Comercio
Oswaldo López	Ministerio de Industria y Comercio
Fabio Coronel	Ministerio de Industria y Comercio
Shiguren Yano	INTN
César Agüero	INTN
José Daniel Silvero	Superintendencia De Seguros - BCP
Jorge Amarilla	DNRA
Matías Chalub Delgado	DNRA
Alcides Rojas	DNRA
David Bolla Mora	SENAVE



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay



LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

OBSERVADORES:

Ricardo Fustagno	CAPATIP
Ricardo Svec	CAPATIP
Ariel Somoza	Emp. Ntra Sra. de la Asunción S.A.C.I.
Humberto Rodas O.	CAPATIP
Julio Gamarra	AGETRAPAR
Sofía de Gamarra	AGETRAPAR
Sergio Colher	MERTRANS
Hernán Olmedo Torres	Grupo Coasegurador RC
Miguel Ángel Luque Portela	ADC Seguros
Maximiliano Espinosa	El Mundo Del Bus
Pedro Espinosa	El Mundo Del Bus
Teresa Acosta Lugo	La Paraguaya Internacional Carga y Pasajeros
Carlos Moscarda	Myborkers Seguros
Américo Cañete	Sindicato Nacional SICHOTRADIS
Francisco Rodríguez	Tierra Guaraní Cargas
Ignacio Santiviago	CAPECO
Wilson Sedy	CAPECO
Ricardo Bauman	Sindicato De Transporte Internacional
Dionicio Rolon	SITTRACNI
Diego Bogarin	SITTRACNI
Alejandra Godoy	Sindicato Nacional de Choferes
Laura Olmedo	Prensa

EQUIPO DE APOYO

Mónica Enciso
Evelia Meza
Jacinto Amarilla
Juan Carrasco
Oscar Valenzuela
Iris Noema Zorrilla
Gladys Sforza C.
Fátima Adorno
Marcia Mayer
Paola Samudio
Marcos Marecos
Alberto Baez
Adelio Núñez
Marcos Ramírez Bolaño

ORGANISMO

DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM
DINATRAM

**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**



URUGUAY

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGADOS:

Javier Garagorry
José Luis Larramendi
Liliana Peirano

ORGANISMO

DNT- MTOP
DNT- MTOP
ANP

OBSERVADORES:

Gastón Landa
Martín Paleo
Carlos Alfonso Suárez

CATIDU
CATIDU
TURIL S.A.



**30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay**



ANEXO II



LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

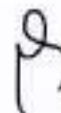
AGENDA

PLENARIA DE LA REUNIÓN.

1. ARMONIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE.
2. TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS.
3. COMISIÓN TÉCNICA
4. INTEGRACIÓN DIGITAL DE LAS INFORMACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGAS – SISTEMATIZACIÓN DE DATOS DEL SGT N° 5 DEL MERCOSUR.
5. IDENTIFICACIÓN ELECTRONICA DE VEHICULOS – RFID.
6. IDENTIFICACIÓN DE EQUIPAJES.
7. SEGUROS EN EL ÁMBITO DEL MERCOSUR.
8. TRANSPORTE MARITIMO.
9. OTROS ASUNTOS.
 - 9.1. Transporte propio realizado por vehículos colectivos.
 - 9.2. Operador Logístico/Operador Económico Autorizado (OEA).
 - 9.3. Armonización de los Procedimientos para la Complementación de Permisos y Modificación de Flota.
 - 9.4. Transferencia de Líneas y Titularidad.
 - 9.5. Corredores Bioceánicos.
 - 9.6. Patente MERCOSUR.
 - 9.7. Tasa Migratoria.
 - 9.8. Tasa Consular.
 - 9.9. Temas derivados de la presentación del Sector Privado.



30,31 de mayo y 1 de junio de 2018
Asunción - Paraguay



ANEXO III



MERCOSUR/SGT N° 5/ACTA N° 02/18.-

RESUMEN DEL ACTA

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

Las delegaciones coincidieron en lo señalado por la Delegación Brasileña en cuanto que la intención de armonizar los procedimientos es a los efectos de que el operador no se sorprenda por la realización de fiscalizaciones diferentes luego de transponer la frontera, reafirmando los delegados presentes en seguir con el tratamiento del punto en la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT.

2. TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS.

Las delegaciones de Paraguay y Brasil informaron que continúan los trabajos en el ámbito de la Secretaría del MERCOSUR para verificar la correspondencia entre las versiones en portugués y español del texto de la actualización del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías en el MERCOSUR, cuya aprobación continua en la órbita del GMC, habiéndose detectado algunas inconsistencias. Comprometieron algunas tareas en función al nuevo reglamento.

3. COMISIÓN TÉCNICA.

Fue recepcionada por los Coordinadores Nacionales del SGT N° 5 reunidos en plenario, el Acta de la Subcomisión de Asuntos Técnicos del SGT N° 5 de fecha 9 de mayo de 2018, ocasión en la que se procedió a dar tratamiento a los temas; pesos y dimensiones de vehículos de transporte terrestre, asuntos derivados al SGT N° 3 y frenos ABS.

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

Ratificando lo ya establecido en la reunión preparatoria, la Delegación del Paraguay informó acerca de la situación de los trabajos de la COMISION INTEGRACION DIGITAL DE LAS INFORMACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGAS – SISTEMATIZACION DE DATOS DEL SGT N° 5 DEL MERCOSUR.

En tal sentido mencionó la culminación exitosa de las pruebas de intercambio de datos referente al servicio de transporte de cargas, con las delegaciones de Argentina y Uruguay, encontrándose en la situación de poder llevar adelante la implementación oficial del intercambio de datos.

LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

Por su parte, la delegación del Brasil propuso la realización de una reunión con técnicos informáticos y responsables de las áreas operativas de los organismos de aplicación, a efectos de asegurar la sintonía entre lo desarrollado y las prácticas habituales para la realización de los diferentes trámites (otorgamiento, complementación de permisos, altas, bajas y modificación de flotas) previendo así mismo la forma de llevar a la práctica la implementación de la carga inicial de datos.

5. IDENTIFICACIÓN ELECTRONICA DE VEHICULOS – RFID.

Sobre el punto, intervino un representante del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay, ampliando la presentación sobre el uso de los denominados "Tags" en su país, que fuera efectuado en la anterior reunión preparatoria, señalando que a la fecha ya se ha definido algunos parámetros en el ámbito de su institución, mencionando que se ha tomado la decisión de utilizar tags de tipo pasivo, tal como lo implementado por Argentina y Uruguay.

6. IDENTIFICACIÓN DE EQUIPAJES.

Sobre el punto, la Delegación Argentina efectuó una exposición respecto a los elementos implementados en los servicios de pasajeros, a partir de la utilización de etiquetas o marbetes aprobado por la Res. 74/16 que permite la identificación del equipaje asociado al pasajero.

Tras dicha exposición, la Delegación de Brasil manifestó que consideraba de gran interés los avances tecnológicos incorporados por Argentina, por lo que retiraba su propuesta.

La Delegación Paraguaya agregó que ha venido estudiando el proyecto presentado por Brasil, pero dado que este fue retirado y la Delegación Argentina presentará un proyecto en sustitución, informa que el mismo al ser recibido, será sometido a estudios por parte de la Dirección General de la DINATRAN.

El tema permanece en agenda para su tratamiento en la próxima reunión.

7. SEGUROS EN EL ÁMBITO DEL MERCOSUR.

Las distintas delegaciones asistentes permanecerán atentas a la respuesta del SGT N° 4 sobre este particular, por lo que el punto seguirá en la agenda del SGT N° 5.

Igualmente, en las delegaciones comprometieron su asistencia a la próxima reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT prevista para los, 27 al 29 de junio en la sede de la ALADI, ocasión en la que entre otras cosas se abordará la propuesta de modificación del Art. 6 del Anexo de Seguros del ATIT propuesta por Brasil.

8. TRANSPORTE MARÍTIMO



Los Coordinadores tomaron conocimiento del Acta de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR (CETM).

9. OTROS ASUNTOS

Los siguientes temas fueron considerados igualmente en la presente ocasión

- 9.1 Transporte propio realizado por vehículos colectivos.
- 9.2 Operador Logístico/Operador Económico Autorizado (OEA).
- 9.3 Armonización de los Procedimientos para la complementación de Permisos y Modificación de Flota
- 9.4 Transferencia de Líneas y Titularidad
- 9.5 Corredores Bioceánicos
- 9.6 Patente MERCOSUR
- 9.7 Tasas Migratorias
- 9.8 Tasa Consular
- 9.9 Presentación del Sector Privado



**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**

ANEXO IV

Anexo D - Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos (CIPP)

Nº		CERTIFICADO DE INSPEÇÃO PARA O TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS	
<input type="checkbox"/> 1) NOME DO VEÍCULO			
<input type="checkbox"/> 2) MARCA, MODELO, ANO, CAPACIDADE DE CARGA MÁXIMA PERMITIDA			
<input type="checkbox"/> 3) NOME DO CONDUTOR		<input type="checkbox"/> 4) Nº de carteira	
<input type="checkbox"/> 5) TIPO DE VEÍCULO		<input type="checkbox"/> 6) Nº de placa	
<input type="checkbox"/> 7) Nº de identificação	<input type="checkbox"/> 8) Nº de matrícula	<input type="checkbox"/> 9) Nº de registro	<input type="checkbox"/> 10) Nº de placa
<input type="checkbox"/> 11) Nº de identificação do veículo		<input type="checkbox"/> 12) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 13) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 14) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 15) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 16) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 17) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 18) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 19) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 20) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 21) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 22) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 23) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 24) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 25) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 26) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 27) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 28) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 29) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 30) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 31) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 32) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 33) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 34) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 35) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 36) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 37) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 38) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 39) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 40) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 41) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 42) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 43) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 44) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 45) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 46) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 47) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 48) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 49) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 50) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 51) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 52) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 53) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 54) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 55) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 56) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 57) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 58) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 59) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 60) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 61) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 62) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 63) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 64) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 65) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 66) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 67) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 68) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 69) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 70) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 71) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 72) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 73) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 74) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 75) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 76) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 77) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 78) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 79) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 80) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 81) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 82) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 83) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 84) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 85) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 86) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 87) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 88) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 89) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 90) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 91) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 92) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 93) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 94) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 95) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 96) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 97) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 98) Nº de matrícula	
<input type="checkbox"/> 99) Nº de identificação		<input type="checkbox"/> 100) Nº de matrícula	

1. Nº de identificação

Anexo F - Placa de Identificação e Placa de Inspeção

	PLACA DE IDENTIFICAÇÃO										CUS Nº XXX LOGOMARCA
	Nº EQUIPAMENTO					Nº Componentes					
	PLACA VEÍCULO										
	NÚMERO DO CHASSI										

	PLACA DE INSPEÇÃO										CUS Nº XXX LOGOMARCA
	Nº EQUIPAMENTO / INSPEÇÃO										
	DATA INSPEÇÃO					PRÓX. INSPEÇÃO					
	Nº CIPP			PLACA VEÍCULO				Exp. Revalidamento			

ANEXO V

Reunión Técnica Preparatoria de la LIII Reunión Ordinaria del SGT N° 5 "Transporte del MERCOSUR"

ACTA

SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS TÉCNICOS DEL SGT N° 5

En la ciudad de Asunción, capital de la República del Paraguay, el día 9 de mayo de 2018, se reunió la Subcomisión de Asuntos Técnicos creada en oportunidad de la LII Reunión Ordinaria del SGT N° 5 "Transporte" del MERCOSUR, con la presencia de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

La lista de participantes se incluye en el **Anexo I**.

El objetivo de la reunión fue proseguir con el tratamiento de cuestiones inherentes a pesos y dimensiones vehiculares y temas afines a la Comisión de la Industria Automotriz dependiente del SGT N° 3 "Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad, que constan como Punto 3 del temario de la reunión preparatoria, siendo la agenda pertinente agregada como Anexo II de la presente y las conclusiones de las deliberaciones consignadas como sigue:

1.1. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

1.1.1. Uso de neumáticos súper anchos, en los ejes delanteros de ómnibus.

La Delegación de Paraguay expresó que existen dos aspectos, uno técnico y otro reglamentario sobre el control de pesos en básculas, que deben ser definidos por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Agregó que si bien, en principio, no habría impedimentos para autorizar el empleo de neumáticos superanchos en ómnibus, no así en ejes de vehículos de transporte de cargas, igualmente necesita disponer del informe final del referido Ministerio antes de adherir a un acuerdo.

A pedido de la Delegación de Paraguay, el resto de las Delegaciones informaron sobre los pesos máximos admitidos en sus reglamentaciones internas para los diferentes tipos de ejes equipados con neumáticos superanchos.

La Delegación Argentina informó que se aprobó en su país un nuevo Decreto (N° 32/18) que establece entre otros los siguientes límites de pesos para ejes equipados con neumáticos superanchos: Eje Ssimple de 2 neumáticos, 8 t; eje tandem de 4 neumáticos, 14 t; eje triple de 6 neumáticos, 19.5 t. Por su parte el peso máximo para el eje doble no homogéneo, formado por uno de cuatro neumáticos convencionales y por otro de 2 neumáticos superanchos; 16, 5t.

ALADI



MERCOSUR

9, 10, 11 de mayo - 2018
Asunción - Paraguay

Reunión Técnica Preparatoria de la LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

Por su parte, la Delegación Brasileña hizo referencia al denominado Código de Tránsito vigente en su país, aprobado por la DENATRAN, en el cual incluye especificaciones para determinados tipos de unidades, agregando que por una normativa interna, específicamente la Resolución Contran N° 62/98, se define los límites de peso cuando el uso de los neumáticos superanchos en semiremolques y remolques dotados de suspensión neumática con ejes en tandem y que para estas configuraciones la resolución citada admite el límite máximo transmitido de 17 tn para el conjunto de ejes en tandem doble y de 25,5 tn para ejes en tandem triple.

Informó igualmente la Delegación Brasileña, que el Numeral 1° del Artículo 100 del Código de Tránsito Brasileño (Ley 9503/97) permite la utilización de neumáticos superanchos en los vehículos de transporte colectivo de pasajeros.

La Delegación Uruguaya informó que los límites de peso para ejes equipados con neumáticos superanchos, de acuerdo a su normativa interna, son los siguientes: 7 t para el eje de 2 neumáticos; 14 t para el eje tandem de 4 neumáticos; y 21 t para el eje triple de 6 neumáticos.

En consecuencia, hasta tanto la Delegación de Paraguay se expida, no resulta viable por el momento armonizar las condiciones de uso de los neumáticos superanchos en ejes delanteros de ómnibus en el ámbito del MERCOSUR.

En este estado las Delegaciones de Argentina, Brasil y Uruguay coincidieron en sugerir a sus Coordinadores Nacionales ante el SGT N°5, avanzar en la redacción de un proyecto de Acuerdo tripartito en el marco del ATIT, sobre la base de las siguientes definiciones fundamentales; admitir el uso de neumáticos superanchos en ejes delanteros de ómnibus equipados con suspensión neumática y amortiguadores, con un peso máximo de 7t. El texto de dicho Acuerdo acordaron evaluarlo en la próxima reunión plenaria del SGT N°5 con vistas a formalizarlo en la reunión de la Comisión del Artículo 16 de ATIT a desarrollarse en Montevideo entre los días 27 y 29 de junio del corriente.

1.1.2. Ómnibus del MERCOSUR

La Delegación Paraguaya reiteró su parecer favorable a la propuesta de Uruguay sobre la presente materia, coincidiendo en la conveniencia de establecer especialmente pesos máximos por tipos de unidades, por número de asientos, y armonizar peso máximo por persona.

Con relación a la propuesta presentada por la delegación Argentina, en el sentido de prolongar la longitud máxima de la unidad de doble piso de 14 m a 15 m, recordó lo ya manifestado en el sentido de que el tema fue tratado en el Comité conformado por Resolución MDPC N° 1152/2017, y la propuesta fue

Reunión Técnica Preparatoria de la LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

encaminada para el Viceministerio de Obras Públicas, por medio de la Dirección General de Vialidad.

Indicó además, que después de un análisis del documento técnico presentado por la delegación argentina, no tendría objeción el proyecto, con la condición de que las cargas por eje deben estar en todo momento dentro de las tolerancias establecidas en la Resolución 1752/97, insistiendo en informar que el tema se encuentra en instancia del MOPC con la propuesta de modificación del Artículo 11 - Capítulo de las dimensiones - de la Resolución MOPC arriba citada.

La Delegación de Argentina expresó que analizó la propuesta, y acompaña el proyecto presentado por la Delegación de Uruguay y entiende que deben darse alternativas en materia de pesos por ejes y debería admitirse un largo máximo de 15m no solo a los ómnibus de doble piso.

La Delegación Brasileña, con respecto al presente tema, puntualizó que el Numeral 3° del Artículo 100 de la Ley 9503/97, permite la fabricación de vehículos de transporte de pasajeros con hasta 15 metros de largo en la configuración del chasis 8 x 2.

La delegación de Uruguay expresó que a nivel internacional existe una coincidencia en las reglamentaciones de ómnibus en admitir un largo máximo de 15m para vehículos de ese tipo con más de dos ejes.

En ese sentido informó que con la cooperación de una empresa transportista de pasajeros extranjera, está desarrollando una serie de pruebas con un ómnibus de 15m del tipo 8x2 para evaluar desde un punto de vista práctico su maniobrabilidad en la red vial nacional, vías urbanas y en accesos a terminales de ómnibus del interior y de la capital, sin que ello genere una obligación de autorización para operaciones regulares con dichos modelos.

Con relación a los pesos máximos permitidos para ómnibus reiteró que a su juicio los pesos por pasajeros y equipajes asumidos en la Resolución GMC 19/02 son inferiores a los reales lo que sumado al cumplimiento de nuevos requisitos reglamentarios en materia ambiental y de seguridad de los pasajeros lleva a que muchos modelos actuales no cumplan con los límites de pesos dispuestos en la Resolución GMC N°65/08

Agregó que por esas razones aparecen en su propuesta límites de pesos por ejes obtenidos luego de un análisis comparado de estudios internacionales sobre los beneficios del empleo de la suspensión neumática, y regulaciones de diferentes países. Al respecto insistió en que las Delegaciones se expidan sobre los límites y tipos de ejes propuestos

ALADI



MERCOSUR

D. 10, 11 de mayo - 2018
Asunción - Paraguay

Reunión Técnica Preparatoria de la LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

La Delegación de Uruguay agregó que del intercambio de opiniones e informaciones realizadas en la Comisión también surge que existen discrepancias en los límites reglamentarios de alturas que varían entre 4,10m y 4,40m (La opción de la propuesta es extender el límite de altura a 4,30m, sujeto al cumplimiento de estándares de resistencia al vuelco e incorporación de sistemas electrónicos de control de estabilidad).

En este estado, las delegaciones entienden que el tipo y configuración de ejes de un ómnibus debería surgir de la consideración simultánea de las siguientes variables:

- Tara del vehículo, considerando altura máxima pretendida y longitud del vehículo.
- Peso promedio por pasajero transportado incluyendo equipaje asociado
- Número pretendido de pasajeros a transportar.
- Peso bruto total obtenible tomando en cuenta configuración posible de ejes y límites de pesos y dimensiones reglamentarios para ómnibus a acordar en el MERCOSUR, lo cual implica modificar el alcance de la Resolución GMC N°65/08.

Las delegaciones concordaron continuar con las discusiones en ese marco y mantener el presente tema en la agenda de las reuniones del SGT 5.

1.1.3. Estudio de tolerancias en las mediciones de pesos en vehículos de transporte carretero

La Delegación Paraguaya recordó que forma parte del trabajo de una Consultora en su país avanzar en la presente tarea, la que se da igualmente en el ámbito del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de su país y que en la actualidad, la tolerancia para el PBT es de 2%. También para los distintos tipos de ejes, puntualizó que la Resolución 1762/97 y sus modificaciones incluyen una escala que determina los kilogramos según el tipo de ejes.

La Delegación Brasileña manifestó que mantiene su propuesta de armonización de las tolerancias de PBT y peso por eje, como también la progresividad de los valores de las multas practicadas y uniformización de valores. Señaló que existen 3 cuestiones a considerar para avanzar en el presente tema: La Resolución GMC 65/98 no contempla tolerancias, deben definirse valores lineales y en cuantos a aspectos ligados a pesos.

