



MERCOSUR/SGT N° 5/ACTA N° 02/21



LIX REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 "TRANSPORTE"

Se realizó por sistema de videoconferencia, según lo establecido en la Resolución N° 19/12 "Reuniones por el Sistema de Videoconferencia", bajo la Presidencia *Pro Tempore* de Argentina (PPTA), entre los días 10 y 11 de junio de 2021, la LIX Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte" en el marco de la conmemoración de los 30 años del MERCOSUR, con la participación de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Las Delegaciones de Chile y Perú participaron por el sistema de videoconferencia de conformidad a la Decisión CMC N° 18/04 "Régimen de Participación de los Estados Asociados al MERCOSUR", y manifestaron su acuerdo con relación al Acta de la LIX Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte".

El Secretario de Gestión de Transporte, Diego Giuliano, en calidad de Presidencia *Pro Tempore* del MERCOSUR (PPTA), dio inicio a la reunión, agradeciendo y dando la bienvenida a las delegaciones destacando la importancia del trabajo conjunto con miras a la integración regional como único camino posible para hacer frente a los grandes desafíos globales a los que nos enfrentamos, teniendo en cuenta el dinamismo del sector.

Puntualizó la relevancia del uso de nuevas tecnologías en los pasos fronterizos, agilizando y armonizando los sistemas de control y fiscalización, así como también la importancia de su incorporación en miras a alcanzar un transporte cada vez más sustentable y respetuoso del medio ambiente. Finalmente, auguró obtener una agenda común que permita mejorar las condiciones de trabajo en el transporte internacional.

El Coordinador Nacional en ejercicio de la PPTA, el Subsecretario de Transporte Automotor, Marcos Farina, dio la bienvenida a las autoridades de las delegaciones y a los representantes del sector privado, y puso a consideración la agenda de la reunión, la cual fue aprobada y consta en el Anexo correspondiente.

Las delegaciones agradecieron el cálido recibimiento y expresaron su deseo de lograr durante el desarrollo de la reunión avances y armonización para el crecimiento del transporte en la región, superando los desafíos que se vive en estos momentos.

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

La Agenda consta como **Anexo II**.

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

En la reunión fueron tratados los siguientes temas:

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

1.1. Perfeccionamiento de la Resolución GMC N° 34/19

La PPTA informó que el GMC aprobó la Resolución N° 43/20, Modificación de la Resolución GMC N° 34/19 "Documentos de Porte Obligatorio en el Transporte de Pasajeros y de Cargas por Carretera" de conformidad con el sistema de la Decisión. CMC N° 20/02, Art. 6 el 26 de enero del 2021, y deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes antes del 25/VII/2021. La Resolución consta como **Anexo IV**.

La Delegación del Brasil dijo que enviará a otros países una hoja de ruta que contenga los procedimientos necesarios para verificar la autenticidad de los documentos digitales (*Carteira Nacional de Habilitação - CNH*, licencia de conducir y *Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos - CRLV*).

Las delegaciones informaron que se encuentran realizando las consultas internas para la incorporación al ordenamiento jurídico de sus países.

1.2. Lista de pasajeros web

La PPTA recordó que el tema surge a partir de la experiencia de la lista de pasajeros web implementada en Argentina y agregó que según se observa del tratamiento del tema, las delegaciones han venido analizando el tema en conjunto con las autoridades de Migraciones de sus respectivos países, en virtud de sus competencias específicas en la materia, planteando la necesidad de definir los próximos pasos, dado que por el momento no todos los países se encuentran en condiciones de transmitir la información vía web.

Asimismo, reiteró su experiencia en la implementación de la lista de pasajeros web a nivel nacional, destacando las ventajas que dicha herramienta ofrece con respecto a la trazabilidad de los pasajeros y la agilización de los trámites migratorios, ya que esta operatoria permite brindar de manera anticipada a las autoridades de los pasos fronterizos la información de los traslados, vehículos y pasajeros.

Manifestó que es de importancia que dicha información sea utilizada en coordinación con las autoridades sanitarias, como un nuevo actor en virtud del contexto actual de pandemia.

La Delegación de Brasil informó que viene trabajando con las Autoridades de Migraciones buscando alternativas en el aprovechamiento múltiple de las informaciones brindadas en la lista de pasajeros entendiendo que su emisión vía web permitirá dar celeridad a los procedimientos en fronteras, contemplando a los trabajadores y a los turistas que necesitan regresar al país de destino.