Agregó que en el Brasil las tolerancias para la fiscalización en las básculas instaladas en las carreteras son del 5% para el Peso Bruto Total y el Peso Bruto Total Combinado y de 10% para los límites reglamentarios por eje, conforme la Resolución Contran N° 258/2007, modificado por la Resolución N° 526/2015.

ALADI



MERCOSUR

Reunión Técnica Preparatoria de la LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

Las Delegaciones concordaron que en función del intercambio de opiniones e informaciones entre las Delegaciones realizado en esta y en anteriores reuniones, se podría resumir la situación de la siguiente manera:

1. En todos los países existen controles de pesos de los vehículos comerciales basados en tecnologías de pesaje de vehículos en movimiento (sistemas WIM).
2. Se aprecia el uso o la tendencia al empleo de las dos opciones tecnológicas disponibles en materia de pesaje WIM: a baja velocidad y a alta velocidad.
3. La selección de la opción depende del país y está fundamentalmente determinada por el número promedio de vehículos a pesar por día.
4. Las dos modalidades de pesaje dinámico antes mencionadas tienen estándares de precisión diferentes y por tanto ello se traduce en que deben adoptarse tolerancias metroológicas diferentes en los resultados de las mediciones.
5. Por lo expuesto se considera que en la realidad actual es difícil conciliar las tolerancias metroológicas entre los cuatro países.
6. Sin perjuicio de lo anterior entiende que es posible continuar con las tareas de armonización del marco sancionatorio por excesos sobre los límites establecidos en la Resolución GMC 65/08.
7. En el caso de que se incumplan estos límites, se deberían aplicar una serie de sanciones cuya magnitud va a depender del exceso de peso sobre un eje, o grupo de ejes, y en el peso bruto total.
8. El régimen de sanciones por excesos en los límites de peso debería ser gradual a diferencia del contemplado actualmente en el ATIT que fija un monto único independiente del exceso de carga.
9. Es posible analizar el siguiente esquema de montos en (US\$) de sanciones a adoptar el cual se aproxima al propuesto por la Delegación de Brasil, aunque en las tres primeras franjas de excesos los valores que se consideran son levemente superiores:

EXCESO	PROPUESTA	PROPUESTA DE BRASIL
0-1t	300	200
1t-2t	500	420
2t-3t	700	660

ALADI



MERCOSUR

8, 10, 11 de mayo - 2018
Asunción - Paraguay

Reunión Técnica Preparatoria de la LIII Reunión Ordinaria del SGT N° 5 "Transporte del MERCOSUR"

3t-4t	920	920
4t-5t	1250	1250
5t-6t	1620	1620
6t-7t	2100	2100
7t-8t	2640	2640
8t-9t	3240	3240
9t-10t	4000	4000

Finalmente destacaron que en este esquema desarrollado, para los transportistas los límites de pesos son los establecidos en la Resolución GMC 65/08. Cuando para transportar una carga se deba circular por diferentes territorios de los Estados Parte del MERCOSUR, los vehículos podrán ser pesados con diferentes niveles de precisión metrológica por lo que siempre se deberá tener en cuenta que las tolerancias son consideradas para los instrumentos y no para las sobrecargas.

El tema debería seguir en la agenda del SGT 5 al tiempo que las Delegaciones se comprometieron a expedirse sobre la propuesta del numeral 9 y eventualmente elevar un proyecto de resolución al GMC.

1.2. TEMAS DERIVADOS DEL SUGRUPO DE TRABAJO N° 3 – REGLAMENTOS TÉCNICOS Y EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD – COMISIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

En el tratamiento de los siguientes temas en agenda, intervino un representante del Ministerio de Industria y Comercio de Paraguay, en carácter de representante de la Comisión de Transporte Automotriz en el ámbito de SGT N° 3 de Normas Técnicas y de Evaluación de la Conformidad. En ese sentido su participación tuvo como objetivos repasar los alcances de los reglamentos solicitados tal como identificar prioridades.

1.2.1. Limitador de velocidad.

Sobre el presente tema la Delegación Paraguaya informó que conforme consta en el Acta de la CVII Reunión Ordinaria del GMC realizada en Asunción los días 18 y 19 de abril del año en curso, el "Reglamento Técnico MERCOSUR sobre Limitadores de Velocidad, permanece en estudio en su ámbito.

Reunión Técnica Preparatoria de la LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

La Delegación de Uruguay, explicó las razones por las cuales el Reglamento Técnico "Dispositivos Limitadores de Velocidad", fue derivado al GMC: para revisar el alcance y contemplar métodos de control/auditoría que permitan detectar posibles adulteraciones en los dispositivos.

En este estado, y hasta tanto el SGT N°3 se expida sobre las observaciones del SGT N°5, no se avanzará en la aprobación de una propuesta de Resolución sobre este tema que contenga las definiciones complementarias de competencia de este Subgrupo de Trabajo.

1.2.2 Cinturón de Seguridad

Se informó que el SGT N°3, está elaborando el reglamento técnico en la materia basado en el Reglamento UN ECE N° 16 (revisión 8 entrada en vigencia desde junio/2014), cuyo alcance excede la tipología de vehículos que regula el SGT N°5, conteniendo aspectos tales como la homologación de:

- 1- Cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX para ocupantes de vehículos;
- 2- Vehículos equipados con cinturones de seguridad, sistemas de alerta de olvido del cinturón, sistemas de retención, sistemas de retención infantil, sistemas de retención infantil ISOFIX y sistemas de retención infantil i-Size.

Asimismo el Delegado de Paraguay informó que el Proyecto de Reglamento Técnico "Anclaje Cinturones de Seguridad", en el que está trabajando la Comisión Automotriz se basa en el Reglamento UN ECE N° 14 (revisión 5 entrada en vigencia desde junio/2014), el cual contiene disposiciones sobre homologación de los anclajes de los cinturones de los vehículos de las categorías M y N y a los sistemas de anclaje ISOFIX de las categorías de vehículos de la categoría M1.

En este marco las Delegaciones concordaron en que si bien los vehículos prioritarios objetos de las reglamentaciones del SGT N°5, son los de transporte de cargas y pasajeros de las Categorías M2, M3, N2, y N3, no se puede desconocer el favorable impacto que sobre la seguridad vial va a tener el considerar en los reglamentos técnicos antes mencionados a todos las categorías de vehículos que circulan por las rutas del MERCOSUR.

1.2.3 Luces de Identificación Vehicular

Los planteamientos sobre esta materia de las Delegaciones del SGT N°5 al representante por Paraguay en el SGT N°3 fueron los siguientes:

Reunión Técnica Preparatoria de la LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

1. Necesidad de conocer los alcances del Reglamento en elaboración, en particular sobre colores de las luces a exigir a vehículos de transporte de pasajeros y cargas.
2. Criterios que se adoptarían sobre la obligación de uso de las luces de identificación, conocidas popularmente como "tres marías".
3. Tiempo previsto para la finalización del Reglamento técnico.

El Delegado de Paraguay tomó nota de lo expresado por las diferentes delegaciones e informó que la elaboración de este Reglamento se encuentra en una etapa primaria de avance en relación a los mencionados en los números anteriores.

1.3. FRENOS ABS EN CAMIONES Y EN SEMIREMOLQUES.

Sobre este tema el Delegado de Paraguay ante el SGT N°3 expresó no tener conocimiento de la solicitud al GMC formulada por el SGT N°5 en la última reunión celebrada en la ciudad de Florianópolis, conteniendo una propuesta de Resolución, y la justificación técnica correspondiente para la implementación de sistema de frenos ABS a los vehículos de transporte de cargas.

En esta sesión las Delegaciones sugieren a los Coordinadores Nacionales del SGT N°5 proseguir con la confección de un proyecto de Resolución que refiera a la obligación de uso de este sistema de frenos independientemente que la Comisión Automotriz del SGT N°3 se expida sobre el contenido del correspondiente reglamento técnico. Todo ello en el entendido que dichos sistemas ya son de aplicación obligatoria en la mayoría de los Estados parte sobre normativa de aceptación internacional, debiéndose requerir al SGT N°3 una reglamentación técnica específica para el control periódico en las plantas de revisión técnica, compatibilidad de conexiones, entre otros aspectos.

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

Anexo I Lista de Participantes
Anexo II Agenda


Por la Delegación Argentina
Orlando Grassetti


Por la Delegación de Brasil
Wilbert Junqueira


Por la Delegación de Paraguay
José Luis González Verazza


Por la Delegación de Uruguay
José Larramendi

ALADI



MERCOSUR

D. 10. 11 de mayo - 2010
Asunción - Paraguay

**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**

ANEXO VI

BORRADOR DE TRABAJO

MERCOSUR/GMC/RES N°

RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO DE LOS LÍMITES DE PESOS MÁXIMOS ESTABLECIDOS PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN EL MERCOSUR

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y la Resolución GMC N°065/08

CONSIDERANDO: Que es necesario establecer un régimen común de infracciones y sanciones por incumplimiento de los límites de pesos máximos establecidos en el MERCOSUR que garanticen las condiciones básicas en materia de igualdad de condiciones de competencia entre las empresas y la preservación del patrimonio vial de los Estados Parte.

Que es conveniente sancionar las infracciones a través de multas que tengan en cuenta en forma creciente, el valor del exceso comprobado.

Que los Estados Parte han desarrollado a través de diferentes tecnologías de pesaje integradas en la infraestructura vial, medios para determinar los excesos de pesos en vehículos o combinaciones de vehículos sobre los límites de peso reglamentarios.

EL GRUPO MERCADO COMÚN RESUELVE

Artículo 1°- Las sanciones por incumplimiento a las disposiciones establecidas en la Resolución GMC N°65/08 sobre límites de pesos por eje, grupo de ejes y peso bruto total se aplicarán dependiendo del valor del exceso comprobado, una vez contempladas las tolerancias metrológicas de los instrumentos de pesaje, conforme a la tabla de multas incluida en el Anexo que forma parte de esta Resolución.

Artículo 2°- Las multas aplicables en caso de la existencia simultánea de excesos de pesos en ejes, grupos de ejes y peso bruto total se ajustarán a lo dispuesto por la legislación interna del Estado Parte donde se comprobaren tales infracciones.

Artículo 3°-La imposición de las sanciones a que se refiere esta Resolución no inhibe la adopción de otras medidas por parte de la autoridad competente tendientes a disminuir los riesgos sobre la infraestructura y la seguridad vial originados por la sobrecarga del vehículo.

Art. 4° - Esta Resolución deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Parte antes del 30/08.

ANEXO
VALOR DE LAS MULTAS POR EXCESO DE PESO

(EN DOLARES de Estados Unidos)

EXCESO	Valor de la Multa
0-11	300
11-21	500
21-31	700
31-41	920
41-51	1250
51-61	1620
61-71	2100
71-81	2640
81-91	3240
91-100	4000

**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**

ANEXO VII

**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**

ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS LECTORES

ESPECIFICACIONES

DIMENSIÓN	450x450x40mm
WEIGHT	2.3 KG
IP RATING	66
PROTOCOL	ISO 18000-GC/EPC CIG2/GEN2V2
COMMUNICATION	ETHERNET (RJ45), SERIAL (RS-232)
GPO	2 IN, 2 OUT
FREQUENCY RANGE	865-868 MHZ / 902-928 MHZ
RF OUTPUT POWER	10-30 DBM, 1 DBM
OPERATING TEMPERATURE	MENOS 20 C TO 50 C
STORAGE TEMPERATURA	MENOS 30 C TO 85 C
POWER SUPPLY	POE IEEE 802.3AF
COMPLIANCE	FCC CE

ANTENA	12 DBI
POI ARIZATION	LINEAR OR RHCP
FREQUENCY	865-868 MHZ / 902-928 MHZ
H BEAM WIDTH	40°
V BEAM WIDTH	40°
DIMENSION	450x450x40mm
WEIGHT	1.8 KG
MATERIAL	UV PROTECTED ABS
RATED WIND VELOCITY	216 KM/H
MOUNTING	40-60 mm

**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**

ANEXO VIII

SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Ministerio
de Seguridad

Ministerio
de Transporte



Presidencia de la Nación

Faja y Marbete de Seguridad

OBJETIVO:

Definir nuevas medidas de seguridad en el transporte Automotor interurbano de Pasajeros de Servicio Públicos, Tráfico libre, Servicios Ejecutivos, y Servicios de Transporte para el Turismo
La implementación de los marbetes permitirá un mejor ordenamiento del servicio, la Fiscalización de los viajes y el equipaje al tener trazabilidad se realiza en forma mas ágil y efectiva y el ciudadano y la empresa se benefician al ver una única identificación oficial

RESOLUCIÓN DE LA SECRETARIA DE GESTION DE TRANSPORTE Nº 74/2016

¿A quién se aplica?

Transporte por automotor de pasajeros de jurisdicción nacional (Decreto Nº 956/92), en las modalidades:

- a) SERVICIOS PÚBLICOS INTERURBANO
- b) SERVICIOS DE TRÁFICO LIBRE INTERURBANO
- c) SERVICIOS EJECUTIVOS INTERURBANO
- d) SERVICIOS DE TRANSPORTE PARA EL TURISMO (Nacional)

¿Dónde deben ser colocados los marbetes o etiquetas autoadhesivas?

Equipaje de mano (ticket autoadhesivo "Amarillo" en modalidad a-b-c-d)

Equipaje despachado en bodega (ticket autoadhesivo "Blanco" en modalidad a-b-c)

Paquete o encomienda (marbete autoadhesivo modalidades a-b-c) y (d, en el caso que el mismo pueda llevar encomiendas)

Equipaje despachado en Bodega (ticket autoadhesivo "Celeste" sólo en Modalidad d, Turismo)

Faja y Marbete de Seguridad

SEGURIDAD EN EL
TRANSPORTE



FAJAS
PAQUETERIA ENCOMIENDA
EN BODEGA

- GENERAR ORIGEN Y DESTINO ASOCIADO AL DNI
- MUESTRA VISUALMENTE SI ESTA HABILITADO EL VEHICULO



MARBETE VALIJAS
BODEGA

- CADA FAJA/MARBETE LLEVA UN NUMERO CON CODIGO DE BARRAS ASOCIADOS AL DNI



MARBETE BOLSO
DE MAND

- LA UNIFICACION DE LOS COLORES HACE QUE EL CIUDADANO SEPA SI ESTA



MARBETE TURISMO
BODEGA

- VIAJANDO EN UNA UNIDAD HABILITADA POR CNRT

Subsecretaría de Transporte Automotor
Secretaría de Gestión del Transporte



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Faja para Paquetería y Encomienda



- ✓ La Empresa de Transporte de Pasajeros deberá solicitar la numeración a la S.S.T.A
- ✓ Se deberá asociar a la "Guía de Destino", el Nro de la "FAJA DE SEGURIDAD" y Nro de DNI del Remitente y Destinatario del mismo
- ✓ Todo Paquete / Encomienda que lleve "FAJA DE SEGURIDAD", significa que ha pasado los procesos según la normativa aplicada

Control Aplicación Móvil



Subsecretaría de Transporte Automotor
Secretaría de Gestión del Transporte



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Flujo del Proceso de Solicitud

Procedimiento a seguir

- ✓ "EL SOLICITANTE" (CÁMARA O EMPRESA), deberá, por un lado, realizar el pedido "FORMAL" a la "IMPRESA" de cantidad y tipo de Faja.
- ✓ Marbete o etiqueta autoadhesiva
- ✓ La imprenta deberá pedirle todos los requisitos que corresponden al "SOLICITANTE" como "CUIT, Datos de la empresa, Código de Habilitación de C.N.R.T. Etc" y se hará responsable de que los mismos sean fehacientes y/o controlar por pagina online de C.N.R.T la habilitación
- ✓ El SOLICITANTE (CÁMARA O EMPRESA), deberá pedir por nota con membrete ante la Subsecretaría de Transporte Automotor la asignación de la numeración correspondiente con todos los datos, también especificando que Imprenta va a realizar el pedido.
- ✓ Los pedidos se evacuarán dentro de los C.N.C.D. (5) días hábiles administrativos.



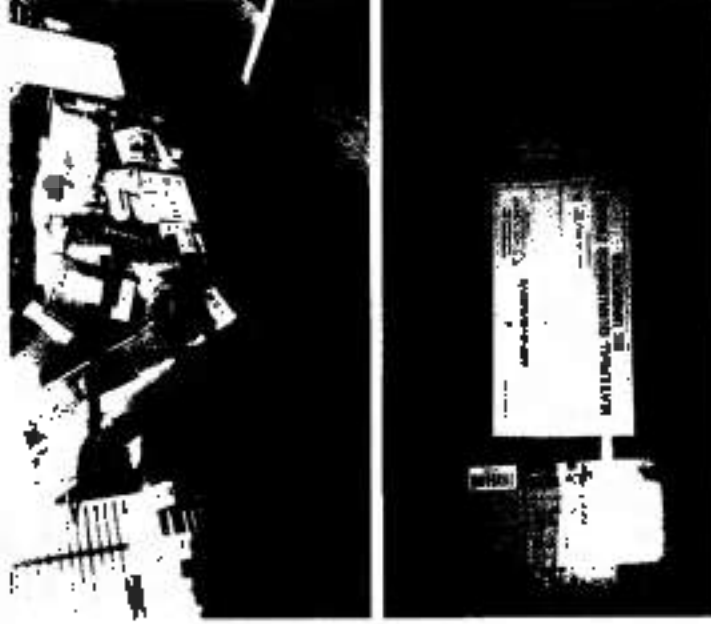
Fajas en encomiendas del Transporte

SEGURIDAD EN EL
TRANSPORTE

Antiguamente



Actualidad



Subsecretaría de Transporte Automotor
Secretaría de Gestión del Transporte



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE NACIONAL

SEGURIDAD EN EL
TRANSPORTE

MARBETE EN VALIJAS - BODEGA

FORMATO 315 cm K 34 cm

SEGURIDAD EN EL
TRANSPORTE

CODIGO MATRIZ CONTENIDO
CODIFICACIÓN AL FARMACÉUTICA
DE SERIP EN LE TRAS Y SPIS NOYME BUS

Ministerio
de Extranjero

Ministerio
de Transporte

Presidencia de la Nación



Ministerio de Salud
Ministerio de Justicia
Ministerio de Trabajo

Ministerio de Defensa
Ministerio de Educación
Ministerio de Economía

Ministerio de Energía
Ministerio de Hacienda
Ministerio de Interior

Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Seguridad
Ministerio de Turismo

Ministerio de Vialidad
Ministerio de Vivienda
Ministerio de Yerba Matea



TINTA INVISIBLE QUE REACCIONA BAJO
EFECTO DE LUZ ULTRAVIOLETA (UV)
EN COLOR ROJO FLUORESCENTE



Subsecretaría de Transporte Automotor
Secretaría de Gestión del Transporte

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE NACIONAL

SEGURIDAD EN EL
TRANSPORTE

MARBETE EN BOLSOS DE MANO

FORMATO 51,5 CM X 5 CM

SEGURIDAD EN EL
TRANSPORTE

Ministerio
de Seguridad

Ministerio
de Transporte

Presidencia de la Nación

CODIGO DATAMATRIK CONTENIENDO
CODIFICACION ALFANUMERICA
DE NOMBRE EN LETRAS Y SEIS NUMEROS



Fuerza Armada
Aérea



TINTA INVISIBLE QUE REACCIONA BAJO
EFECTO DE LUZ ULTRAVIOLETA (UV)
EN COLOR ROJO FLUORESCENTE



Subsecretaría de Transporte Automotor
Secretaría de Gestión del Transporte

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

SERVICIO DE TRANSPORTE PARA EL TURISMO

SEGURIDAD EN EL
TRANSPORTE

MARBETE EN TURISMO - BODEGA

FORMATO: 315 cm X 3 cm

SEGURIDAD EN EL
TRANSPORTE

CODIGO DATAMARK CON INFORMACION
LOCALIZACION ALFA NUMERICA
DE 7 DIGITOS ENTRE 100000001 Y 999999999

Ministerio
de Seguridad

Ministerio
de Transporte

Presidencia de la Nación



¡TODA VIVIENDA QUE REACCIONE DADO
EFECTO DE LUZ ULTRAVIOLETA (UV)
EN COLOR ROJO PULCERIZANTE!



Subsecretaría de Transporte Automotor
Secretaría de Gestión del Transporte



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Trazabilidad -- Nube (Web service)

DNI - PASAJE - PERMISO DEL MENOR - LISTA DE PASAJEROS - PAQUETERIA - CHOFER - DOMINIO - BOLETO - VOUCHER



Web Service en Ministerio de Transporte / C.N.R.T



1-Origen, hoja de ruta inicial

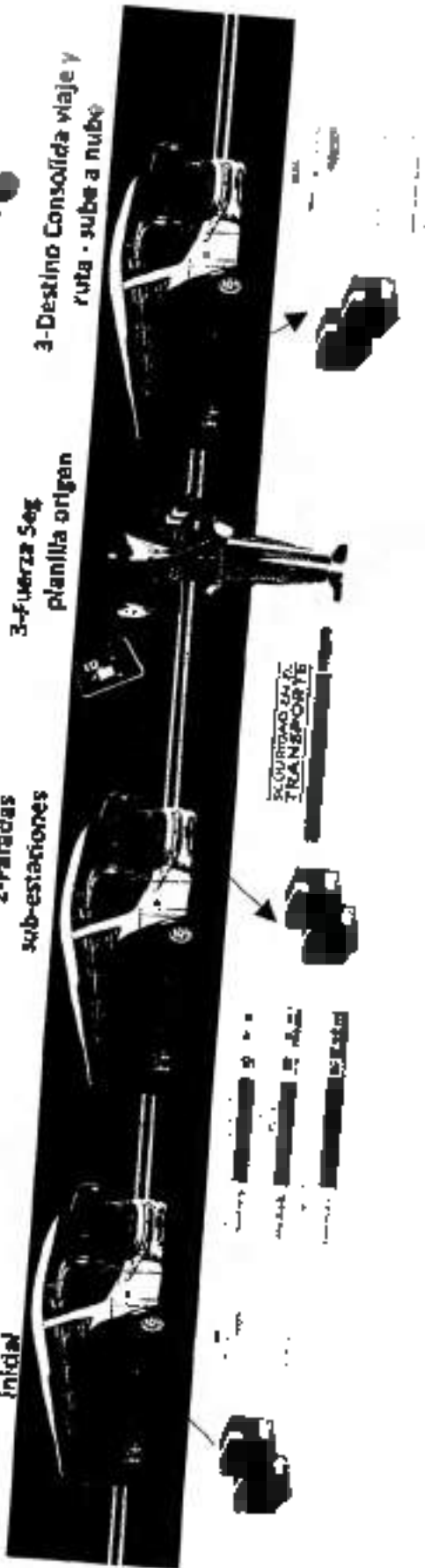


2-Paradas sub-estaciones



3-Fuerza Seg planilla origen

3-Destino Consolidado viaje y ruta - sube a nube



VENTAJAS

- Facilitar el análisis, seguimiento y cumplimiento de las empresas que realizan envíos de encomiendas en omnibuses de pasajeros.
- Identificación de encomiendas en línea por empresa, por unidad de transporte, por despachante, por fecha, por número de guía.
- Facilitación a las Fuerzas de Seguridad para la fiscalización a la vera de la ruta mediante cualquier dispositivo móvil (Smartphone, tablet o laptop)
- Disponición de la información en la nube de Internet del Ministerio de Transporte
- Darle Tranquilidad al ciudadano que se encuentra viajando en un Transporte Autorizado

SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Ministerio
de Seguridad

Ministerio
de Transporte



Presidencia de la Nación

ANEXO IX

ACTA DE LA 28ª REUNION DE LA COMISION DE ESPECIALISTAS EN TRANSPORTE MARITIMO

En la ciudad de Asunción, Capital de la República del Paraguay, durante los días 30, 31 de mayo y 1 de junio de 2018, se desarrolla la 28ª Reunión de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo, con la participación de las Delegaciones de la República del Paraguay, República Federativa del Brasil y de la República Oriental del Uruguay. La Delegación de la República Argentina participa de la reunión a partir del día 31 de mayo del año en curso.

La reunión fue coordinada por el representante de la Delegación Paraguaya, el Capitán Ángel D. López Caballero, Director de la Dirección General de la Marina Mercante de su país. Las Delegaciones consensuaron el temario de la Agenda, que consta como Anexo I.

La Lista de Participantes consta como Anexo II de la presente Acta

1. MINUTA DEL ACUERDO DE TRANSPORTE MARITIMO ELABORADO EN EL AÑO 2005

La Delegación de Uruguay mantiene su postura en relación al ámbito de aplicación del borrador del Acuerdo elaborado en el año 2005, entendiendo que se debe aplicar entre empresas de embarcaciones de bandera de los Estados Parte del MERCOSUR, manteniendo asimismo la postura de la exclusión de las cargas feeder del Acuerdo, reiterando una vez más, que es de interés que los servicios de transporte marítimo internacional realizados entre un puerto de un Estado Parte y un puerto de otro Estado Parte, con el propósito del transporte de cargas destinadas o provenientes de terceras banderas, estén contemplados en las excepciones que trata la minuta del Acuerdo.

La Delegación de Brasil informa que ha analizado la propuesta manifestada por los representantes del sector privado en la reunión anterior, de que un porcentaje de las cargas de transporte feeder sea excluida del ámbito de aplicación del Acuerdo, e informa que las cargas feeder deben ser mantenidas dentro del ámbito de aplicación del acuerdo, tal como está en el borrador del año 2005, y en el Protocolo de Montevideo. Asimismo, acompaña una Declaración del Comité de Río de Janeiro, acerca de los servicios de transporte marítimo del Mercosur, que se adjunta a la presente Acta como Anexo III.

La Delegación Uruguaya manifiesta que los Estados Parte no pueden continuar procurando una negociación para llegar al consenso sobre este borrador de Acuerdo, considerando que desde el año 2005 se vienen manifestando las mismas diferencias, y propone que se trabaje en una nueva propuesta, y sugiere que cada país presente para la próxima reunión un borrador.

La Delegación de Brasil manifiesta que ya existe una propuesta consensuada por tres Estados Parte, por lo que se mantiene conteste con la redacción del Borrador de Acuerdo del año 2005.

Por su parte, la Delegación de Paraguay mantiene su posición respecto al acuerdo dado a favor del Borrador del Acuerdo del año 2005, consensuado con Argentina y Brasil en aquella oportunidad.

2. CONSIDERACIONES SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL AMBITO DE LAS NEGOCIACIONES MERCOSUR - UE

Con relación a este punto, las delegaciones manifiestan que no existe hasta el momento una propuesta concreta para un acuerdo bi-regional en el sector servicios de Transporte Marítimo.

3. PRESENTACION DE LA PROPUESTA DE SEMARBRA

La representante de SEMARBRA manifiesta ante esta Comisión, que desde hace muchos años se viene trabajando en el Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur. Conforme al Art. II.2.a) del Protocolo de Montevideo las cargas feeders están dentro el ámbito de aplicación del MERCOSUR. Existen dos acuerdos bilaterales (Brasil/Argentina y Brasil/Uruguay) de transporte marítimo, que están ratificados por el Protocolo de Montevideo (Anexo de transporte por agua), y por lo tanto las cargas feeders se hallan dentro del ámbito de aplicación. Estos acuerdos bilaterales más las listas de compromisos específicos del Programa de liberalización darán como resultado el futuro Acuerdo Multilateral que establecerá la liberación intrazona del transporte marítimo a favor de los armadores regionales. SEMARBRA, con la propuesta presentada, pretende aportar a la integración regional, supriendo la aplicación también de mecanismos antidumping y cláusulas de salvaguarda semejantes de aplicación a los bienes, para que haya libertad en el mercado de los fletes. Acto seguido, la representante de SEMARBRA presenta la Declaración de la Marina Mercante argentina suscrita por trabajadores y armadores del sector, que se adjunta como Anexo IV.

En relación a la propuesta de SEMARBRA, la Delegación de Brasil entiende que los Acuerdos Bilaterales ya contemplan las cargas feeders, y en relación a la propuesta de mecanismo antidumping, Brasil ya cuenta con leyes que sancionan las infracciones de orden económico. Por su parte, la Delegación de Uruguay analizará la propuesta de SEMARBRA en el ámbito interno de su país.

La Delegación de Paraguay, por su parte, realizará también un análisis al ámbito interno de la propuesta de SEMARBRA.

4. PROPUESTA DE LA DELEGACION DE URUGUAY SOBRE EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES VACIOS POR TERCERAS BANDERAS

Con relación al último punto de la Agenda, la Delegación de Brasil entiende que será necesario analizar los impactos de la liberación de transporte de contenedores vacíos para embarcaciones de terceras banderas, sugiriendo postergar las decisiones hasta la próxima reunión. Las demás Delegaciones se hallan de acuerdo con lo manifestado por la Delegación de Brasil.

La Delegación argentina manifiesta que toma conocimiento de lo tratado en la reunión, y dará traslado a las autoridades competentes de su país. Sin otras consideraciones adicionales, firma al pie de la presente Acta.

Por la República Argentina
Guadalupe Mengo

Por la República del Paraguay
Angel O. Lopez Caballero

Por la República Federativa del Brasil
Rodrigo Guimarães Trapano

Por la República Oriental del Uruguay
Ullana Peirano

ANEXO I

AGENDA

1. MINUTA DEL ACUERDO DE TRANSPORTE MARITIMO ELABORADO EN EL AÑO 2005
2. CONSIDERACIONES SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL AMBITO DE LAS NEGOCIACIONES MERCOSUR – UE
3. PRESENTACION DE LA PROPUESTA DE SEMARBRA
4. PROPUESTA DE LA DELEGACION DE URUGUAY SOBRE EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES VACIOS POR TERCERAS BANDERAS



ANEXO II

~~12~~
~~13~~

NOMINA DE ASISTENTES

NOMBRE Y APELLIDO	PAIS	ORGANISMO/INSTITUCION	CARGO	TELEFONO	CORREO ELECTRONICO	FIRMA
LILIANA PERAZZO	BRAZIL	AUP	SECRETARIAL	1 908880	lperazzo@sup.com.br	
RODRIGO TRAVINSKI	BRAZIL	ANTAR	COORDINADOR	(11) 2029 09 40	rodolfo.travinski@antarc.org.br	
INCO SPOKOJICH	BRAZIL	BARROITA	ASISTENTE	(11) 99583376	inco.spojich@barroita.com.br	
RUBEN SILVA	BRAZIL	MEQUINHO	DIRETOR	(61) 95972-5465	rubensilva@mequinho.com.br	
OSCARO RIZZO	PARAGUAY	PARAGUAY	DIRECTOR	998 8000	oscar.rizzo@paraguay.org.py	
ADRIANA ALIJO	ARGENTINA	SEMAARUBIA	ADMINISTRATIVA	4372	semaarubia@semaarubia.com.ar	
ANDRES NABAL	"	"	VICEPRESIDENTE	3214	andres.nabal@semaarubia.com.ar	
LUCAS PEREIRA	BRAZIL	COMITÊ RIO DE JANEIRO	ADM. EXECUCION	(21) 2553 4530	lucas.pereira@comite-rio.org.br	
FILIZ CARNEIRO	BRAZIL	COMITÊ RIO DE JANEIRO	ASSESSOR	(21) 2553-2530	filiz.carneiro@comite-rio.org.br	
DANIEL PERES	BRAZIL	ADM. CONTABILIDADE	DIRETOR	11	daniele.peres@comite-rio.org.br	
ENRIQUE MATEO	ARGENTINA	S.S.T.A	ASISTENTE	546-760	enrique.mateo@sssta.com.ar	
MARCO AURELIO COSTAS	BRAZIL	COMITÊ RIO DE JANEIRO	ASISTENTE	(11) 9999 1309	marco.aurelio@comite-rio.org.br	
C. FONSECA	BRAZIL	COMITÊ RIO DE JANEIRO	ASSESSOR	(11) 5185-5668	carlos.fonseca@comite-rio.org.br	

ANEXO III

83
84
85

DECLARAÇÃO DO COMITÊ RIO DE JANEIRO

TENDO conhecimento de que no âmbito das negociações do Acordo Comercial que visa estabelecer uma Zona de Livre Comércio entre o MERCOSUL e a União Europeia – em vias de ser assinado ao fim do corrente ano – o Comitê Rio de Janeiro - apresenta declaração sobre os serviços de transporte marítimo bilateral e regional do Mercosul.

HISTÓRICO DOS ACORDOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DO MERCOSUL

No ano de 1991, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai decidiram constituir o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL); assinando para esse fim o Tratado de Assunção.

O MERCOSUL implica a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os Estados Parte.

No ano de 2005 foram realizados progressos no caminho traçado, com a assinatura do Protocolo sobre o Comércio de Serviços do MERCOSUL (denominado Protocolo de Montevideú) reconhecendo-se assim a importância da liberalização – intrazona - do comércio de serviços para o desenvolvimento de suas economias, aprofundamento da União Aduaneira e progressiva conformação do Mercado Comum.

Nesse âmbito, o serviço de transporte marítimo entre a Argentina e o Brasil é o primeiro elo do processo de "integração intrazona" já iniciado.

O Acordo Bilateral Governamental que os inclui foi ratificado em 2005 pelo Protocolo de Montevideú (Apêndice 1 - Anexo Transporte por água) e complementado nos termos do Programa de Liberalização Intrazona que o mesmo estabelece.

Com esse intuito, o Subgrupo de Trabalho N° 5 (SGT5) de Transportes do Mercosul foi designado pelo Grupo Mercado Comum para discussão e elaboração do futuro Acordo de Transporte Marítimo do Mercosul, que será o marco para a integração dos serviços de transporte marítimo do Mercosul.

As bases para o futuro acordo são o livre acesso ao tráfego regional por parte de todos os armadores do MERCOSUL e a livre negociação de fretes e demais condições de transporte entre embarcadores e transportadores.

A próxima reunião do SGTS programada para dar prosseguimento aos objetivos de integração do bloco se realizará entre os dias 8 e 10 de novembro, na Cidade de Florianópolis, no Brasil.

A pretensão de exclusão do setor de serviços de transporte marítimo do âmbito regional - tal como está exigindo a União Europeia para esse setor, evidenciaria para a região e para o mundo, entre outras coisas, a inconsistência da integração regional do Mercosul, colocando em risco não apenas a subsistência do Protocolo de Montevideo, mas da integração do Mercosul como um todo.

Uma integração genuína implica em um gradual processo de abertura intrazona, sendo inconcebível qualquer regressão nesse aspecto, e menos ainda uma "abertura restrita" deste mercado de fretes a um bloco econômico extrazona.

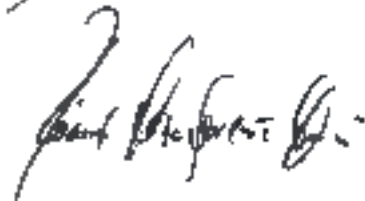
A abertura exigida pela União Europeia inibirá qualquer pretensão de projetos de desenvolvimento da Marinha Mercante do Brasil e da Argentina, produzindo por sua vez impactos negativos imediatos na totalidade do mercado de fretes de ambos os países, com o consequente impacto nas companhias de navegação envolvidas; nos postos de trabalho dos tripulantes argentinos e brasileiros; e nas indústrias navais de ambos os países.

Por outro lado, deve-se salientar que não existe nenhuma restrição no Brasil e na Argentina para que qualquer armador do mundo aqui se estabeleça e opere como um armador regional.

Os países ou blocos econômicos regionais que derrubam a bandeira da soberania estratégica de seus mercados de serviços condenam ao fracasso suas gerações presentes e futuras.

Por essas razões, nos permitimos chamar a atenção a nossas comunidades, ao MERCOSUL e especialmente às autoridades de nossos países, Brasil e Argentina, para que reflitam e retomem o caminho da integração do Mercado Comum do Sul; não cedendo a essa demanda europeia que afetará significativamente nosso mercado bilateral e regional de fretes, e que provocará consequências nefastas para as respectivas Marinhas Mercantes.

Rio de Janeiro, 7 de novembro de 2017



ANEXO IV

Handwritten signature or initials in the bottom left corner.

DECLARACION DE LA MARINA MERCANTE
ARGENTINA

HABIENDOSE tomado conocimiento que en el ámbito de las negociaciones del Acuerdo Comercial para establecer una Zona de Libre Comercio entre MERCOSUR y Unión Europea -a ser suscripto a fines del corriente año- Argentina presentó ofertas en materia de servicios de transporte marítimo bilateral, regional del Mercosur e internacional:

- *Los armadores argentinos integrantes de los Servicios de -Transporte Marítimo Argentina Brasil, Sede Buenos Aires (SEMARBRA - SBA); Federación de Empresas Navieras Argentinas (FENA); y la Cámara Argentina de Arena y Piedra (CAAP); y*

- *Los tripulantes argentinos nucleados en el Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante; Centro de Jefes y Oficiales Moquinistas Navales; Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo; Capitanes y Baqueanos Fluviales de la Marina Mercante; Sindicato de Conductores Navales de la República Argentina; Sindicato Electricistas y Electronicistas Navales; Sindicato Flota Petrolera e Hidrocarburifera,*

DECLARAN

En el año 1991 Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay decidieron constituir el Mercado Común del Sur (MERCOSUR); suscribiendo a esos efectos el Tratado fundacional de Asunción.

El MERCOSUR implica la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los Estados Parte.

En el año 2005 se avanza decididamente en el camino trazado, suscribiéndose el Protocolo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR (denominado Protocolo de Montevideo) reconociéndose así la importancia de la liberalización - intrazona- del comercio de servicios para el desarrollo de sus economías, profundización de la Unión Aduanera y progresiva conformación del Mercado Común.


ARMANDO ALESBI
SECRETARIO GENERAL
SI CO NA PA.










Ello resulta inconcebible, pues las reglas de juego a nivel internacional son muy claras. Un escenario sería una "Zona de Libre Comercio" con la Unión Europea y otro muy distinto es el "Mercado Común" del Sur.

La actual y pretendida exclusión del sector de los servicios del transporte marítimo del ámbito regional -tal como lo exigiría la Unión Europea- se traduciría en una suerte de "Brexit" argentino en esta materia; poniéndose en evidencia hacia la región y el mundo, entre otras cosas, la inconsistencia de la integración regional.

Una integración cierta conlleva un proceso gradual de apertura intrazona, siendo inconcebible en ese contexto cualquier regresión; y menos aún la "apertura irrestricta" de este mercado de fletes a un bloque económico extrazona.

La apertura exigida por la Unión Europea, configurará la desaparición de los proyectos de desarrollo de la Marina Mercante Argentina; produciendo a su vez impactos negativos inmediatos en la totalidad de los mercados de fletes, con la consecuente afectación a las empresas navieras involucradas; las fuentes de trabajo de los tripulantes argentinos; y la industria naval de nuestro país; poniéndose asimismo en peligro la sustentabilidad de la totalidad de la economía argentina, por cuanto la logística del comercio exterior argentino quedaría en manos de los competidores extranjeros.

A todo evento se hace notar que las megaempresas de navegación europeas, quienes ostentan posiciones dominantes en el mercado mundial de fletes, operan en paraísos fiscales con exenciones de tributos y cargas fiscales y sociales; configurando así una "competencia desleal" para las empresas navieras regionales que matriculan sus buques en sus propios registros nacionales.

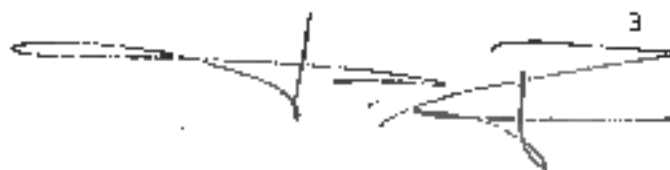
Por otra parte, no existe ninguna restricción en nuestro país para que cualquier armador del mundo se instale y opere desde Argentina, es decir como un armador regional más.

Un país o un bloque económico regional que arríe la bandera de la soberanía estratégica de sus mercados de servicios, condenan al fracaso a sus generaciones presentes y futuras.

Por todo ello, nos permitimos llamar la atención a nuestras comunidades, al MERCOSUR y especialmente a las autoridades

Maza
ARMANDO P. ALESSI
SECRETARIO GENERAL
SI CO. NA. RA.

3



El Protocolo de Montevideo del MERCOSUR integra indisolublemente el Tratado de Asunción; y la adhesión o denuncia de cualquiera de estos Instrumentos produce la adhesión o denuncia del otro.

El mensaje y la voluntad política es clarísima: nos integramos en bienes y servicios o no hay Mercado Común.

En ese ámbito, los servicios de transporte marítimo entre Argentina y Brasil son el primer eslabón del proceso de "integración intrazona" ya iniciado.