La Delegación de Paraguay, manifestó que en la medida que se den apertura a las fronteras, podría ir perfeccionándose la herramienta y el sistema a ser utilizado por los países, viene trabajando con la Dirección General de Migraciones con un stand by debido a la crisis sanitaria de la pandemia del COVID-19.

Por parte de la Delegación de Uruguay se informó que se han venido desarrollando contactos con la Dirección Nacional de Migraciones del país de quien es competencia la lista de pasajeros, para lo cual se solicitó la intervención del representante de dicho organismo el Crio. Ney Da Rosa. El mismo manifestó que en Uruguay existe un sistema, poco conocido y poco utilizado de precarga de información de datos de los pasajeros vía web y que se encuentra en proceso una licitación a los efectos de modernizar los actuales sistemas informáticos. Conjuntamente con la representante de la delegación de Argentina manifestaron la importancia del cruzamiento de datos con los permisos a los efectos de alcanzar un documento digital único para el transporte de pasajeros que contemple toda la información sobre las personas transportadas y los servicios.

Las delegaciones reiteraron el interés en continuar avanzando en la implementación de la lista de pasajeros web, aunque actualmente el transporte internacional de pasajeros se encuentre suspendido, a fin de poder contar con dicha herramienta una vez que se reinicien los servicios de transporte internacional.

1.3. Apostillados

La PPTA informó sobre algunos inconvenientes que se presentaron con motivo de la crisis sanitaria en lo que se refiere a la presentación de los documentos y necesidad de apostillado de los mismos.

Agregó que en miras a alcanzar un Estado cada vez más ágil, despapelizado y desburocratizado, se propone desde la PPTA que se realice las consultas pertinentes con las áreas jurídicas de Cancillería y Transporte de cada país signatario a fin de evaluar la eliminación de la apostilla como exigencia a la hora de presentar los documentos de idoneidad en el país de destino.

Manifestó que la exigencia de apostillar los documentos de idoneidad no surge expresamente del ATIT, sino que es un requisito que nace de Convención de La Haya de 1961, que estableció la apostilla de documentos para que su autenticidad sea reconocida en otros países, suprimiendo la exigencia de la legalización consular.

Al respecto, el Artículo 1 del Convenio mencionado establece que "(...) se aplicará a los documentos públicos que hayan sido autorizados en el territorio de un Estado contratante y que deban ser presentados en el territorio de otro Estado contratante.

Se considerarán como documentos públicos en el sentido del presente Convenio:

- a) los documentos dimanantes de una autoridad o funcionario vinculado a una jurisdicción del Estado, incluyendo los provenientes del ministerio público, o de un secretario, oficial o agente judicial;
- b) los documentos administrativos;
- c) los documentos notariales (...)

Por su parte, el Artículo 3 establece que "(...) la formalidad mencionada en el párrafo precedente (la apostilla) no podrá exigirse cuando las leyes, reglamentos o usos en vigor en el Estado en que el documento deba surtir efecto, o bien un acuerdo entre dos o más Estados contratantes, la rechacen, la simplifiquen o dispensen de legalización al propio documento".

En tal sentido, la PPTA sometió a consideración de las delegaciones, que se evalúe la posibilidad de suprimir el requisito de la apostilla mediante acuerdo multilateral, reconociendo la firma digital de los documentos emitidos por la autoridad de aplicación correspondiente, mediante un mecanismo de verificación de autenticidad de firmas. Agregó, que el tema podría ser incorporado al temario de la reunión del art. 16 en el marco de la ALADI.

La delegación de Chile hizo mención del Artículo 14.-ATIT, en el cual "Los países signatarios podrán llegar a acuerdos bilaterales o multilaterales sobre los diferentes aspectos considerados en el Acuerdo y, en especial, en materia de reciprocidad en los permisos, regímenes tarifarios y otros aspectos técnico-operativos. Dichos acuerdos no podrán en ningún caso contrariar los logrados en el presente Acuerdo."

En tal sentido, sugirió realizar un protocolo adicional en el marco de la ALADI

La Delegación de Uruguay informó que procedió a realizar el análisis jurídico interno tendiente a la eliminación del trámite de apostilla y que se encuentra en proceso de remitir la consulta correspondiente a la Cancillería, esperando poder contar con un posicionamiento para la próxima reunión.

Las demás delegaciones acordaron realizar las consultas internas sobre la modificación legal y las reglamentaciones internas de cada país que establezcan la obligación de apostillar a sus asesorías jurídicas.

El tema continúa en agenda.

2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

2.1. Estado de situación del proceso de actualización del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas luego de la aprobación de la Decisión CMC N°15/19.

La PPTA informó que todas las delegaciones han cumplido en notificar ante la secretaria de ALADI la Fe de Errata a la Decisión N°15/19 para su protocolización.

Asimismo, mencionó que hasta el momento no han tenido novedades al respecto de la protocolización, no obstante, se ha avanzado en la elaboración de la Ficha de Emergencia.

2.2. Requisitos para la elaboración de la Ficha de Emergencia

En reunión anterior la delegación de Argentina presentó un modelo de Ficha de Emergencia, en idiomas español y portugués, que permite atender los dos destinatarios principales: los tripulantes de los vehículos y los organismos de intervención en casos de accidentes o incidentes. Su emisión estaría a cargo del expedidor de la carga en correspondencia con las disposiciones previstas en el Acuerdo aprobado por la Decisión GMC 15/19 y en proceso de protocolización por parte de ALADI.

La delegación de Brasil remitió a la PPTA la traducción corregida del texto en portugués y propuso que se convocara al comité de expertos de MMPP, a efectos de consolidar el documento final para su aprobación.

En esta instancia, la PPTA circuló una nueva versión que contemplaría las observaciones recibidas de las delegaciones, la cual acordaron elevar a consideración del GMC. El Proyecto de Resolución con la Ficha de Emergencia consta como **Anexo V**.

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

La PPTA hizo una breve reseña del tema, destacando la experiencia adquirida por todos los Estados Partes en los entrenamientos conjuntos realizados en fronteras con el fin de armonizar los procedimientos de fiscalización del transporte internacional terrestre de las MMPP. Prácticas que por las circunstancias actuales de pandemia se vieron obligadas a postergar.

Recordó que a la fecha se han aprobado las Resoluciones GMC N°34/19 y 43/20, Documentos de Porte Obligatorio para Transporte Internacional de Pasajeros y Cargas en el ámbito del MERCOSUR y la Decisión GMC N° 15/19, en proceso de protocolización por parte de ALADI. De esta última surge la necesidad de revisar la Resolución GMC N°10/00- Instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancías peligrosas en el MERCOSUR.

En ese sentido, las delegaciones iniciaron el trabajo sobre la base de la estructura del Manual de Fiscalización presentado por la delegación de Brasil, traducido al idioma español por la delegación de Argentina, en el entendido de que contiene dos partes fundamentales: una destinada al aseguramiento de la capacitación del personal de fiscalización, y otra destinada a establecer los instrumentos prácticos que permitan el mejor desarrollo de la tarea de los fiscalizadores (por ejemplo a través de un "check list", con identificación de las disposiciones fundamentales del Acuerdo a ser controladas).

Por su parte, la delegación de Brasil informó que se encuentra finalizando el documento que deberá contener los aportes de los países y que a la brevedad será circulado el documento final para consideración de las delegaciones que será traducido al español por Argentina.

Las delegaciones agradecieron los trabajos que vienen siendo realizados y aguardan el documento para avanzar en la temática.

El tema continúa en agenda.

2.4. Cartilla informativa sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas

La PPTA manifestó que el tema tiene por objetivo la emisión de una nueva Cartilla Informativa Simplificada, destinada a los transportistas de MMPP, la cual se encontraría desactualizada con la implementación de la Decisión CMC N° 15/19.

En tal sentido, se realizó la reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas (GTMP), el pasado 26 de mayo para dar tratamiento al tema, con las actualizaciones correspondientes. El Acta del GTMP consta como **Anexo VI**.

El tema continúa en agenda.

2.5. Reglamento para el control periódico de cisternas y equipamiento de transporte a granel de mercancías

La Delegación de Argentina recordó que el tratamiento del tema fue suspendido a efectos de aguardar la finalización del proceso de actualización del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

El objetivo es la armonización de un modelo de Certificado de Aptitud de los Tanques Cisternas, Contenedores destinados al transporte de mercancías peligrosas a granel.

Las delegaciones acordaron dar tratamiento del tema dentro del GTMP y que hasta tanto se concluyan los trabajos de armonización del certificado, los Estados Partes continúan reconociendo los que presenten los países.

Las delegaciones solicitaron poder intercambiar información con relación a los tipos de ensayos, periodicidad y listado de organismos que emiten las certificaciones. Así como el tipo de fiscalización y/o inspección que sería realizada en las cisternas.

El tema continúa en agenda.

3. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE

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

La PPTA recordó los acuerdos bilaterales que permiten el uso de neumáticos superanchos en ómnibus de doble piso con suspensión neumática y particularmente la propuesta presentada por Uruguay de elevar un proyecto de resolución para armonizar la aplicación.

La delegación de Brasil informó que, en su país, la reglamentación sobre el uso de neumáticos superanchos en ómnibus y camiones sigue en análisis por el Departamento Nacional de Transito – DENATRAN, comprometiéndose a informar en la próxima reunión los avances que pudieran surgir.

La delegación de Paraguay manifestó que en su país se encuentra vigente la Resolución MOPC N°.2079 del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por el cual se autoriza en forma experimental y por el plazo de un año con vencimiento en noviembre 2021, el uso de neumáticos superanchos y dispone el ingreso de los ómnibus a las básculas.

La delegación de Chile informó que en su país no tienen permitido los neumáticos superanchos, pero que se encuentran analizando su uso en las instancias correspondientes.

El tema continúa en agenda.

3.2. Tolerancia

La PPTA recordó que no habiéndose arribado aún a un consenso de norma armonizado MERCOSUR para establecer las tolerancias en la medición de pesos por eje y peso bruto total de los vehículos de transporte de pasajeros y cargas, en el mientras tanto rige la normativa del país de tránsito.

Todas las delegaciones informaron la normativa vigente en cada Estado Parte y el link de acceso a la misma.

La delegación de Brasil presentó un cuadro comparativo preliminar correspondiente a los límites de pesos y tolerancias vigentes en los distintos países, solicitando a las demás delegaciones la revisión del mismo.

Al respecto, la PPTA circuló el cuadro con sus correcciones incorporadas y solicitó al resto de las delegaciones proceder de igual forma, con el objeto de obtener una versión final del documento, con miras a su aprobación en la próxima reunión técnica del SGT N° 5. El cuadro comparativo consta como **Anexo VII**.

Asimismo, el Subgrupo acordó continuar trabajando con el objetivo de actualizar la Resolución GMC N° 59/19 "Régimen de infracciones por incumplimiento de los límites de peso en vehículos de transporte internacional por carretera en el MERCOSUR".

El tema continúa en agenda.

3.3. Ómnibus MERCOSUR

La PPTA reiteró que hay un amplio trabajo a realizar en esta materia, y que las definiciones que se requieren adoptar en la órbita del SGT N° 5 van más allá del ómnibus de 15 metros. Destacó que la industria automotriz viene desarrollando nuevas tecnologías en materia de seguridad activa y pasiva y de renovación del aire interior de los ómnibus de pasajeros, y que estas innovaciones deberían formar parte de estudio.

Las delegaciones acordaron enviar al SGT N° 3 la consulta para análisis del ómnibus MERCOSUR doble piso de 15 metros, dado que el mismo se encuentra abocado al estudio de actualización las Resoluciones GMC N° 19/02 y 20/02 referidas al tema de especificaciones para los ómnibus de pasajeros. Asimismo, dado que se pueda demorar hasta que el SGT N° 3 se expida sobre el tema, cabría la posibilidad de poder circular, de forma excepcional, en la región.

Por otra parte, se destacó que ya se admite la circulación de este tipo de ómnibus en Argentina, Brasil y Paraguay.

A su vez, la delegación de Uruguay informó la utilización de esos ómnibus en la línea Montevideo - Porto Alegre en el marco del Acuerdo Bilateral con Brasil. Además, mencionó que viene trabajando en la normativa referente que habilite la circulación del mismo.

El tema continúa en agenda.

3.4. CITV para Vehículos Especiales

Las delegaciones acordaron que mientras no haya una norma armonizada para la elaboración de Certificado de Inspección Técnica Vehicular, se exigirá un "Informe Técnico", de acuerdo con la norma de cada Estado Parte, avalando que los vehículos especiales fueron inspeccionados y están en condiciones de transportar de manera segura las cargas especiales.

La delegación de Brasil se comprometió a presentar como insumo para la revisión, de los vehículos especiales, el listado de los ítems indispensables que deberían ser considerados para las inspecciones de este tipo y formas de validación de los certificados para vehículos especiales que hoy están emitiendo los diferentes países.

Las delegaciones de Paraguay y Uruguay informaron que solicitaron a los órganos correspondientes un informe sobre los parámetros necesarios a los efectos de colaborar con el documento que viene elaborando Brasil.

El tema continúa en agenda.

3.5. Acoplados de cuatro ejes

La delegación de Argentina manifestó que en la actualidad la configuración de camión y acoplado de cuatro ejes con cuarenta y cinco (45) toneladas de peso bruto total combinado, no está armonizada en el ámbito del MERCOSUR.