El Acuerdo bilateral gubernamental que los incluye, fue ratificado en el año 2005 por el Protocolo de Montevideo (Apéndice I- Anexo Transporte por Agua) y complementado en los términos del Programa de Liberalización Intrazona que él mismo establece.

A tales efectos el Subgrupo de Trabajo N° 5 (SGTS) de Transportes del Mercosur, fue designado por el Grupo Mercado Común, para la discusión y elaboración del futuro Acuerdo de Transporte Marítimo del Mercosur, que conformará el hito para la integración de los servicios de transporte marítimo del Mercosur.

Las bases para el futuro acuerdo son libre acceso al tráfico regional por parte de todos los armadores del MERCOSUR y libre negociación de los niveles de fletes y demás condiciones de transporte entre cargadores y transportistas.

La próxima reunión del SGTS programada para la prosecución del mandato impuesto, se realizará los días 8 al 10 de noviembre en la Ciudad de Florianópolis de la R. F. del Brasil.

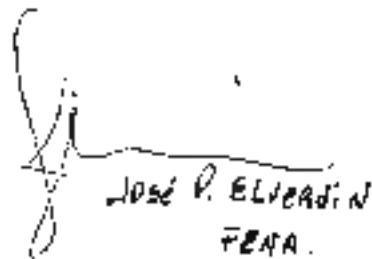
En este contexto nada más cabría manifestar, tan solo congratularnos por el arduo trabajo que viene realizando el SGTS para conciliar los intereses de todos los Estados Parte y arribar a la Integración intrazona que los ocupa.

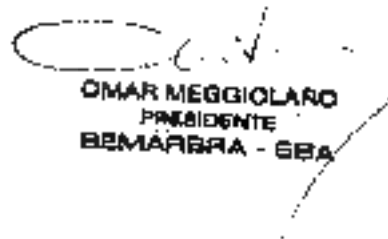
Sin embargo, un cambio de rumbo total es impulsado por el gobierno de Argentina, con el único propósito de colocar más productos en el mercado europeo, poniendo así en peligro la subsistencia del Protocolo de Montevideo, es decir la integración del MERCOSUR todo.

ARMANDO P. ALESSI
SECRETARIO GENERAL
SI CO.NA.RA.

de Argentina, para que reflexionen y retomen el camino de la integración del Mercado Común del Sur; no accediendo a la petición europea de irrupción en nuestros mercados bilateral, regional e internacional de fletes, que provocará consecuencias nefastas para las Marinas Mercantes y las economías nacionales.

Buenos Aires, 1° de noviembre de 2017

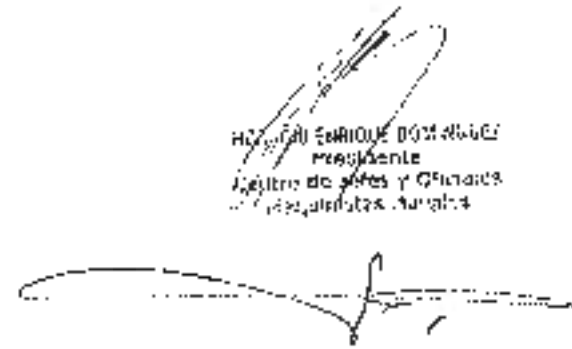

José P. Elvradín
FEAA.


OMAR MEGGIOLARO
PRESIDENTE
BEMARRIA - SBA


Alejandra Rojas
PRESIDENTE
CAMARA ARGENTINA DE ALENAY MEDRA


JORGE DANIEL BIANCHI
Secretario Adjunto
CTA de Car. y DF. Fleo


ARMANDO A ALESSI
SECRETARIO GENERAL
SI CO NA RA.

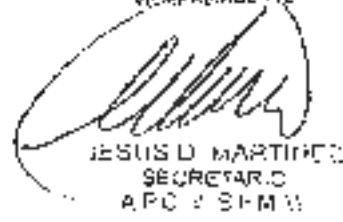

ENRIQUE DOMÍNGUEZ
Presidente
Centro de Fletes y Gastos
Asociación Argentina




JORGE PENENCZUK
SECRETARIO GENERAL DE FLEO
SHOC. IUPUNA FLEO EN LA UNION COMERCIAL


JORGE P. SIRAVASSI
CAPTÁN DE ULTRAMAR
VICAPRESIDENTE


RICARDO R. IGLESIAS
SECRETARIO GENERAL
S.C.S.M.


JESÚS D. MARTÍNEZ
SECRETARIO
APC y SHM

ANEXO X



Programa Brasileiro de OEA

Segurança e Conformidade no Comércio Internacional

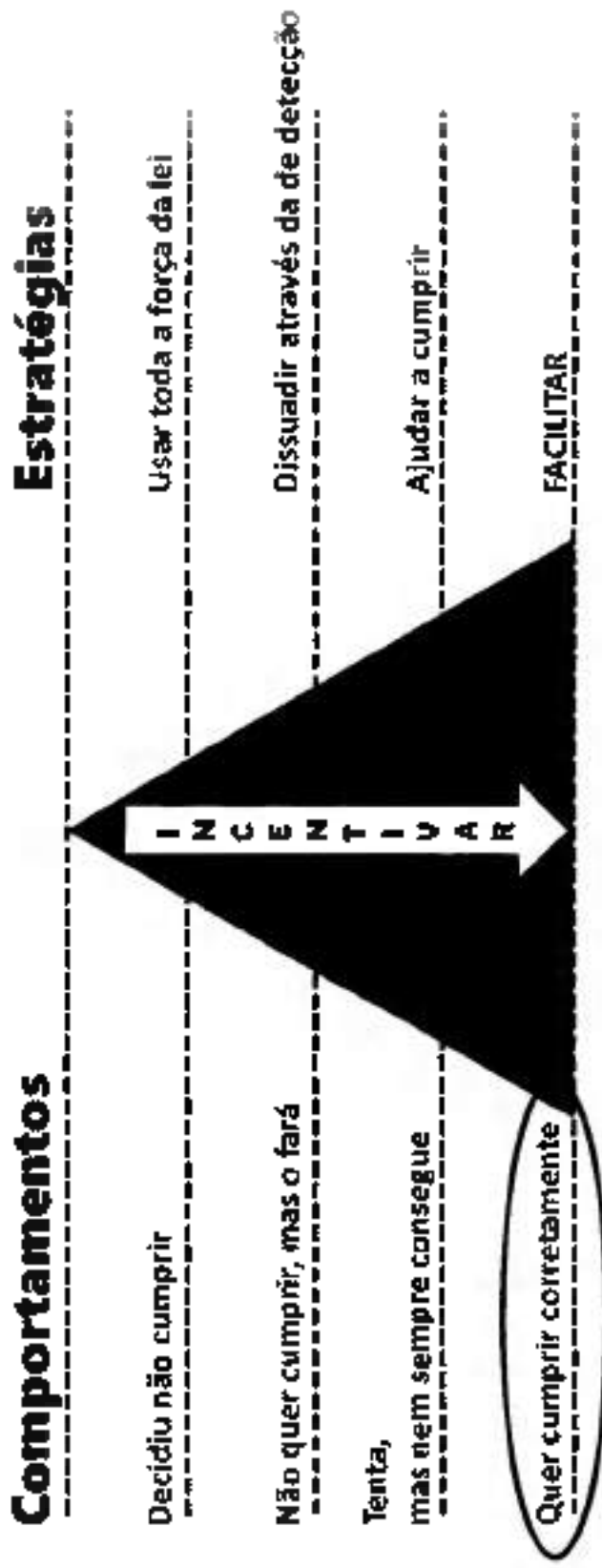
**OEA é um modelo
moderno de
controle aduaneiro**



**RECEITA
FEDERAL**



Pirâmide de Conformidade



* OCDE, Compliance Risk Management
(<https://www.oecd.org/tax/administration/33818656.pdf>)



Histórico OEA no Mundo

1998



Suécia
(Conformidade aduaneira)

1999

WCO: "For authorized persons who meet criteria specified by the Customs, including having an appropriate record of compliance with Customs requirements and a satisfactory system for managing their commercial records, the Customs shall provide for: (...)"

2000



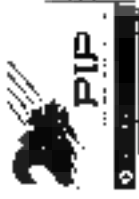
SAFE: "...a party involved in the international movement of goods, in whatever function, that has been approved by, or on behalf of, a national Customs administration as complying with WCO or equivalent supply chain security standards..."

2000



EUA (Segurança)

2000



Canadá (Segurança)

2000



Europa (Segurança e Conformidade Aduaneira)

2001



Brasil (Segurança e Conformidade Aduaneira)



Autoridad Económica Operativa

Programas OEA e ARM pelo Mundo



Europa

UE (28)
Macedônia
Moldávia
Suíça
Israel
Noruega
Sérvia
Turquia

Americas

Argentina
Brasil
Colômbia
R. Dominicana
Guatemala
México
Peru
EUA
Bolívia
Cuba
Costa Rica
Equador
Jamaica
Panamá
Uruguai

Ásia

Austrália
Hong Kong
Coreia
Malásia
N. Zelândia
Vietnam
China
Índia
Indonésia
Japo
Singapura
Tailândia

Demais Países

Azerbaijão
Jordânia
Tunísia
Uganda
Egito
Marrocos
Quênia
Burundi

Programas

- 73 Países em operação
- 17 em desenvolvimento

ARM entre OEA

- 44 + 3 Assinados
- 42 + 4 em negociação

Informações: AIO Compendium – Edição 2017 - WCO

Programa OEA

Controle Aduaneiro Moderno

- Baseado em Gerenciamento de Risco
- Incentivo à conformidade por meio de benefícios
- Controle de gestão x controle de transação
- Monitoramento contínuo dos operadores
- **IMPORTANTE:** OEA não significa 100% seguro (zero risco)





AFE

Authorized Economic Operator

Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado

Instrução Normativa RFB nº 1598/2015



Operador Econômico Autorizado

São intervenientes que operam no comércio exterior, certificados pela RFB, e que cumprem voluntariamente:

- Critérios de Segurança aplicados à cadeia logística
- Critérios de Conformidade em relação às obrigações tributárias e aduaneiras



Certificações OEA

OEA-Segurança

Segurança física da cadeia logística

CNPJ Estabelecimento Matriz:

- ▶ Impo/Exportador
- ▶ Agente de Carga
- ▶ Transportador

CNPJ Estabelecimento:

- ▶ Depositário Alfandegado
- ▶ Redex
- ▶ Op. Aero/Portuário

OEA-Conformidade

Conformidade tributária e aduaneira

Nível 1:

- ▶ Impo/Exportador
- ▶ Despachantes Aduaneiros

Nível 2:

- ▶ Impo/Exportadores

OEA-Integrado

Incorporação de outros órgãos que exercem controle sobre comércio exterior

Módulos Complementares:

- ▶ OEA-Agro
- ▶ OEA-Exército
- ▶ ...



Authorized Economic Operator
AEO

Benefícios de Caráter Geral

Benefícios OEA	S	CI	C 2
Publicidade no sítio da RFB	X	X	X
Utilização da logomarca "AEO"	X	X	X
Ponto de contato na RFB	X	X	X
Prioridade na análise em outras modalidades OEA	X	X	X
Benefícios concedidos pelas Aduanas estrangeiras	X	X	X
Participação no Fórum Consultivo	X	X	X
Dispensa de exigências já cumpridas no OEA	X	X	X
Participação em seminários e treinamentos	X	X	X

Benefícios do OEA-Segurança

Benefícios OEA	S
Parametrização imediata das declarações (DE)	X
Reduzido percentual de seleção para canal de conferência	X
Prioridade de conferência das DE selecionadas	X
Dispensa da garantia no Trânsito Aduaneiro	X
Acesso prioritário a transportadores OEA (recintos aduaneiros)	X



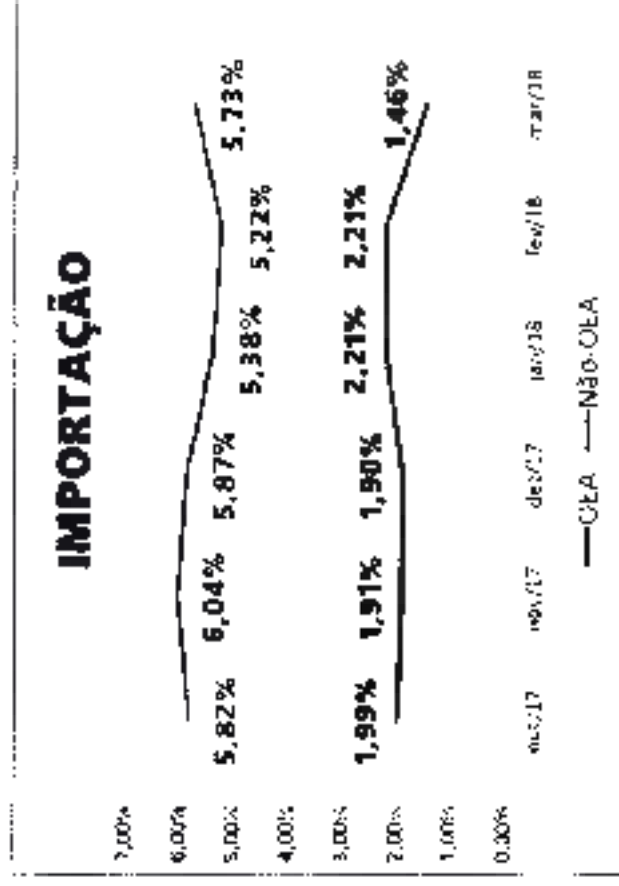
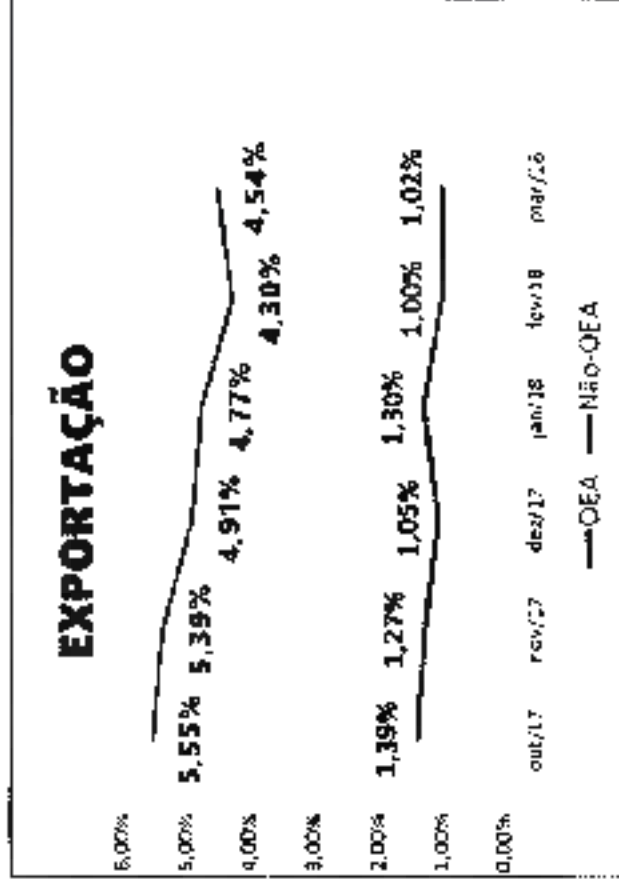
Benefícios do OEA-Conformidade

Benefícios OEA	CI	C
Resposta à consulta de classificação fiscal em até 40 dias Dispensa garantia Adm. Temporária utilização econômica Retificação de DI em lotes reduzidos (ADE Coana nº 17/2016) Carga Pátio por 24h no modal aéreo (cargas diretas)	X X X X	X X X X
Parametrização imediata das declarações (DI) Reduzido percentual de seleção para canal de conferência Prioridade de conferência das DI selecionadas para canal Despacho sobre Águas OEA (Portaria Coana nº 85/2017) Canal verde na Admissão Temporária*		X X X X X



AEO
Associação Econômica Operadora
Associação de Operadores de Transporte

Percentual de seleção para canais de conferência

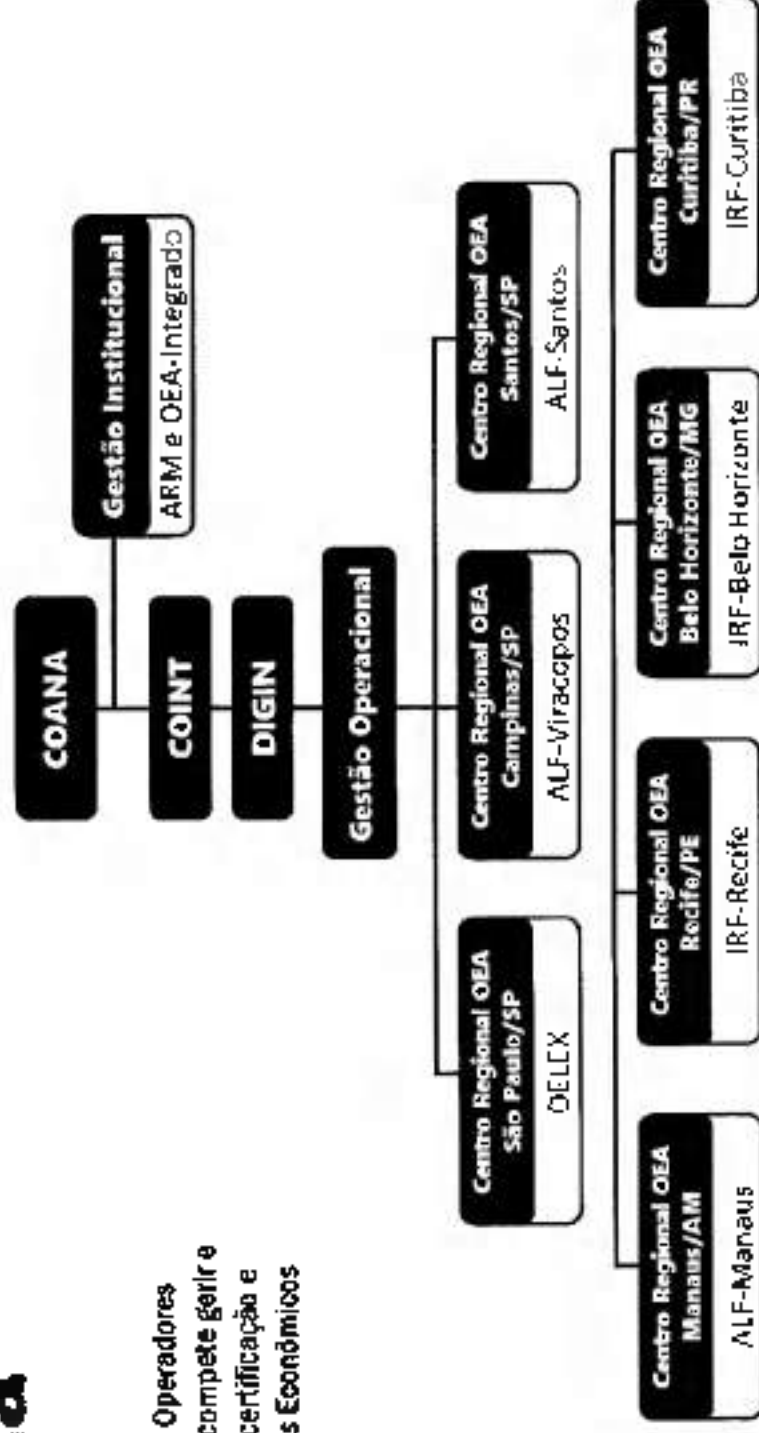


NOVA estrutura RFB

Programa

OEA RFB:

Art. 318. As Equipes de Gestão de Operadores Econômicos Autorizados (EqOEA) compete gerir e executar as atividades relativas à certificação e ao monitoramento dos Operadores Econômicos Autorizados



ABR
Agência Brasileira de Regulação
Av. Paulista, 1508 - Bela Vista - São Paulo - SP

NOVA ESTRUTURA RFB

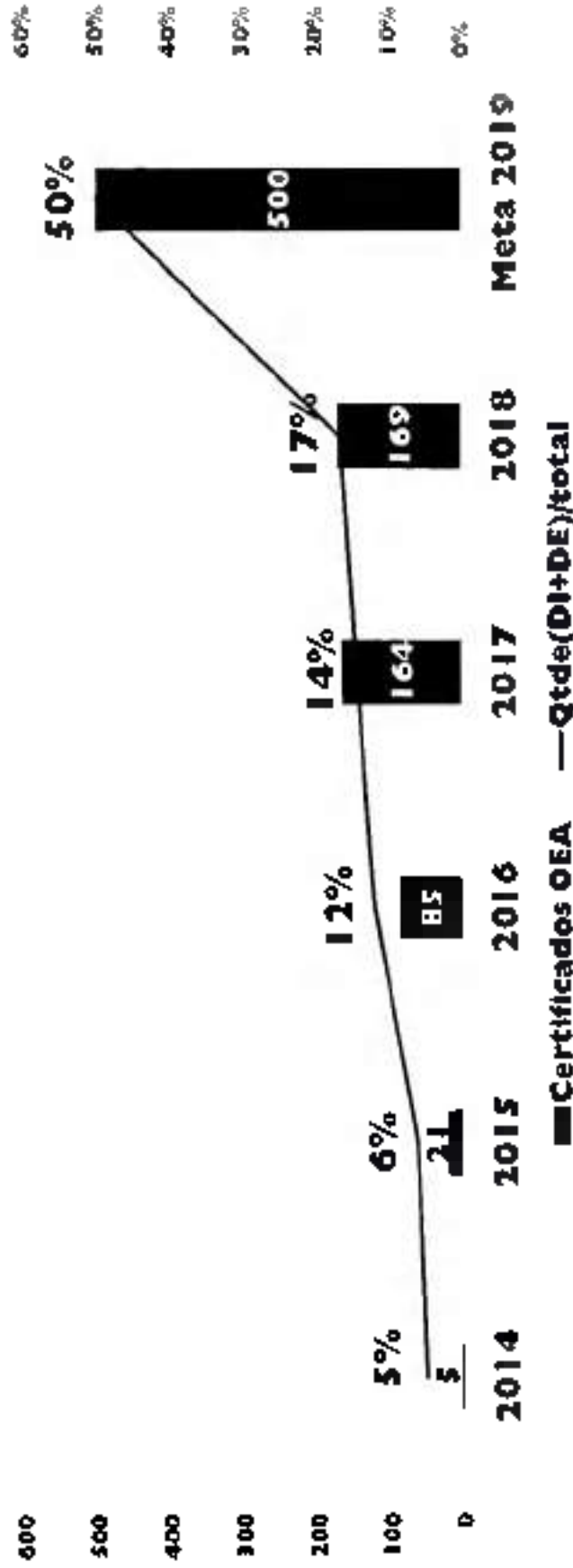
Programa OEA

- Manaus** - Alfândega do Porto de Manaus
 - RF02 - Região Norte
- Recife** - Inspeção de Recife
 - RF03, RF04 e RF05 - Região Nordeste
- Belo Horizonte** - Inspeção de Belo Horizonte
 - RF01, RF06 e RF07 - Região Centro Oeste, MG, RJ e ES
- São Paulo/SP** - DELEX
 - RF08 - São Paulo capital e Vale do Paraíba
- Campinas/SP** - Alfândega de Viracopos
 - RF08 - Interior de São Paulo
- Santos/SP** - Alfândega de Santos
 - RF08 - Litoral e ABC Paulistas
- Curitiba/PR** - Inspeção de Curitiba
 - RF09 e RF10 - Região Sul



Participação dos OEA

➤ Até abril/2018



Estadísticas OEA

EM ANÁLISE



■ OEA-S □ OEA-C1 ■ OEA-C1 Impo ■ OEA-C1 Desp ■ OEA-C2

OPERADORES CERTIFICADOS



■ OEA-S □ OEA-C1 ■ OEA-C1 Impo ■ OEA-C1 Desp ■ OEA-C2

Operadores Certificados OEA

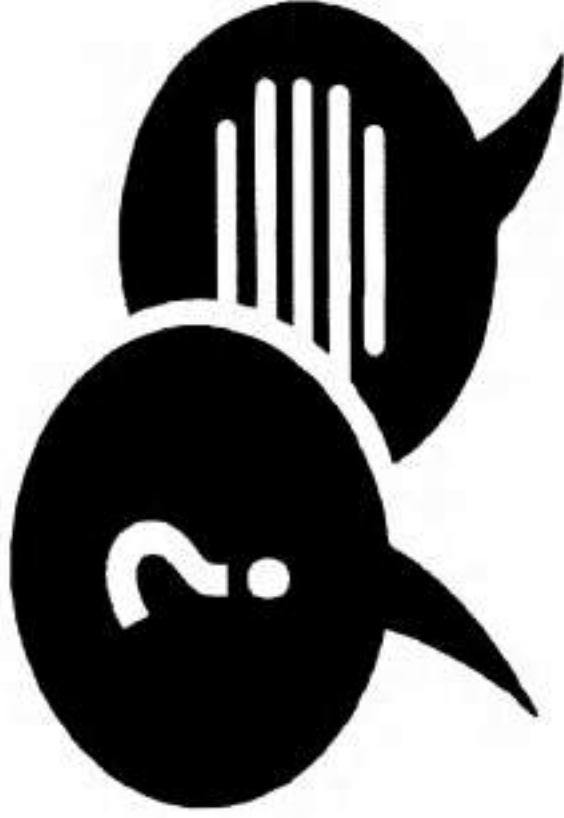
A large grid of logos for various companies, including 3M, GM, Foxconn, TSMC, Intel, and many others.


 + 44


AEO
Authorized Transit Operator



Dúvidas?



oea.df@rfb.gov.br



ANEXO XI



REQUERIMENTO DE MODIFICAÇÃO DE FROTA

A empresa brasileira habilitada ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas que desejar efetuar alterações em sua frota habilitada – inclusão, exclusão ou alteração de dados de veículos - deve enviar requerimento à ANTT, informando todos os dados constantes do modelo no site da Agência (http://www.antt.gov.br/cargas/habilitacao_TRIC.html).

O requerimento deve ser assinado somente por administradores e procuradores cadastrados na ANTT, devidamente identificados por extenso.

Caso a empresa deseje efetuar modificação de frota para vários países, não é necessário o envio de cópias duplicadas da documentação.

A aceitação de inclusão de frota para o Peru fica condicionada à disponibilidade de quotas acordadas entre Brasil e Peru (CUIPOS), com limite máximo de 85.000 toneladas de capacidade de carga a ser habilitada.

Devem estar anexados ao requerimento os seguintes documentos:

1. Comprovante de Pagamento de Emolumentos

- ✓ Para o pagamento de emolumentos não são aceitos comprovantes de agendamento.
- ✓ O pagamento deve ser realizado no Banco do Brasil, utilizando Guia de Recolhimento da União – GRU Simples, a ser emitida no endereço eletrônico da ANTT na Internet (<https://appweb.antt.gov.br/gru/index.asp>), com a utilização dos seguintes dados:

Unidade Inversora: 393001/39250 - Agência Nacional de Transportes Terrestres
Código de recolhimento: 28830-6
Número de referência: 105
Nome do contribuinte: Informar o nome do recolhedor, pessoa física ou jurídica.
CPF ou CNPJ: Informar o CPF ou CNPJ do recolhedor, conforme o caso.
Valor total: Informar valor a ser recolhido

- ✓ Para o cálculo do valor devido deve-se utilizar a fórmula:

Para cada ligação: R\$10,00 + (nº de placas x R\$6,00)

Exemplo 1:

A empresa brasileira deseja se habilitar para o Paraguai, sendo 2 CTs e 4 Semirreboques.

Seguindo o cálculo:

Paraguai: R\$10,00 + (6 x R\$6,00) = R\$46,00

Total: R\$46,00

Exemplo 2:

A empresa habilitada deseja efetuar modificação de frota para Argentina e Uruguai. Para Argentina, o quadro de frota apresenta 2 CTs e 2 Semirreboques. Já para o Uruguai, são 3 CTs e 3 Semirreboques.

Seguindo o cálculo:

Argentina: R\$10,00 + (4 x R\$6,00) = R\$34,00

Uruguai: R\$10,00 + (6 x R\$6,00) = R\$46,00

Total: R\$80,00

2. Documentos dos Veículos (exceto para pedidos de exclusão de frota)

- ✓ Veículos próprios: enviar cópia do CRLV vigente (ano em curso ou ano anterior), comprovando que a requerente é a proprietária.
- ✓ Veículos de cooperativas: Deve ser enviada cópia do CRLV vigente (ano em curso ou ano anterior), juntamente com a comprovação de que o proprietário é cooperado.
- ✓ Veículos arrendados/locados: No caso de veículos arrendados, enviar cópia autenticada do CRLV vigente (ano em curso ou ano anterior), constando a anotação do contrato de aluguel ou arrendamento não vinculado ao financiamento do veículo (situação prevista na Resolução Contran

Versão atualizada em 23/02/2018 às 16:20

nº 339/2010). Caso a anotação não esteja registrada no CRLV vigente, dever ser encaminhada a certidão de emendamento por meio eletrônico, e advinda diretamente do órgão competente. Ou ainda, cópia autenticada dos contratos de locação dos veículos firmados entre o proprietário do veículo e a empresa, nos termos do Comunicado SURQC nº 001/2017.

Lembramos que o contrato de locação deve estar registrado em cartório, além de possuir cláusula responsabilizando a locatária pela contratação do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil e pelos prejuízos que excederem os limites do mencionado seguro compulsório, conforme Anexo I da Resolução ANTT 1.474/06.

- ✓ Além de estar vigente, o CRLV deve ser de categoria **aluguel** e não apresentar acima de 3 eixos, salvo no caso da **semirreboque**¹.
- ✓ Para a ligação Brasil/Chile não é aceita a inclusão de veículos com mais de 28 anos de fabricação, conforme disposto no § 4º da Ata da XIV Reunião Bilateral dos Organismos de Aplicação do A.T.I.T., ocorrida em agosto de 2016.
- ✓ Veículos que apresentem no campo de observações **pendência judicial** só podem ser habilitados mediante apresentação de **permissão** expressa do Juízo.
- ✓ Veículos que apresentem no campo de observações **pendência judicial/administrativa** só podem ser habilitados mediante apresentação de documento comprovando se tratar de pendência administrativa ou **permissão** expressa do Juízo, para o caso de pendência judicial.
- ✓ **Não são aceitos** como documento de veículo **CRV, DUT**, nem contrato de compra e venda.
- ✓ Caso os veículos já estejam habilitados ao transporte internacional na frota de outra empresa a empresa em que o veículo estiver cadastrado deve enviar **pedido de exclusão**. Isso pode ser conferido no link: <https://appweb1.antt.gov.br/proc/consultaca.asp>.

Informações importantes:

- O pedido de **exclusão** também pode ser feito pelo proprietário do veículo, por requerimento formal, cópia do CRLV, comprovando a **propriedade** do veículo e outros documentos pertinentes como documentos de cancelamento ou distrato de contrato de emendamento/locação e comprovante de pagamento de emolumentos. O requerimento deve possuir reconhecimento de firma do proprietário do veículo, seja **pessoa física ou pessoa jurídica**, de modo a comprovar que quem o assina de fato pode fazê-lo.

- Condições diferentes das descritas neste documento devem ser devidamente explicadas e comprovadas por meio de documentação pertinente.

- Para modificar a frota no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas - TRIC, é obrigatório antes adequá-la no Registro Nacional dos Transportadores Rodoviário de Cargas - RNTRC. O requerimento de modificação de frota no TRIC que não tiver atendido previamente ao cadastro no RNTRC, será indeferido. Para esse fim será considerada a orientação contida no Comunicado SURQC nº 001/2017.

¹ O Chile não habilita veículos acima de 3 eixos na frota de empresas regulares, conforme verificado na XII Reunião Bilateral Chile - Brasil dos Organismos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT conforme pode ser verificado no link

http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/full/19718/XII_Reuniao_Bilateral_Chile_Brasil_dos_Organismos_de_Aplicacao_do_Acordo_sobre_Transporte_Internacional_Terrestre_ATIT.html.

Versão atualizada em 23/02/2018 às 16:20

LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

LIII REUNION ORDINARIA SGT N° 5 "TRANSPORTE DEL MERCOSUR".

TRANSPORTE DE PASAJEROS

Procedimiento para otorgamiento de Permiso Complementario.

- Presentación por mesa de entrada la Solicitud del Permiso complementario, acompañado con el Documento de Idoneidad Original y el Poder del Representante legal de la Empresa.
- Es remitido a la Coordinación General de Registros y Antecedentes para la verificación de la firma de los apoderados.
- Posteriormente es remitido a la Dirección de Transporte de Pasajeros por lo que se elabora un informe para luego ser remitido a la Dirección General de Asuntos Jurídicos para su dictamen correspondiente.
- De acuerdo al Dictamen, si la misma es favorable es remitido a la Secretaría Ejecutiva del Consejo para su Tratamiento y posterior emisión del permiso complementario.
- Como establece el ART. 28 de la LEY N°. 1128 del ATIT. Que: Se otorgará dentro del plazo de 5(cinco) días un permiso provisorio que se oficiará mediante vía comunicación oficial, en donde en un plazo de 180(ciento ochenta) días será otorgado el permiso complementario definitivo.

Procedimiento para modificación de flota (Alta-Baja)-complementación de flota.

- Se recibe la comunicación oficial de las altas y/o bajas de unidades.
- El Representante legal de la Empresa deberá actualizar el parque para la emisión de la disposición de la Dirección General de Transporte Terrestre. Este documento no se expide en caso de contar con permiso complementario vencido.

TRANSPORTE DE CARGAS

Procedimiento Para Solicitud De Permiso Complementario.

- Presentación de nota de solicitud Permiso Complementario para el Transporte Internacional de Cargas dirigido al Director General de Transporte Terrestre.-
- Copia de Poder otorgado al representante en Paraguay, visado por Consulado y Ministerio de Relaciones Exteriores o Apostillado.-
- Póliza de seguro de las unidades a ser habilitadas o Declaración Jurada de Pólizas de Seguro con Certificación de Firma.-
- Documento de Idoneidad vigente, legalizado por consulado y Ministerio de Relaciones Exteriores o Apostillado.-
- Informe del Área Operativa D.T.C. – D.G.T.T.-
- Dictamen de la Dirección General de Asuntos Jurídicos.-

LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5 "Transporte del MERCOSUR"

- Resolución emanada de la Máxima Autoridad – Consejo de la DINATRAN.-
- Pago del Canon correspondiente al otorgamiento del Permiso Complementario.-

Procedimiento para (altas, bajas, modificación de datos) del parque automotor.

- Presentación de nota de solicitud de Modificación (Altas/Bajas) de unidades al Parque Automotor Autorizado, dirigido al Director General de Transporte Terrestre.-
- Póliza de seguro de las unidades a ser habilitadas o Declaración Jurada de Pólizas de Seguro con Certificación de Firma.-
- Declaración Jurada N° 16/05 y 41/09.-
- Fax de modificación de Flota Ley N° 1128/97 – Art 22. Inc 5 -
- Pago del Canon correspondiente a las modificaciones solicitadas -
- Parque Automotor Autorizado.-

**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**

ANEXO XII

Se invitamos a copiar una nueva versión de nuestra web del Portal del Estado

tramites.gub.uy

Certificado de Permiso Complementario

Última actualización: 08/03/2018 - Próxima actualización: 08/03/2018

Los organismos de la Administración Central no podrán exigir resoluciones preexistentes a los aquí detallados (Decreto N° 177/012)

INICIAR TRÁMITE EN LÍNEA
[Ir al trámite en el Portal del Estado](#)
 e=7844-260-2188

¿Qué es?

Es el permiso que se otorga a las empresas extranjeras de transporte de carga, que ha obtenido el Certificado de Idoneidad en su país de origen, para hacer transporte bilateral con Uruguay y/o en tránsito en forma permanente.

¿De quién depende?

- Ministerio de Transportes y Obras Públicas
- Dirección Nacional de Transporte

¿Dónde y cuándo se realiza el trámite?

En Montevideo:

División Cargas.

Dirección: Rambla 675 - piso 4

Horario de atención: de 09:30 a 15:30 horas.

[Reservar \(http://www.mtop.gub.uy/consultas/reservar/paso1.html?e=1864-260-2188\)](http://www.mtop.gub.uy/consultas/reservar/paso1.html?e=1864-260-2188)

En el interior:

En todas las Oficinas Regionales de Transporte (<http://www.mtop.gub.uy/transporte/oficinas>)

[Reservar \(http://www.mtop.gub.uy/seccionandprofesional/paso1.html?e=260-2188\)](http://www.mtop.gub.uy/seccionandprofesional/paso1.html?e=260-2188)

Acceso en Línea

[Inicio Trámite en Línea \(http://tramite.enlinea.gub.uy/consultas/reservar/paso1.html?e=1864-260-2188\)](http://tramite.enlinea.gub.uy/consultas/reservar/paso1.html?e=1864-260-2188)

¿Qué se necesita para realizarlo?

- Acreditación exigida de un representante legal de nuestro país frente al C.I.R.H.E.
- Solicitud por escrito dirigida al Sr. Director Nacional, firmada por el representante legal o mandatario habilitado.
- Principio Originario (mediante testimonio de protocolización del mismo) extendido por un Escritorio (Ley 18.362 del 30 de setiembre de 2008. Formas de Documentos Extranjeros) expedido por la autoridad competente del país de origen, con una antigüedad no mayor a 120 días o con la validación de vigencia efectuada por la misma autoridad.

¿Cómo se hace?

Personalmente, dentro del horario de atención, puede agendarse previamente:

- En Montevideo
- En Oficinas de Interior

En todos los casos deberá presentarse con la documentación requerida.

Tener en cuenta:

Costo:

No tiene costo

Forma de solicitante:

Presencial concurrendo en el horario de atención o continuando una agenda previamente.

Otros datos de interés:

Duración / Entrega:

Si se cumple con todos los requisitos 5 días para la entrega de un Permiso Previsorio con una vigencia de 180 días, antes de que se cumpla ese plazo se otorga el Permiso Complementario.

Vigencia:

La que otorga el país de origen.

De acuerdo al artículo 173 del 1º Esquema no podrá exigirse el cumplimiento de requisitos adicionales a los previstos en la publicación referida. Si usted encuentra diferencias de información entre lo publicado en www.gub.uy y lo que el organismo le informó, solicítanos su comentario a tramite@servicio.gub.uy

ANEXO XIII

Trámite de modificación de flota de
Permiso Complementario (Uruguay)

- 1- Se recibe vía email, la modificación de flota desde los correos institucionales de los diferentes organismos (ANTT, CNRT, DINATRAN, etc.).-
- 2- Se realiza análisis del estado de la empresa y su representante:
 - a) Si el representante se encuentra debidamente acreditado (poder vigente) y si se encuentra al día con los certificados de BPS, DGI y MEF.-
 - b) Si existen o no modificaciones pendientes de procesamiento por diferentes casuísticas:
 - o multas de la propia empresa,
 - o que se encuentren en el parque de otras empresas y no puedan ser dados de baja por multas o problemas del representante.-
- 3- Pasado ese análisis y si no se encontraron impedimentos para realizar dicha modificación, se efectúan las modificaciones solicitadas por el País de origen; los respectivos representantes periódicamente retiran los nuevos reportes de flota emitidos.
- 4- Diariamente todas las modificaciones efectuadas en el Sistema GEPIC se envían, automáticamente en 3 lotes durante la jornada, al sistema informático de la Dirección Nacional de Aduanas.
- 5- Estas modificaciones, luego de ser plasmadas en el sistema informático, se podrán visualizar a tiempo real en las respectivas oficinas y/o puestos de frontera de la Dirección Nacional de Transporte.-

**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**

ANEXO XIV

Procedimentos para transferência de linhas e seções do serviço de transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres, Brasil.

A previsão de transferência de titularidades de linhas e seções está contida no Art. 51 da Resolução ANTT N 4.770, de 25 de junho de 2015, senão vejamos:

Art. 51. Mediante prévia anuência da ANTT, a autorizatária poderá ter transferidos os mercados de sua titularidade para outra autorizatária, desde que a receptora atenda os requisitos dispostos no Título II desta Resolução.