Destacó que, en su país, mediante el Decreto N°32/18, se incorporó la configuración de acoplado de cuatro ejes y en la actualidad sostiene un acuerdo bilateral con el Estado Parte de Brasil, para la libre circulación.

Informó que con algunos Estados Parte se presenta el inconveniente que, al no estar reglamentada la configuración de 4 ejes -(2+2), la misma no es reconocida en las Estaciones del Control de Carga, y se la tipifica al igual que el acoplado de 3 ejes-(2+1)-, multando el exceso de carga por encima de las 10,5 t, máxima autorizadas para el eje simple de ruedas duales (Resolución GMC N°65/08).

Ocurre que dependiendo de cómo el transportista distribuye la carga, (del tipo divisible o indivisible), sobre los cuatro ejes de apoyo, podría ocurrir que sobre el tandem doble delantero se supere las 10,5 t del eje simple, siendo que al tratarse de un tandem doble de ejes admite un peso máximo de 18 t.

Por otra parte, la Resolución GMC N°26/11-Sistema Normalizado de Medición de la Carga Útil de los Vehículos de Transporte Internacional de Carga - define las configuraciones de camiones, remolques y semirremolques, contemplando en el caso de los remolques solo las versiones de 2 (dos) y 3 (tres) ejes.

En la práctica queda demostrado que las configuraciones de acoplados de 4 ejes, a igualdad de carga transportada, aporta un menor daño a la calzada por una mejor distribución de los pesos sobre los ejes.

Por lo expuesto, la PPTA solicitó que el tema sea incorporado a la agenda de trabajo para su tratamiento y propone la aprobación de un Proyecto de Enmienda a la Resolución GMC N°26/11, incorporando la figura del remolque de 4 ejes con la misma medición de la carga del de 3 ejes. En tal sentido, presentó los planos dimensionales típicos de los acoplados de 4 ejes de libre circulación en su país, que figuran como **Anexo VIII**.

La delegación de Brasil informó que bilateralmente ya autoriza ese tipo de vehículos sin embargo han verificado que han detectado exceso de peso, por encima de las 45 toneladas acordadas. Además, informó que los mencionados vehículos están sujetos a las penalidades previstas, pudiendo inclusive venir a denunciar el acuerdo, si esta práctica sigue.

La delegación de Paraguay solicitó un informe a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, a fin de expedirse en relación a lo solicitado por PPTA sobre camiones 4 ejes; se aguarda informe a fin de elevar al Comité de Peso y Dimensiones y subsiguiente al SGT5. Los pedidos de informe sobre el tema constan como. **Anexo VIII**.

La delegación de Uruguay por su parte informó que elaboró una propuesta técnica y la misma está siendo considerada por las autoridades con la posibilidad de aprobar la circulación, limitando a 28,5 toneladas el Peso Bruto sobre el acoplado de 4 ejes.

El tema continúa en agenda.

4. TEMAS DERIVADOS DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 3 "REGLAMENTOS TÉCNICOS" Y EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD – COMISIÓN DE INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

4.1 Limitadores de velocidad

La PPTA recordó que por Resolución GMC N° 35/19 se aprobó el Reglamento Técnico MERCOSUR de Limitadores de Velocidad, estableciéndose, en su artículo 4, que "Compete a los Estados Parte establecer cuándo será aplicado el RTM aprobado en el artículo 1 de esta Resolución, en cuanto a la obligatoriedad de los sistemas de limitadores de velocidad (DLV o DALV) en los vehículos automotores de las diferentes categorías".

Las delegaciones coincidieron en seguir el tratamiento con miras a tener una propuesta de normativa que armonice hasta fines del 2022. Asimismo, se comprometieron a verificar internamente los dispositivos de control y las velocidades autorizadas en cada Estado Parte, con el propósito de realizar una tabla con los aportes.

El tema continúa en agenda.

5. INTEGRACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGAS

5.1. Informe del estado de situación del proyecto

La PPTA informó sobre el estado de situación del Proyecto que sufrió dificultades dado la crisis sanitaria, con relación a la transmisión de la información de transporte de pasajeros y cargas.