Sendo que os requisitos os quais são mencionados no Art. 51 estão previstos no art. 25 a 40, conforme abaixo:

Art. 25. As transportadoras habilitadas nos termos do Capítulo I desta Resolução poderão requerer para cada serviço, Licença Operacional, desde que apresentem, na forma estabelecida pela ANTT:

I - os mercados que pretende atender;
II - relação das linhas pretendidas, contendo as seções e o itinerário;

III - frequência da linha, respeitada a frequência mínima estabelecida no Art. 33 desta Resolução;

RESOLUÇÃO Nº 4 770, DE 25 DE JUNHO DE 2015

IV - esquema operacional e quadro de horários da linha, observada a frequência proposta;

V - serviços e horários de viagem que atenderão a frequência mínima da linha, estabelecida no Art. 33 desta Resolução;

VI - frota necessária para prestação do serviço, observado o disposto no art. 40 da Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009;

VII - relação das garagens, pontos de apoio e pontos de parada;

VIII - relação dos terminais rodoviários;

IX - cadastro dos motoristas; e

X - relação das instalações para venda de bilhetes de passagem nos pontos de origem, destino e seções das ligações a serem atendidas.

§ 1º Para as instalações referenciadas nos incisos VII, VIII e X, a transportadora deverá apresentar declaração de engenheiro civil ou arquiteto, com registro nos respectivos Conselhos de Classe, atestando a adequabilidade das instalações para a prestação dos serviços solicitados.

§ 2º A declaração de que trata o § 1º deverá ser firmada por profissional sem vínculo com a transportadora.

§ 3º A ANTT poderá solicitar à transportadora, a qualquer momento, esclarecimentos sobre os documentos por elas apresentados ou documentos complementares visando esclarecer ou sanar pendências.

Art. 26. Havendo qualquer pendência na documentação apresentada, a transportadora será comunicada para saná-la.

§ 1º Caso não haja manifestação da transportadora em um prazo de 60 (sessenta) dias úteis, contados da data de comunicação de que trata o caput, o processo será arquivado.

§ 2º Decorrido o prazo estabelecido no § 1º, o encaminhamento de nova documentação ensejará a abertura de um novo processo.

Art. 27. A ANTT divulgará os mercados solicitados para que qualquer transportadora, no prazo de até 30 (trinta) dias, possa apresentar manifestação de interesse em operá-los.

Parágrafo único. A ANTT analisará os pleitos referentes aos mercados em que não houver necessidade de processo seletivo público e divulgará

os mercados que serão submetidos a processo seletivo público.

RESOLUÇÃO Nº 4.770, DE 25 DE JUNHO DE 2015

Seção I Da Frota

Art. 28. A transportadora deverá apresentar frota suficiente para o atendimento da frequência solicitada, mediante:

I - cadastramento dos ônibus no sistema de cadastro de frota mantido pela ANTT;

II - apresentação de Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV que demonstre a propriedade ou posse direta, admitindo-se arrendamento mercantil (leasing) e alienação fiduciária;

III - apresentação de Laudo de Inspeção Técnica – LIT de todos os ônibus, nos termos estabelecidos pela Norma Técnica NBR 14040 da Associação Brasileira de Normas Técnicas; e

IV - apresentação de seguro de responsabilidade civil da frota cadastrada, conforme disciplinado em resolução da ANTT, sem prejuízo de cobertura do seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT), a que se refere a Lei no 6.194, de 19 de dezembro de 1974.

Parágrafo único. A ANTT poderá indeferir o pedido de operação dos serviços caso verifique que a frota cadastrada seja incompatível com a operação proposta.

Art. 29. Serão utilizados nos serviços ônibus que observem as características técnicas fixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e pela ANTT, desde que atendidas as exigências de potência mínima do motor, conforme a extensão da linha a ser operada:

I - extensão até 150 (cento e cinquenta) km, veículos com potência mínima de 200 (duzentos) cavalos-vapor (cv);

II - extensão com mais de 150 (cento e cinquenta) km até 800 (oitocentos) km, veículos com potência mínima de 300 (trezentos) cv; e

III - extensão com mais de 300 (trezentos) km, veículos com potência mínima de 340 (trezentos e quarenta) cv .

Art. 30. Na prestação dos serviços serão admitidos somente veículos com até 10 (dez) anos de fabricação.

§ 1º Para efeito de definição de idade do ônibus, será considerado o ano de fabricação do chassi, constante do CRLV.

§ 2º Considera-se, para efeito de contagem da idade do ônibus, a data de 31 de dezembro do ano de fabricação do chassi

§ 3º Considera-se que o ônibus completará um ano de idade no dia 31 de dezembro do ano subsequente à fabricação do chassi.

RESOLUÇÃO No 4 770, DE 25 DE JUNHO DE 2015

§ 4º A autorizatória que possuir frota cadastrada de mais de 10 (dez) ônibus deverá mantê-la com idade média de até 5 (cinco) anos durante toda a prestação dos serviços.

§ 5º Será admitida a utilização de veículos com mais de 10 (dez) e até 15 (quinze) anos de fabricação, desde que cadastrados na ANTT, nas datas festivas, cívicas e nos feriados santificados e nos períodos compreendidos entre a segunda semana de junho até a primeira semana de agosto e da última semana de novembro até a primeira semana de fevereiro.

§ 6º A utilização dos veículos de que trata o § 5º deverá ser comunicada à ANTT com antecedência mínima de 2 (dois) dias

Art. 31. É obrigatória a caracterização externa do veículo de maneira a permitir a identificação da autorizatória.

Art. 32 Não será permitido o transporte de passageiros em pé, salvo em caso de prestação de socorro

Seção
Da Frequência Mínima

II

Art. 33. A frequência mínima dos mercados solicitados deverá ser de, ao menos, uma viagem semanal por sentido, por empresa.

§ 1º Para mercados cuja demanda do mês de menor movimento seja maior ou igual a 4.850 (quatro mil oitocentos e cinquenta) passageiros transportados, a frequência mínima semanal por sentido será estabelecida mediante a fórmula.

Frequência mínima semanal por sentido = $D/2.425$

onde:

D – demanda do mês de menor movimento, considerando dados atualizados contabilizados pela ANTT

§ 2º Para números fracionados será considerado o arredondamento da frequência mínima para o número inteiro imediatamente inferior.

§ 3º Os mercados enquadrados nos termos do § 1º serão divulgados pela ANTT, assim como suas respectivas frequências mínimas

§ 4º As frequências mínimas estabelecidas pela ANTT poderão ser atualizadas conforme a evolução do mercado, mediante ato da Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros - Supas.

RESOLUÇÃO Nº 4.770, DE 25 DE JUNHO DE 2015

Art. 34. O descumprimento da frequência mínima estabelecida, por um período de mais de 15 (quinze) dias consecutivos e com decisão administrativa transitada em julgado, caracteriza abandono do mercado.

Parágrafo Único. Caracterizado o abandono de mercado a autonzatária ficará impedida de atender o mercado abandonado e de solicitar novos mercados, no período de 3 (três) anos, sem prejuízo da aplicação da penalidade cabível, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou de força maior

Seção

III

Dos Terminais, Garagens, Pontos de Apoio e de Parada

Art. 35. A ANTT somente permitirá a utilização de terminais e de pontos de parada que ofereçam requisitos mínimos de segurança, acessibilidade, higiene e conforto.

Art. 36. A transportadora deverá informar a relação de terminais, pontos de apoio e pontos de parada, indicando seus endereços, coordenadas geográficas e telefones.

Parágrafo único. O embarque e desembarque poderão ser realizados em outro local autorizado pela autoridade competente, desde que atenda aos requisitos estabelecidos pela ANTT.

Art. 37. Nos casos de terminais privados, a transportadora deverá apresentar declaração comprobatória do poder público local de que o terminal está autorizado a funcionar como local de embarque e desembarque de passageiros.

Art. 38. Nos casos em que o embarque ocorrer em terminais rodoviários, públicos ou privados, de municípios com população acima de 200.000 (duzentos mil) habitantes residentes, com base em dados atualizados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, a transportadora deverá apresentar declaração comprobatória nominal assinada pelo responsável pela gestão do terminal, permitindo que a empresa realize embarques e desembarques no local.

§ 1º A ANTT poderá exigir a declaração de que trata o caput para municípios com menos de 200.000 (duzentos mil) habitantes.

§ 2º As declarações de que trata este artigo deverão ser apresentadas em original ou cópia autenticada em cartório e são de responsabilidade da transportadora.

Seção

IV

Dos motoristas cadastrados

Art. 39. A transportadora deverá cadastrar os motoristas, conforme Resolução da ANTT.

Parágrafo único. Todos os motoristas deverão estar capacitados em conformidade com os atos normativos do CONTRAN.



Consejo de la Dirección Nacional de Transporte

ANEXO DE LA RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE LA DINATRAN N° 2461

REGLAMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS MODIFICADO Y UNIFICADO EN UN SOLO INSTRUMENTO EN BASE A RESOLUCIONES EMITIDAS POR EL CONSEJO DE LA DINATRAN CONFORME A LO ESTABLECIDO EN LA LEY N° 1128/1997, SUS ANEXOS Y SUS MODIFICACIONES; LA LEY N° 1590/2000 Y SUS MODIFICACIONES; LA LEY N° 3850/2009 Y SU REGLAMENTO; LOS DECRETOS EMITIDOS POR EL PODER EJECUTIVO CON REFERENCIA AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y LA RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE LA DINATRAN N° 290/2010 "POR LA CUAL SE ESTABLECE LA REESTRUCTURACIÓN ORGANICA Y FUNCIONAL DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE - DINATRAN".-

...361...

de los requisitos, será otorgada la renovación, con validez de seis (6) años, completando el permiso de siete (7) años de vigencia, de conformidad a lo establecido en la Ley N° 1590/2000.

Artículo 57°.- En ningún caso podrá ser motivo suficiente para el otorgamiento de un nuevo permiso, el haberse verificado deficiencias en la prestación del servicio por parte de otras empresas permisionarias en una línea; en estos casos se procederá conforme establece específicamente este reglamento.

Artículo 58°.- Los permisos de explotación son intransferibles. Si existe justificación técnica operativa por parte de las empresas, por un lado la que transfiere y por otro la que recibe, se podrá dar trámite a transferencias, debiendo existir previa y expresa autorización del órgano concedente.

Artículo 59°.- Ninguna transferencia de permiso podrá ser procesada sin que cuente con un dictamen técnico, elaborado por la Dirección General de Planificación de Transporte; y legal, elaborado por la Dirección General de Asuntos Jurídicos, que lo recomiende.

Artículo 60°.- La transferencia de una línea solamente podrá ser otorgada a una empresa operadora con la totalidad de horarios y tipos de servicios, o aquellas que accedieron a la prestación del servicio por concesión a través de un proceso de licitación que cuente con un permiso vigente de la DINATRAN y que se hallen en pleno cumplimiento de sus obligaciones como permisionaria.

Artículo 61°.- Al solicitarse la autorización para transferencia de una línea y con el objeto de asegurar la eficiencia y continuidad de la explotación del servicio, las empresas operadoras que pretendan hacerse cargo del servicio deberán demostrar similares aptitudes referentes a calidad en la prestación del servicio que se requirieron al prestatario original.

Artículo 62°.- Las empresas operadoras que soliciten la transferencia de una línea, o su cesar, les serán exigidos el cumplimiento de los mismos requisitos

[Handwritten signature and stamp]
Autorización para la transferencia de una línea

[Handwritten signatures and stamps]
Autorización para la transferencia de una línea



Consejo de la Dirección Nacional de Transporte

ANEXO DE LA RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE LA DINATRA N° 246.

REGLAMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS MODIFICADO Y UNIFICADO EN UN SOLO INSTRUMENTO EN BASE A RESOLUCIONES EMITIDAS POR EL CONSEJO DE LA DINATRA CONFORME A LO ESTABLECIDO EN LA LEY N° 1128/1997, SUS ANEXOS Y SUS MODIFICACIONES; LA LEY N° 1590/2000 Y SUS MODIFICACIONES; LA LEY N° 3850/2009 Y SU REGLAMENTO; LOS DECRETOS EMITIDOS POR EL PODER EJECUTIVO CON REFERENCIA AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y LA RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE LA DINATRA N° 290/2010 "POR LA CUAL SE ESTABLECE LA REESTRUCTURACIÓN ORGANICA Y FUNCIONAL DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE - DINATRA".

...371...

establecidos para el otorgamiento del permiso de explotación, debiendo pasar además por el análisis del registro de antecedentes de fallos de empresas permisionarias del órgano concedente.

Artículo 63°.- Los permisos y las concesiones de servicios deberán definir las líneas de servicio, los itinerarios, los horarios, la categoría del servicio según grado de confort y tiempo de viaje y clase de unidad en el cual prestara el servicio correspondiente, así como las condiciones necesarias para la modificación de los parámetros operativos que fueran establecidos.

Artículo 64°.- Los permisos y las concesiones de servicios, otorgados conforme al presente reglamento se extinguirán:

- 64.1.- Por vencimiento del plazo de vigencia y la no renovación de los mismos por la interesada, en un plazo de 1 (un) año;
- 64.2.- Por incapacidad sobreviniente o inhabilitación judicial de la empresa operadora titular del permiso, por quiebra o disolución social de la misma,
- 64.3.- Por todo hecho o acto que implique la falta de cumplimiento de los requisitos legales, reglamentarios y técnicos que se tuvieron en consideración al tiempo de otorgarlos, comprobado por sumario administrativo y resuelto por decisión del Consejo de la DINATRA.

Artículo 65°.- Toda Empresa Permisionaria o concesionaria podrá solicitar la suspensión temporal del permiso por un periodo de tiempo no mayor de seis meses por motivos debidamente justificados, prorrogable esta por única vez por un periodo de hasta seis meses. Una vez vencido el plazo de la suspensión temporal la empresa deberá reiniciar la prestación del servicio obligatoriamente, de no realizarlo la DINATRA cancelará el permiso

Roberto Cárdenas Paredes
Intendente Municipal

Artículo 66°.- Para el transporte internacional de pasajeros el otorgamiento o prórroga del "PERMISO COMPLEMENTARIO", la Empresa recurrente deberá

(Handwritten signatures and stamps)



RÉGIMEN INTERNO APLICABLE A LAS TRANSFERENCIAS DE PERMISOS.

Con respecto a las transferencias de permisos de transporte público de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional, en el derecho interno Argentino, rige como marco regulatorio el Decreto N° 958 dictado el día 16 de junio de 1992, modificado por su similar N° 808 de fecha 21 de noviembre de 1995.

Mediante dicho Decreto, se aprobó el régimen normativo del Transporte por Automotor de Pasajeros por Carretera que se desarrolla en el ámbito de la Jurisdicción Nacional, con exclusión del transporte de personas que se desarrolle exclusivamente en la Región Metropolitana de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

En este sentido, el Artículo 1° del primer Decreto citado, previó que el mismo se aplicará al Transporte por Automotor de Pasajeros por Carretera que se desarrolla en el ámbito de la Jurisdicción Nacional, que comprende el transporte interjurisdiccional: a) Entre las Provincias y la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES; b) Entre Provincias; c) En los Puertos y aeropuertos nacionales, entre ellos, o entre cualquiera de ellos y la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES o las Provincias. Asimismo, el Decreto ya referenciado procedió a clasificar en su Artículo 3° al transporte automotor en CUATRO (4) categorías: a) Servicios públicos, b) Servicios de tráfico libre, c) Servicios ejecutivos, y d) Servicios de transporte para el turismo.

Por otra parte y con el fin de tener un completo panorama normativo en cuanto a la cuestión analizada, resulta conveniente tener presente que la normativa aplicable, en su Artículo 48 bis previó que "...la Autoridad de Aplicación posibilitará la transformación de las actuales empresas operadoras, orientando el proceso de integración de las mismas mediante acuerdos de gerenciamiento, colaboración empresarial, fusiones societarias u otras formas de reorganización empresarial...".

PRINCIPIO GENERAL APLICABLE

El decreto supra considerado, en su Artículo 25 bis, prevé que los permisos de explotación de servicio público de transporte de pasajeros por automotor de carácter interjurisdiccional, no podrán ser cedidos ni transferidos, total o parcialmente, sin la expresa autorización de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE.

En tal sentido, la norma aplicable al tema in comento, establece que quien resulte cesionario deberá reunir las calidades y condiciones exigidas para ser titular de un permiso, con el objeto de garantizar la eficiencia y continuidad del servicio, y asumiendo a su cargo todas las obligaciones que eran responsabilidad del cedente, vinculada con la prestación del servicio de transporte.

Por lo tanto, el Decreto N° 958/1992, exige para autorizar la transferencia,

que la misma se materialice exclusivamente entre empresas permisionarias de servicios públicos de jurisdicción nacional.

Cabe destacarse, que a través de las resoluciones que autorizan la cesión o transferencia de un permiso se establece la obligación de la cesionaria la cual deberá hacerse cargo de las consecuencias de cualquier sumario, iniciado o a iniciarse, con motivo de presuntas infracciones a las normas legales y reglamentarias vigentes en materia de transporte por automotor, cometidas por la empresa Cedente como consecuencia de la prestación del servicio a que se refiere la transferencia autorizada.

Asimismo, se requiere la presentación del acta conformada con la asociación sindical correspondiente, suscripta en la sede laboral pertinente, en la que se individualice, con los datos necesarios, a la totalidad de trabajadores involucrados por la cedente en la prestación del servicio que se transfiera, o en caso de no existir dicho personal, la nómina del personal que se afectará a la prestación del mismo.

MARCO DOCTRINARIO

Atento lo señalado, es preciso destacar que en materia de cesión de contratos administrativos rige el principio general de la intransferibilidad, salvo que exista autorización expresa de la autoridad de aplicación, en función que el permiso se otorga "intuitu personae" (MARIENHOFF, Miguel: Tratado de Derecho Administrativo, Tomo III-A, página 317).

Así, la cesión o transferencia del contrato supone colocar a un tercero –el cesionario- en el lugar del cedente, desvinculando a éste del contrato.

El fundamento de tal limitación, radica en que reviste fundamental importancia la persona del cocontratante que debe reunir buenos antecedentes, tanto en lo que respecta a calidades morales, como a su capacidad técnica y financiera. Ocurre que como la actividad que despliega la Administración Pública debe tender a satisfacer el bienestar general, se estima que para el logro del mismo, el cocontratante que es su colaborador, debe poseer antecedentes satisfactorios. De allí, que habiéndose aceptado como cocontratante a un particular determinado que reúne tales antecedentes, éste no puede transferir su contrato, en todo o en parte, sin la anuencia de la Administración Pública, pues ésta tiene el derecho y la obligación de saber quién será su colaborador y si los antecedentes de éste aconsejan o no relacionarse con él (MARIENHOFF, Miguel: Tratado de Derecho Administrativo, Tomo III-A, página 322).

En este orden de ideas, es preciso enfatizar que el permiso de servicio público de transporte automotor de pasajeros, es un acto jurídico de naturaleza contractual, por el cual el ESTADO NACIONAL satisface las necesidades generales, valiéndose de la colaboración voluntaria de los administrados para la prestación de dicho

servicio. Tiene lugar entre el transportista y el ESTADO, y su finalidad se ve reflejada en la satisfacción de una necesidad pública, como lo es el posibilitar el desplazamiento de personas de un lugar a otro.

Dicho permiso ha sido interpretado como una relación jurídica contractual de naturaleza administrativa, a la que se le aplican los principios doctrinarios y jurisprudenciales atinentes a la figura del contrato de concesión de servicio público (PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION: Dictámenes 89:145; 96:359; Dictamen de fecha 13/1/92, Expte. N° 3708/75). Como se advierte el alcance dado al "permiso de servicio público de transporte de pasajeros" difiere del concepto que respecto del permiso en general ha sustentado la doctrina administrativa, según la cual el mismo siempre es precario y esencialmente revocable.

En el ordenamiento jurídico vigente en nuestro país, se ha dado recepción al permiso, entendido como una figura análoga a la de la concesión, por lo que puede concluirse que la utilización del vocablo "permiso", responde a la circunstancia de que la normativa positiva así lo dispone, aunque como se ha visto, dicho "permiso" participa de la naturaleza y caracteres de una concesión de servicio público.

Por otra parte, dentro de la clasificación que la doctrina hace de los contratos administrativos, el referido permiso -entendido como concesión- queda incluido en la especie denominada "contratos de colaboración", que se caracterizan en que lo esencial está dado por la prestación que el particular cocontratante debe al ESTADO, la que implica colaborar con la función administrativa. En virtud de tal circunstancia, en dicha especie se aprecia con mayor nitidez el régimen exorbitante típico del Derecho Público con respecto al Derecho Privado, habida cuenta la naturaleza de la actividad, que en el caso lo representa la satisfacción de un servicio público (MARIENHOFF, Miguel: "Tratado de Derecho Administrativo", Tomo III-A, páginas 618 y siguientes; CASSAGNE, Juan Carlos "Los Contratos de la Administración Pública -Distintas categorías y regímenes jurídicos- EL DERECHO 57-793).

A mayor abundamiento resulta fundamental destacar, que en la práctica administrativa, con el objeto de proceder a analizar, evaluar y en su caso autorizar los acuerdos de cesión o transferencia presentados por los permisionarios, la Autoridad de Aplicación tiene presente y exige determinados requisitos técnicos que se deben cumplimentar, contemplados en normas análogas.

RÉGIMEN DE GERENCIAMIENTO. ANTECEDENTES. LA RESOLUCIÓN N° 49 DE FECHA 10 DE OCTUBRE DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE.

La Resolución N° 42 de fecha 17 de septiembre de 2001¹ de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE estableció un régimen para los acuerdos de gerenciamiento celebrados entre empresas de transporte por automotor de pasajeros de carácter interurbano de Jurisdicción Nacional, contemplándose asimismo, la adecuación de los parámetros operativos en las fusiones societarias.

Dicha reglamentación respondió a la necesidad de facilitar emprendimientos mancomunados destinados a optimizar la gestión y la organización empresarial, con el consiguiente beneficio para el público usuario y la economía general del sistema, sin que estos acuerdos impliquen la modificación de las obligaciones y las responsabilidades de las empresas intervinientes.

Por otra parte, a fin de ajustar los alcances de la resolución antes mencionada, se dictó la Resolución N° 49 de fecha 10 de octubre de 2001² de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE, en la cual se resolvió la aprobación de los acuerdos de gerenciamiento y fusiones societarias previstos en el Artículo 4B bis. del Decreto N° 958 de fecha 16 de junio de 1992³, con las modificaciones introducidas por el Decreto N° 808 de fecha 21 de noviembre de 1995⁴, y su instrumentación, requisitos, alcance y registro.

Así, el Artículo 1° de la Resolución S.T N° 49/2001 establece que los acuerdos de gerenciamiento que se celebren conforme al Artículo 4B bis del Decreto N° 958/92, con las modificaciones introducidas por el Decreto N° 808/95, tendrán por objeto la asunción, por parte de una o varias empresas (empresa gerencianta) que presten servicios públicos de transporte por automotor de pasajeros de carácter interurbano de jurisdicción nacional, de la explotación total o parcial de los servicios de transporte de una o varias empresas (empresa gerenciada) que presten servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter interurbano de jurisdicción nacional, previa autorización de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE DEL ex-MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA, actual SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE.

Procedimiento de implementación de los acuerdos de gerenciamiento.

El Anexo II de la Resolución S.T. N° 49/2001 establece un procedimiento de implementación para el trámite de aprobación de los acuerdos de gerenciamiento.

¹ B.O. 20/09/2001.

² B.O. 15/10/2001.

³ B.O. 18/06/1992.

⁴ B.O. 27/11/1995.

- Las actuaciones administrativas que tengan por objeto requerir la aprobación de acuerdos de gerenciamiento se iniciarán por ante la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, debiendo los solicitantes unificar su personería
- Las presentaciones deberán ajustarse a los siguientes requerimientos:
 1. La gerenciente deberá haber dado cumplimiento, al momento de la presentación a: I) Todas las obligaciones establecidas en el Permiso de Explotación en lo referente al parque móvil, horarios, tarifas, pago de Tasa Nacional de Fiscalización, pago de deudas provenientes de multas o acogimiento a lo establecido en el Decreto N° 1395 del 27 de noviembre de 1998. II) Los requisitos económicos establecidos en los Decretos N° 958/92 y N° 808/95 y en la Resolución de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE N° 425 del 7 de diciembre de 1998 y sus modificatorias.
 2. Identificación completa de los requirentes consignando: I. Nombre o razón social de las personas físicas o jurídicas involucradas. II. Número de los permisos, con identificación de las resoluciones aprobatorias. III. Unificación de la presentación, cuando corresponda. IV. Domicilio de cada uno de los requirentes y domicilio constituido conjuntamente a los efectos de este procedimiento.
 3. Presentación de los instrumentos de los órganos societarios de decisión mediante los cuales los requirentes hayan aprobado el acuerdo de gerenciamiento o de fusión societaria, en los términos y con los alcances de la presente resolución.
 4. Un plano en el que se identifiquen las trazas de los recorridos y las trazas propuestas, con indicación de sus longitudes totales y parciales.
 5. Frecuencias propuestas
 6. Identificación del parque móvil que se utilizará, consignando titular dominial, marca, dominio, número de motor y chasis de los vehículos. Cuando se requiera incorporar parque móvil que no esté habilitado a nombre de la gerenciente ni de la gerenciada, la gerenciente podrá solicitar el alta de unidades con carácter provisorio por el término de CIENTO OCHENTA (180) días. Dicho plazo podrá prorrogarse por razones fundadas, sin exceder en ningún caso el periodo de vigencia del acuerdo de gerenciamiento aprobado.

Conforme lo expuesto, es necesario precisar que dichos requerimientos son considerados al momento de analizar los acuerdos de cesión presentados por los requirentes ante la autoridad competente.

Por último, como el derecho a trabajar está amparado por nuestra norma fundamental y los derechos del trabajador tienen carácter de orden público, no pudiendo ser modificados por las partes, salvo para mejorar las condiciones de los mismos, la Autoridad de Aplicación en materia de transporte, exige acta conformada con la asociación sindical correspondiente, suscripta en la sede laboral pertinente, en la que se individualice, con los datos necesarios, a la totalidad de trabajadores involucrados por la cedente en la prestación de los servicios que se transfieren o, en caso de no existir dicho personal, la nómina del personal que se afectará a la

prestación de los mismos.

Con respecto a la transferencia de permisos internacionales específicamente, se aplican las pautas supra consideradas. La norma aplicable en este sentido, es la Resolución N° 200 de fecha 6 de abril de 1993.

Dicha norma contempla en su capítulo VIII, consideraciones específicas a tener en cuenta para este tipo de prestación, a ser:

- En ningún caso podrá transferirse el permiso original si el servicio no ha estado en explotación por el término de 5 años.
- La Autoridad de Aplicación evaluará si la transferencia o cesión solicitada está orientada hacia la reducción de la competencia o eventualmente, la monopolización de la oferta en el corredor internacional de que se trate en cuyo caso podrá denegar la respectiva solicitud con el objeto de asegurar la diversificación de operadores.
- La empresa cedente no podrá postularse en un procedimiento de selección respecto de nuevas frecuencias en la misma traza a la que corresponda el servicio transfendo.
- Mantención y control de elenco societario (Art 26 a 29).

**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**

ANEXO XV

REGLAMENTO PARA LA EXPLOTACION DE SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE DE PERSONAS POR CARRETERA

Aprobado/a por: Decreto N° 283/006 de 22/08/2006 artículo 1.

CAPITULO I DE LOS CONCEPTOS GENERALES Y OBJETIVOS

Artículo 1.1.- El transporte colectivo de personas por carretera en automotores, de carácter regular, es un servicio público que será explotado mediante el régimen de concesión, en líneas nacionales, en tanto que en líneas internacionales lo será mediante el régimen de permisos.

Artículo 1.2.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE) desarrollará su gestión como administrador de los servicios de transporte colectivo de personas por carretera en automotores, de modo que se de cumplimiento a la política económica general, a las pautas fijadas para el sector transporte y a los objetivos que a continuación se establecen:

a) Brindar accesibilidad y movilidad a las personas con servicios confiables, seguros y de alta calidad en adecuada relación entre oferta y demanda, como forma de asegurar la sustentabilidad económica del sistema.

b) Obtener una relación adecuada entre empresas y servicios, de modo que la organización, infraestructura y demás características de las primeras esté acorde con las necesidades de los segundos.

c) Alcanzar la mayor productividad de los servicios, compatible con la mínima cantidad de vehículos.

d) Lograr una relación adecuada entre las características técnicas de los vehículos y los tipos y modalidades de los servicios a que serán afectados.

e) Promover a través de las reposiciones, una razonable homogeneidad tecnológica del parque de vehículos automotores para transporte colectivo de pasajeros.

f) Lograr el desarrollo de empresas de tamaños óptimos para el medio y las características del servicio a cumplir, evitando la atomización o la concentración excesiva en el sector empresarial.

g) Crear una adecuada competencia, en beneficio del usuario, autorizando

CAPITULO II DE LOS SERVICIOS REGULARES Y LAS LINEAS

Artículo 2.1.- Servicio Regular de transporte colectivo de pasajeros por carretera, es aquel que se encuentra abierto al público, sujeto a recorridos, frecuencias, tarifas y horarios preestablecidos por la Administración, que es de conocimiento de los usuarios y que está destinado a atender los tráficos inherentes a una línea.

Artículo 2.2.- Cada servicio regular está asociado a una Línea de transporte, la que comprende una porción de territorio existente entre un punto de origen y otro de destino, constituida por calles y rutas predeterminadas por la Administración, a través de la cual se canaliza la explotación del servicio. La línea se identificará con los nombres de los lugares de origen y destino, pudiéndose agregar las rutas utilizadas o nombres de localidades intermedias.

Artículo 2.3.- Por el ámbito geográfico de su recorrido y por las características del servicio destinado a atender las mismas, las líneas son: internacionales, nacionales, metropolitanas y departamentales.

Las tres primeras son competencia del MTOP, por intermedio de la Dirección Nacional de Transporte (DNT), sin perjuicio de lo previsto en el artículo 2.5.

Artículo 2.4.- Líneas internacionales son aquellas que tienen parte de su recorrido en territorio nacional y parte en territorio extranjero. Cuando el origen y el destino se encuentren fuera del territorio nacional, pero tengan en ésta parte de su recorrido, se denominarán "en tránsito".

Artículo 2.5.- Líneas nacionales son aquellas cuyos recorridos exceden el territorio de un Departamento. Asimismo lo son aquellas que, sin excederlo, sean declaradas nacionales por el Poder Ejecutivo, en razón de atender en forma conjunta con los servicios de otras líneas, usuarios que provienen o se trasladan a otro Departamento o al exterior del País. Tratándose de líneas nacionales que tengan parte de su recorrido fuera de un Departamento, ya sea por iniciativa del MTOP -con la conformidad de la Intendencia Municipal correspondiente-, o por iniciativa de una Intendencia Municipal, el MTOP podrá considerarlas departamentales, siempre que a su juicio no se distorsionen los tráficos nacionales o metropolitanos, y mientras se mantengan las condiciones que justificaron la decisión.

Artículo 2.6.- Las líneas nacionales son centrales o regionales. Se entiende que son líneas nacionales centrales, las que unen un lugar del territorio nacional con la capital del país, excluidas las metropolitanas, y que son líneas nacionales regionales las que unen una localidad de un Departamento con una localidad de otro Departamento, excepto el Departamento de Montevideo.

Artículo 2.7.- Líneas nacionales de larga distancia son aquellas cuyos lugares de origen y destino están separados por una distancia mayor de 240 km (doscientos cuarenta kilómetros).

Artículo 2.8.- Líneas nacionales de media distancia son aquellas cuyos lugares de origen y destino están separados por una distancia mayor de 120 km (ciento veinte kilómetros).

Artículo 2.9.- Líneas nacionales de corta distancia son aquellas cuyos lugares de origen y destino están separados por una distancia de hasta 120 km (ciento veinte kilómetros), sin merecer otra denominación.

Artículo 2.10.- Líneas Metropolitanas son aquellas que tienen origen o destino en Montevideo y cuyo recorrido total esté incluido dentro de una zona que será definida por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 2.11.- Líneas internacionales fronterizas son las que unen un lugar del territorio nacional con un lugar de un país limítrofe, separados entre sí por una distancia no mayor de 60 km (sesenta kilómetros).

Artículo 2.12.- Las distancias a que se refieren los artículos anteriores serán determinadas por la Dirección Nacional de Transporte teniendo en cuenta la ubicación de los centros comerciales y las rutas que unen las localidades. Para Montevideo se considerará como referencia la Plaza Cagancha.

Artículo 2.13.- Los servicios asociados a las líneas nacionales podrán ser de tipo Preferencial, según atiendan o no capitales departamentales, o sirvan o no destinos turísticos.

Artículo 2.14.- Por su modalidad operativa, los servicios que se cumplan en las líneas nacionales y metropolitanas podrán ser de Camino, Semi-directos o Directos. Los servicios de Camino deben permitir el ascenso y descenso de pasajeros en todo el recorrido o en todas las paradas fijadas por la DNT, en caso que las hubiera. Los servicios Semi-directos lo harán sólo en algunas paradas y los Directos únicamente en el origen y/o destinos del servicio. La DNT determinará el personal mínimo necesario para cada una de las referidas modalidades.

Artículo 2.15.- Los servicios de tipo Preferencial o de modalidad Semi-directo o Directo, deberán ser expresamente autorizados por la DNT.

Artículo 2.16.- Los turnos que se le asignen a una concesionaria para la explotación de una línea nacional constituirán los servicios básicos a prestar por la misma, por lo que deben entenderse en principio como servicios de tipo Común y de modalidad de Camino, pudiendo autorizarse según el caso otro tipo y modalidad.

Artículo 2.17.- La concesionaria podrá utilizar en los turnos autorizados vehículos adicionales denominados "acoplados", a cuyos efectos dichos vehículos deberán cumplir el mismo horario, recorrido, tipo y modalidad que el ómnibus titular del turno, salvo que medie autorización expresa de la DNT, en contrario.

CAPITULO III DE LAS CONDICIONES DE LOS OMNIBUS

Artículo 3.1.- Los ómnibus destinados a servicios de competencia del MTOP deberán estar habilitados por la Dirección Nacional de Transporte y cumplir las condiciones que se establecen:

a) Para los servicios de tipo Común en líneas nacionales de larga,

media y corta distancia, deberán tener asientos reclinables tipo pullman, portaequipajes y bodegas según disponga la DNT en cada caso. Cuando tengan ventanillas de vidrio fijo deberán contar con aire acondicionado. Para el caso de líneas de larga distancia, deberán tener baño.

- b) Para los servicios de tipo Preferencial en líneas nacionales de larga, media y corta distancia, deberán tener además baño y aire acondicionado.
- c) Para servicios de líneas metropolitanas, deberán tener más de una puerta de servicio y asientos tipo pullman.
- d) Para servicios en líneas internacionales de larga distancia, deberán tener portaequipajes, bodegas, baño y aire acondicionado.
- e) Para servicios en líneas internacionales de larga distancia, la antigüedad no podrá ser mayor de 10 (diez años). Para los servicios en líneas nacionales y metropolitanas 18 (dieciocho) años, no pudiendo superar la edad promedio de la flota de cada empresa los 12 (doce) años. Para servicios asociados a líneas nacionales con tráfico considerados secundarios por la DNT, ésta podrá autorizar la afectación de unidades de hasta 25 (veinticinco) años. (*)

Artículo 3.2.- Los ómnibus que presten servicios en líneas nacionales de larga, media y corta distancia y, los que presten servicios en líneas internacionales de larga distancia, deberán tener tacógrafo en correcto funcionamiento u otras tecnologías que brinden similares prestaciones, previa homologación de la DNT.

Artículo 3.3.- Los ómnibus afectados a servicios de líneas nacionales y metropolitanas, deberán contar con tecnologías para la informatización de toda información relevante, transmisible en tiempo real a la DNT, a efectos de lograr una mayor eficacia y eficiencia en la regulación del sistema.

Artículo 3.4.- La utilización, en servicios regulares, de ómnibus con menos de veintiséis asientos (microómnibus), podrá ser autorizada por la DNT, cuando a su juicio se justifique su necesidad.

(*)Notas:

Ver vigencia: Decreto N° 285/006 de 22/08/2006 artículo 3.

CAPITULO IV DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LAS AUTORIZACIONES

Artículo 4.1.- La explotación de un servicio regular podrá promoverse de oficio por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o por la empresa interesada en realizar el servicio.

Artículo 4.2.- Si la iniciativa surge de la Administración, la autorización será otorgada mediante el procedimiento de licitación.

Artículo 4.3.- Si es por iniciativa de una empresa, podrá ser otorgada en forma directa siempre que se aporten los elementos de juicio suficientes para fundar el acto. La Administración mantendrá la facultad, en todo caso, de llamar a licitación para el otorgamiento de la línea solicitada.

Artículo 4.4.- No serán consideradas nuevas solicitudes de líneas, en tanto existan pendientes de resolución, gestiones de líneas similares con menos de un año de antigüedad. No obstante, la precedencia en la solicitud no generará derechos.

Artículo 4.5.- La omisión por parte de la empresa que gestiona la concesión de una línea, en el cumplimiento de las obligaciones impuestas en la tramitación, por un periodo superior a 90 (noventa) días dará lugar al archivo de las actuaciones.

Artículo 4.6.- Las solicitudes de permisos de empresas uruguayas para explotar líneas internacionales, deberán cumplir con los convenios sobre Transporte Internacional que el país haya ratificado.

Artículo 4.7.- La Dirección Nacional de Transporte podrá autorizar modificaciones transitorias en el recorrido de las líneas de su competencia, cuando a su juicio, ellas no signifiquen una distorsión en la atención de los mercados existentes, o se justifiquen en base a situaciones no previstas.

Artículo 4.8.- Para que cualquier modificación de recorrido pueda considerarse permanente, requerirá necesariamente la solicitud de la nueva línea, con su nuevo recorrido y correlativa y completa tramitación administrativa.

Artículo 4.9.- El MTDTP podrá autorizar convenios económicos y operativos entre empresas siempre que, a su sólo juicio, no se desvirtúen los objetivos expresados en el Artículo 1.2.

CAPITULO V DE LAS EMPRESAS GESTIÓNANTES

Artículo 5.1.- Sólo podrán gestionar autorizaciones de servicios regulares de transporte colectivo de pasajeros por carretera, las empresas, personas físicas o jurídicas nacionales. Se considerarán tales, aquellas en que la dirección, el efectivo control de la empresa y más de la mitad del capital social pertenece a ciudadanos naturales o legales con domicilio real en el país.

Artículo 5.2.- Las empresas deberán demostrar capacidad económica mediante certificación profesional, debiéndose probar la tenencia de un patrimonio propio o en garantía previo a la autorización equivalente al 50% del valor en plaza del material rodante previsto para el primer año de explotación del servicio.

Tratándose de personas jurídicas los directores podrán afectar solidariamente su responsabilidad personal. Dicho patrimonio podrá estar constituido por la propiedad de las unidades necesarias para la prestación del servicio.

Artículo 5.3.- Cuando los solicitantes sean sociedades por acciones en

comanditas o acciones, dichas acciones deberán ser nominativas, debiéndose acompañar la solicitud con constancia sobre nómina, calidad y participación de los titulares de las mismas.

Artículo 5.4.- La Administración tomará en cuenta los antecedentes que posea la empresa gestionaente como tal, los titulares de las mismas y su personal de dirección, a fin de autorizar o no la explotación de un servicio regular de transporte colectivo de pasajeros.

Artículo 5.5.- Las empresas, deberán ser propietarias de los vehículos necesarios para realizar los servicios en periodos de demanda media, sin perjuicio de la figura del contrato de leasing prevista por las leyes vigentes. Dichos vehículos deberán estar habilitados por la DNT y con leyendas homogéneas identificatorias de la empresa en su exterior. La DNT, fijará el número de vehículos necesarios para cada servicio en cada línea, y los plazos para ajustarse a las presentes disposiciones. Se permitirá que los vehículos sean propiedad de los accionistas en aquellas sociedades en que sus estatutos le aseguran la plena disponibilidad de los vehículos, incluida la operativa, la afectación con gravámenes reales y la propia enajenación.

Artículo 5.6.- Las empresas gestionaentes deberán aportar la documentación probatoria de cumplir con los requisitos establecidos.

CAPITULO VI DE LAS AUTORIZACIONES POR LICITACION

Artículo 6.1.- El llamado a licitación para autorizar servicios regulares de transporte de pasajeros por carretera, en líneas racionales e internacionales, se ajustará a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en la materia y al Pliego de Condiciones Generales, aprobado por el Poder Ejecutivo.

Artículo 6.2.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas aprobará el Pliego de Condiciones Particulares que regirá para la licitación de servicios en cada línea y para el otorgamiento de la autorización. El mismo establecerá el objeto de la licitación, las limitaciones que regirán para el llamado, los requisitos que deberán cumplir las empresas, las formas de probarlos, los estudios a realizar sobre los servicios, los elementos a aportar y las formas de expresión a que deberán ajustarse las propuestas.