En tal sentido, solicitaron que se realice una reunión de los expertos en el área de Integración de la Información de transportes de pasajeros y de cargas. Asimismo, las delegaciones informaron sobre la actualización de sus respectivos puntos focales:

Argentina: Juan José Amoros
Brasil: Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira (sutec@antt.gov.br)
Cristiane Lustosa Guimarães França (gesig@antt.gov.br)
André Dulce Gonçalves Maia (andre.maia@antt.gov.br)
Henrique de Amorim Leite (henrique.leite@antt.gov.br)
Paraguay: Víctor Macchi (Director General de la Dirección de
Tecnologías de Información y Comunicación)
E-mail: vmacchi@dinatran.gov.py
Uruguay: Gerardo Ciganda
Fernando Perez
Jorge Rosas

5.2. Creación del sitio web del SGT N° 5

La PPTA recordó que la Delegación de Paraguay realizó una presentación de su proyecto de creación de un sitio web del SGT N°5 y señaló que los dos grandes objetivos del mismo son: por un lado, desarrollar una página web de consulta con contenido e informaciones relacionadas con el SGT N°5; y por otro, vincular el sitio con otras webs institucionales de los Estados Partes relacionadas con la actividad del transporte.

La delegación de Paraguay manifestó la necesidad de tener una página con los datos actualizados para consulta y se comprometió a presentarlo en la próxima reunión.

Debido a la situación pandémica y el trabajo en cuadrilla que se está llevando a cabo, ha retrasado el proyecto inicial de presentación del mismo en lo referente a la Web Site. Asimismo, se encuentra analizando los insumos, informaciones, documentaciones y financiación del mismo. En ese sentido, esperan para la PPT siguiente hacer la presentación del mismo.

6. IDENTIFICACIÓN ELECTRÓNICA DE VEHÍCULOS – RFID

Las delegaciones agradecieron el informe realizado por la PPTA y coincidieron en que es necesario contar con una norma comunitaria en la materia, si bien hasta tanto no se cuente con ese instrumento, se seguirán utilizando los Tags y los

lectores o arcos de lectura, presentados por cada país en las reuniones anteriores con la tabla de especificaciones comparadas y el intercambio de etiquetas empleadas.

La delegación de Brasil presentó un cuadro comparativo con los diferentes sistemas de identificación electrónica de vehículos de cada Estado Parte que consta como **Anexo IX**. Asimismo, se comprometió a poner a disposición el punto focal del Canal Verde para las consultas necesarias o aclaraciones correspondientes. Punto focal Canal Verde Brasil: João Paulo Souza (joao.souza@antt.gov.br) Telefone: +55 61-3410-8107

De acuerdo con lo informado en la Reunión Técnica Preparatoria del SGT N° 5, la delegación de Brasil reiteró la conveniencia de implementar un corredor internacional en el ámbito del MERCOSUR para test con esta nueva tecnología. Asimismo, se puso a disposición para profundizar las discusiones sobre o tema.

La delegación de Paraguay manifestó la necesidad de contar con un trazado de mapas o lugares donde se encuentran los Arcos de Control de los Tags, con sistema RFID, a los efectos de poder en un futuro próximo establecer un corredor de control armonizado entre los países miembros. Asimismo, presentó un informe al respecto sobre la implementación de los TAGS, cantidad de instalación que asciende a 40mil unidades en el parque automotor de carga y pasajeros del Paraguay, también informó los lugares de control con los arcos de lectura dentro del territorio paraguayo, que consta como **Anexo X**.

El tema continúa en agenda.

7. SEGUROS EN EL ÁMBITO DEL MERCOSUR

7.1. Seguro de salud para choferes en viajes internacionales

La PPTA recordó las informaciones presentadas por las Delegaciones de Brasil y Uruguay sobre el interés de poder contar con un seguro de salud para choferes en viajes internacionales, dada la crisis sanitaria generada por COVID-19. Asimismo, explicó cómo se procede ante un caso de diagnóstico COVID-19 positivo en su país y recordó que en Argentina se brinda cobertura de salud tanto a nacionales como a extranjeros. También, manifestó que los transportistas argentinos con diagnóstico positivo cuentan con cobertura de salud tanto a nivel nacional como internacional, brindada por las Aseguradores de Riesgo de Trabajo (ART), de conformidad con lo establecido por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) como autoridad de aplicación.

En ese sentido, la delegación de Brasil manifestó su preocupación sobre la asistencia sanitaria y solicitó a las demás delegaciones los aportes que puedan realizar para lograr el mejor resultado, considerando los sistemas complementarios de salud. Asimismo, manifestó que el *Sistema Único de Saúde (SUS)*, que es un sistema universal, brinda cobertura a los transportistas, tanto a nivel nacional como internacional y que siguen buscando una protección para los choferes en viajes internacionales.