CAPITULO VII DE LAS AUTORIZACIONES EN FORMA DIRECTA

Artículo 7.1.- En caso de que la iniciativa para la autorización de un servicio provenga de las empresas, la solicitud correspondiente se acompañará de una carpeta técnica que deberá contener obligatoriamente un estudio de factibilidad del servicio solicitado, que constará de los siguientes rubros:

- a) Presentación de la empresa solicitante indicando la ubicación de su sede central, agencias, talleres, garajes, etc. y la organización funcional de la empresa.

cantidad y calidad del personal ocupado. En caso que ya cumple servicios de transporte de pasajeros, deberá realizar una descripción completa de los mismos.

- bi) Estudio de mercado (demanda y oferta) acompañado de la información utilizada al efecto que permite evaluar los resultados obtenidos.
- ci) Definición de la forma en que se propone cumplir los servicios en la línea solicitada, en la que se establecerá los horarios de los turnos a realizar, distinguiendo su tipo y modalidad operativa y el número de vehículos afectados, determinando las características de los mismos y de su mantenimiento.
- di) Propuesta del cuadro de precios de pasajes a cubrir en los diferentes tramos de la línea solicitada, utilizando para ello el valor de la tarifa pasajero-kilómetro correspondiente, vigente a la fecha de la respectiva solicitud.
- ei) Evaluación económico-financiera del proyecto, explicitando el calendario de inversiones, el flujo anual de caja proyectado a diez años como mínimo, y los aspectos relativos al financiamiento del proyecto.

La Administración garantizará la confidencialidad de la información que se acompaña a la solicitud.

Artículo 7.2.- Los representantes o apoderados de las empresas que gestionen la autorización de servicios regulares, deberán acreditar la personería o representación que invoquen, mediante documentación debidamente certificada por escribano público.

Artículo 7.3.- Las empresas gestionantes deberán adjuntar a su solicitud los siguientes documentos:

- a) Certificados referidos a obligaciones tributarias y de carácter social exigidas por las normas legales vigentes, que acrediten la regularidad en el cumplimiento de aquellas.
- b) Constancia expedida por la DNT de estar al día con sus obligaciones.

Artículo 7.4.- La DNT apreciará la conveniencia de la propuesta y dictaminará si la misma es jurídica, técnica, económica y financieramente viable.

A esos efectos podrá disponer la realización de inspecciones, actualización de información, encuestas de mercado o cualquier otro estudio que facilite determinar la factibilidad del servicio para la línea. Los gastos originados por traslados y estadías necesarios para esos estudios correrán por cuenta del gestionante.

En particular en la evaluación de la propuesta la DNT tendrá en cuenta la capacidad de transporte disponible de la empresa. Esta podrá justificar su mayor capacidad, a breve plazo, por aumento de flota.

Artículo 7.5.- Si la Dirección Nacional de Transporte considera que se justifica la línea, dispondrá que, a cargo de la empresa solicitante, se efectúen tres publicaciones consecutivas en el Diario Oficial y en diario de las Localidades de origen y de destino informando de la solicitud de

mismas se realizan en función del presente Decreto. En caso que no se editaran diarios en origen y en destino, las publicaciones se harán en un diario de la capital del Departamento que corresponda.

Artículo 7.6.- La Dirección Nacional de Transporte considerará aquellas observaciones que se presenten dentro de un plazo de quince días hábiles, a partir de la última publicación en el Diario Oficial.

Artículo 7.7.- Si la resolución de la Dirección Nacional de Transporte fuera favorable a la instalación de la línea, la propondrá al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Si fuera desfavorable, se dispondrá el archivo del expediente.

Si la negativa se debiera a razones de mercado, no se considerarán nuevas solicitudes de las mismas líneas, por el mismo u otros interesados, hasta después de transcurrido un año del rechazo.

Artículo 7.8.- En caso debidamente justificados la Dirección Nacional de Transporte podrá autorizar con carácter precario la prestación de servicios regulares.

CAPITULO VIII DE LA FIRMA DEL CONTRATO

Artículo 8.1.- Cuando el Poder Ejecutivo autorice la explotación de un servicio, la empresa concesionaria o permisario deberá proceder a la firma del contrato respectivo dentro del plazo que se establezca.

Artículo 8.2.- Previamente, la empresa deberá constituir la garantía de cumplimiento de contrato, por el monto que fije la Dirección Nacional de Transporte. Dicho monto se fijará entre el quince y el treinta por ciento de los ingresos mensuales estimados. La citada Dirección ajustará periódicamente ese monto en base a la información disponible.

Artículo 8.3.- Las garantías podrán consistir en:

- a) Aval bancario reajutable.
- b) Seguro de Fianza de una entidad aseguradora legalmente habilitada como tal.

Artículo 8.4.- En el caso que la empresa no concurreniera en plazo a la firma del contrato, u omitiera la constitución de la garantía de cumplimiento del mismo, ello podrá dar mérito a que la Dirección Nacional de Transporte considere que la misma ha desistido de su gestión. En tal caso, elevará los antecedentes al Poder Ejecutivo a los efectos de la revocación del acto de otorgamiento de la concesión o permiso. Sólo podrá autorizarse la reactualización de la gestión si no correspondiera prioridad en el trámite a otra empresa gestionante de la misma línea.

Artículo 8.5.- La Dirección Nacional de Transporte, previo a la iniciación de los servicios, homologará el precio de los pasajes y fijará los turnos, horarios y otras condiciones operativas, en el marco de los valores tarifarios y disposiciones establecidas por el Poder Ejecutivo.

Artículo 8.6.- La rescisión del Contrato y Revocación de la concesión por incumplimiento de las obligaciones por parte de la empresa concesionaria, aparejará la pérdida de la garantía mencionada en el artículo 8.3.

CAPITULO IX DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS

Artículo 9.1.- Las concesiones y permisos de líneas de transporte colectivo de personas por carretera tienen el carácter de personales e intransferibles. En el caso de empresas concesionarias o permisarias que sean sociedades anónimas o en comandita por acciones, todo cambio en la titularidad de las acciones, deberá comunicarse a la Administración por declaración jurada, dentro de los 5 (cinco) días hábiles siguientes al mismo. El incumplimiento de las condiciones fijadas en el otorgamiento de las concesiones o permisos, faculta a dejar sin efecto tales concesiones o permisos.

Lo dispuesto en el inciso anterior también rige para todo cambio en la titularidad o en la participación en el capital social del resto de las empresas concesionarias o permisarias.

La declaración jurada antes citada deberá acompañar la documentación que acredite el negocio en forma fehaciente, el cual quedará sometido a la condición de dictado por el Poder Ejecutivo del respectivo acto administrativo de autorización.

Artículo 9.2.- Podrán autorizarse aquellas solicitudes de transferencia que se funden fehacientemente en casos de fuerza mayor o situaciones debidamente justificadas, siempre que los nuevos titulares aseguren la permanencia, continuidad y eficiencia del servicio y no desvirtúen los objetivos expresados en el artículo 1.2.

Artículo 9.3.- Las concesiones y permisos serán otorgados por un plazo inicial de hasta 10 (diez) años, que podrá ser prorrogado por periodos de hasta 5 (cinco) años, y deberán ajustarse a las reglamentaciones vigentes en la materia, tanto al tiempo de su otorgamiento como posteriormente al mismo. El plazo máximo de las concesiones y permisos a otorgarse será de treinta años.

Artículo 9.4.- Si una empresa tiene interés en las referidas prórrogas, debe solicitarlo con una anticipación mayor a 60 (sesenta) días, del vencimiento del contrato o de la renovación vigente. En ese caso, si se hubiera cumplido con las obligaciones y la gestión no mereciera observaciones, la Dirección Nacional de Transporte podrá prorrogar la concesión original. De considerarlo necesario, se firmará un nuevo contrato. De lo contrario, podrá continuar cumpliendo los servicios en condiciones de permisario precario.

Artículo 9.5.- Cuando la gestión de la empresa hubiera merecido observaciones, la Dirección Nacional de Transporte podrá prorrogar el contrato vigente por un periodo menor, durante el cual la empresa deberá regularizar su gestión.

Artículo 9.6.- Facúltase a la Dirección Nacional de Transporte para suspender en forma temporaria los servicios a cargo de empresas que

Sean de carácter grave o reiterados, el Poder Ejecutivo podrá en cualquier momento revocar la autorización otorgada.

9.4 b 7

**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**

ANEXO XVI

El tramo PARAGUAY de la CARRETERA BIOCEANICA

De CARMELO PERALTA a POZO HONDO (puente Misión La Paz - R.A.) DOS tramos.



Puente Murтинho – Carmelo Peralta

La Cámara de Diputados de la República Federativa de Brasil, aprobó el acuerdo con Paraguay para la construcción de un puente internacional que unirá las ciudades de Carmelo Peralta (Alto Paraguay) y Puerto Murтинho (Brasil), donde la estructura tendrá 1.200 m y la inversión estimada es de USD 180 millones.

Tramo 1 C Peralta a Loma Plata: contratado

A inicios de marzo/2018 el ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, Ramón Ilménéz Gaona, anunció la adjudicación y firma de contrato para la construcción del primer tramo del Corredor Bioceánico que abarca las ciudades de Carmelo Peralta y Loma Plata.

La firma adjudicada es el Consorcio Corredor Vial Bioceánico, Integrado por Constructora Queiroz Galvao S.A (Brasil) –Ocho A.S.A (Paraguay), que presentó la oferta más baja, por Valor Presente Neto de US\$ 421 millones, resultado de una competitiva oferta financiera para el estado paraguayo con 5 años de gracia y 15 años de financiamiento.

Este tramo ESTE, es de un total de 277 km de extensión y será ejecutada en dos frentes: Loma Plata-Cruce Centinela-Cruce Paragrá y Carmelo Peralta-Cruce Paragrá.

Será una ruta asfaltada con los más altos estándares internacionales de calidad: 7 metros de ancho, 2 metros y medio de banquina en cada lado.

Con el inicio de la primera etapa del Corredor Bioceánico, tramo Carmelo Peralta – Loma Plata, la reconstrucción de la ruta Transchaco – los créditos internacionales ya fueron aprobados por los organismos financiadores- y la construcción del nuevo puente internacional sobre el río Paraguay entre Carmelo Peralta (Alto Paraguay) y Puerto Murtinho, (Brasil), el gobierno proyecta una inversión sin precedentes, de más de USD 1.000 millones, para convertir al Chaco paraguayo en un centro logístico regional

Tramo OESTE. Loma Plata – Pozo Hondo

El tramo OESTE completa la sección en Paraguay de la Carretera Bioceánica, Discurse de Loma Plata a Pozo Hondo que ya está físicamente unida – Puente s/R. Pilcomayo – a Misión La Paz en Salta Rca. Argentina.

También están en marcha los pasos necesarios previos a contratación del tramo OESTE de este corredor de integración: la pavimentación del Cruce Centinela – Mcal. Estigarribia- Pozo Hondo, de 354 km.

FERROCARRIL de integración de Paraguay al Corredor Ferroviario Central.

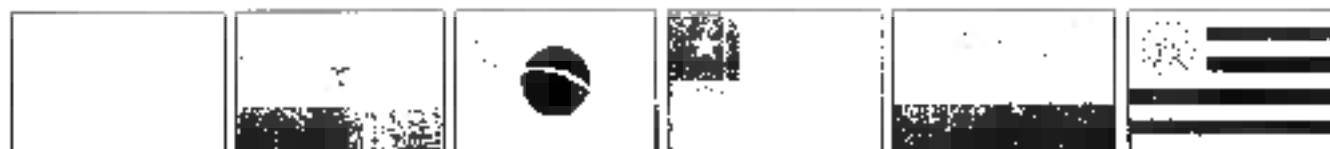
De Carmelo Peralta a Rovoré (Bolivia)



En relación a este componente de integración Regional, el MOPC representando a Paraguay forma parte del GOB, Grupo Operativo Bioceánico a cargo de los estudios conjuntos para el Tramo Ferroviario Bioceánico que integrando a Brasil, Bolivia, Perú y Paraguay integrara Ferrovías desde Sao Paulo en Brasil y pasando por Corumbá y Puerto Suarez vía Santa Cruz de la Sierra y con el enlace con la Ferrovía de Occidente en Bolivia pasara a Perú para llegar al puerto de Ilo u otro en el entorno.

**LIII Reunión Ordinaria del SGT N°5
"Transporte del MERCOSUR"**

ANEXO XVII



Argentina

Bolivia

Brasil

Chile

Paraguay

Uruguay

CONSEJO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERAS DEL MERCOSUR - BOLIVIA Y CHILE.

"CONDESUR"

"La verdadera integración nace del Sector Privado y se materializa en los pasos de frontera"

COORDINADORA: CAPATIT - PARAGUAY.

Asunción, 29 de Mayo de 2018.

Señores Coordinadores Nacionales
Del Sub Grupo N° 5 - Transporte de MERCOSUR.

Los Representantes de las Entidades Miembros de CONDESUR - CONSEJO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS DEL MERCOSUR, presentan a las autoridades del SGT N° 5 los siguientes temas que explican las problemáticas centrales del transporte internacional de cargas y que generan un alto impacto negativo en el sector y las economías de los países de la región.

Al efecto, y dando seguimiento a la nota de fecha 08/05/2018 hacemos entrega de la presentación del CONDESUR, solicitando a los Coordinadores Nacionales tener a bien considerar la incorporación de estos ítems en la agenda de trabajo del SGT N° 5.

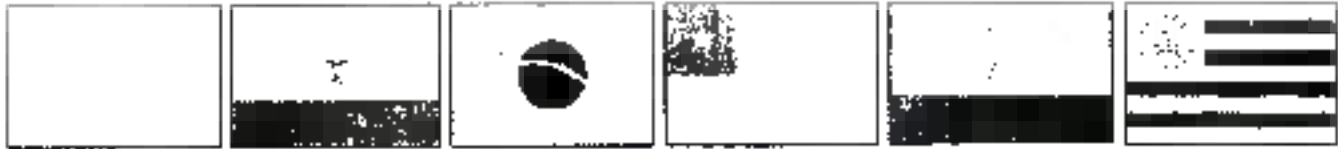
1. Tratamiento Permanente de Facilitación Fronteriza:

Comisión Mixta de Facilitación Fronteriza: hacemos mención al Acta XLVII de Salta y XLVIII de Gramado. Hasta la fecha no hemos conseguido avances al respecto, por lo cual reiteramos y ratificamos esta solicitud.

2. Unificación de los criterios de fiscalización en los países miembros:

a. Manual de Fiscalización de Transporte: es importante tener una misma definición para todos los países. Al efecto cada país debe concatenar con los demás países para mantener una unificación de los criterios, un solo manual de fiscalización.

b. Así mismo y conforme a la invitación hecha por la Autoridades Brasileñas a los demás países en la Reunión Preparatoria, también solicitamos la participación de este Consejo en Florianópolis en dicho evento a llevarse a cabo en los próximos meses.



Argentina

Bolivia

Brasil

Chile

Paraguay

Uruguay

**CONSEJO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERAS DEL
MERCOSUR - BOLIVIA Y CHILE.**

"CONDESUR"

"La verdadera integración nace del Sector Privado y se materializa en los pasos de frontera"

COORDINADORA: CAPATIT - PARAGUAY.

c. **Reglamentación de Cargas Peligrosas:** Se solicita realizar las gestiones necesarias para la firma del Acuerdo N° 17 y que sea colocado en plena vigencia en los países miembros.

d. **Documentos de Porte Obligatorio:** Este Consejo presenta su propuesta de documentos que consideran de porte obligatorio.

CARGA

- i. CRT.
- ii. MIC - DTA cuando corresponde.
- iii. Seguro de carga.
- iv. Factura Comercial o Remito

VEHICULO

- i. ITV o similares.
- ii. Seguros contra terceros.
- iii. Certificado de propiedad.

CONDUCTOR

- iv. Documento de Identidad.
- v. Registro de Conducir.

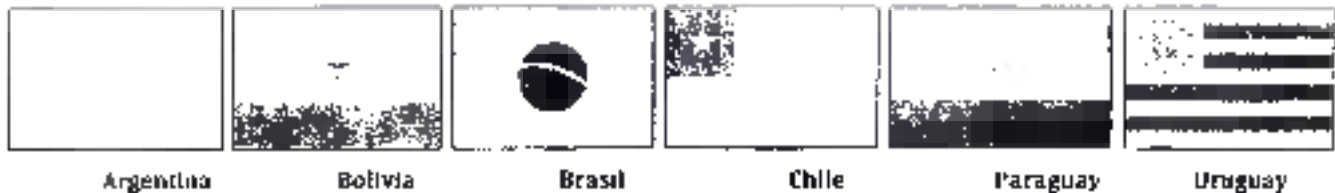
Para cargas peligrosas y/o específicas serán utilizados los documentos exigidos en los acuerdos internacionales.

3. Cumplimiento estricto de lo establecido en el ATIT:

En relación a este punto solicitamos que el mismo se cumpla de la manera literal y no haya interpretaciones diversas. Como por ejemplo el caso de la Inspección Técnica Vehicular.

4. OEA - Operador Económico Autorizado:

Solicitamos mayores aclaraciones sobre la reglamentación que cada país estará utilizando, para la adopción del programa OEA, y cuál será el alcance para el Transporte Internacional de Cargas por Carretera.



CONSEJO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERAS DEL MERCOSUR – BOLIVIA Y CHILE.

“CONDESUR”

“La verdadera integración nace del Sector Privado y se materializa en los pasos de frontera”

COORDINADORA: CAPATIT – PARAGUAY.

5. Asuntos Aduaneros:

- a. Reiteramos nuestra solicitud realizada al SGT N°5 en Noviembre de 2017 en Florianópolis Que los Coordinadores Nacionales emprendan todos los esfuerzos a fin de que un representante del CT N°2 pueda asistir a estas reuniones e informar sobre las nuevas normativas que afectan al Transporte Internacional de Cargas por Carretera. Como sugerencia el Representante podría ser, el del país que tenga la Presidencia Pro Tempore en el momento.
- b. Así mismo solicitamos que cada país adopte medidas de contingencia en casos de huelgas de funcionarios de los Organismos de Control.

6. Convenio TIR – Convenio de Transporte Internacional por Carretera:

Este asunto será mejor detallado en próximas reuniones.

7. Corredor Biocéntrico:

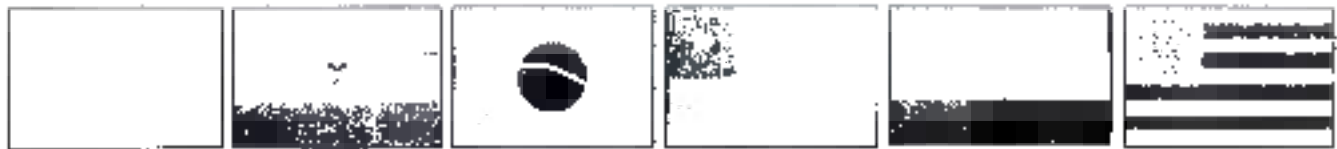
Solicitamos que todas las negociaciones relacionadas con la Operación de Transporte en este ámbito, sean exclusivamente bajo las condiciones del ATIT.

8. Seguros Internacionales:

En vista y considerando los innumerables problemas como consecuencia de la responsabilidad de la contratación de seguros, a fin de tratar los temas relacionados, solicitamos a los Coordinadores Nacionales la creación de una Comisión de Seguros.


RICARDO SVEC.
 Comité Argentino de Transportes
 Internacionales Terrestres – CAITIT.


GUILLERMO CANIEVSKY.
 Cámara de Transporte Argentina de
 Transportes Poligonales – Cámara / FADEEAC



Argentina

Bolivia

Brasil

Chile

Paraguay

Uruguay

CONSEJO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERAS DEL MERCOSUR - BOLIVIA Y CHILE.

"CONDESUR"

"La verdadera integración nace del Sector Privado y se materializa en los pasos de frontera"

COORDINADORA: CAPATIT - PARAGUAY.


GLADYS VINCI
Asesor de Entorno de Transportes
Internacionales - ASTI


JUAN JOSE MININNI.
Asociación Argentina de Entes de Comercio
del Transporte de Cargas - FADECAC


SONIA ROTONDO.
Asociación Nacional de Transportes de Cargas
y Logística - NTC


MARTIN PALEO.
Cámara Asesora de Transporte
y Logística del Uruguay - CAETLU


JULIO GAMARRA.
Asociación General de Empresarios
de Transporte de Paraguay - AGETPARAN