

MERCOSUL/SGT- CT N° 5 /ACTA N° 02/25

VII REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO TÉCNICA DO SUBGRUPO DE TRABALHO "TRANSPORTES" (SGT N° 5)

A VII Reunião Ordinária da Comissão Técnica do Subgrupo de Trabalho "Transporte" (SGT N° 5-CT), no exercício da Presidência Pro Tempore do Brasil (PPTB), foi realizada em Foz do Iguaçu, Paraná-Brasil, entre os dias 27 e 28 de agosto de 2025, com a presença das delegações da Brasil, Paraguai e Uruguai e a participação por videoconferência da delegação da Argentina, em conformidade com o disposto na Decisão CMC N° 44/15. A delegação da Bolívia participou em conformidade com o estabelecido na Decisão CMC N° 20/19.

A delegação do Chile participou na qualidade de Estado Associado, em conformidade com as disposições da Decisão CMC N° 18/04.

O Coordenador Nacional Alterno Cálicles Mânica, no exercício do PPTB, deu as boas-vindas a todos os presentes na reunião, colocando em consideração a agenda que foi aprovada.

A Lista de Participantes consta como **ANEXO I**.

A Agenda do Dia figura como **ANEXO II**.

O Resumo da Ata figura como **ANEXO III**.

Na reunião foram discutidos os seguintes temas:

1. CONTRIBUIÇÕES DO SETOR PRIVADO

O representante do Brasil leu a nota do CONDESUR onde agradece a participação no SGT N° 5 "Transportes" e realiza diferentes solicitações. O documento do Setor Privado consta como **ANEXO IV**.

As delegações agradeceram ao representante do CONDESUR, apresentaram esclarecimentos e comprometeram-se a apreciar e encaminhar as consultas apresentadas aos setores correspondentes.

2. PESOS E DIMENSÕES DOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

A PPTB confirmou as datas para realização das reuniões sobre pesos e dimensões dos veículos de transporte terrestre para os dias 23 de setembro de 2025 e 8 de outubro de 2025 na presente PPTB.

2.1. Estado da Proposta de Revisão das Resoluções GMC Nº 65/08 e Nº 26/11

A PPTB realizou uma apresentação do estado da proposta de revisão da Resolução GMC Nº 65/08 "Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas". O documento consta como **ANEXO V**.

A delegação da Argentina informou que concorda com a proposta do projeto, mas que no momento está analisando a proposta devido a aprovação das recentes normativas internas.

A delegação do Paraguai manifestou a importância na aprovação do projeto, mas solicitou que se realizem modificações na proposta, como intervenções técnicas sobre os limites de altura e configuração de eixos, além de sugerir modificações em normas do MERCOSUL para incluir definições mais claras (ex.: eixo triplo e quádruplo, transporte de contêineres), e por fim, defendeu que se permita altura de até 4,40 m para veículos que transportam contêineres, devido a evoluções técnicas de suspensão. Igualmente, informou que o País está com um projeto de atualização de uma normativa interna. O documento sugerindo modificações se inclui no **ANEXO V**.

A delegação do Uruguai expressou que obteve o aval das novas autoridades para começar a analisar a possibilidade de avançar em um acordo que contemple o aumento de dimensões. No entanto, informou que, previamente, é necessária a atualização da normativa nacional vigente na matéria. Nesse sentido, reconhecendo a importância do tema, compartilha a proposta de fixação de um cronograma para continuar trabalhando na negociação de um texto de possível acordo que modifique as condições da Resolução GMC Nº 65/08, enquanto cada país avança nas correspondentes atualizações e estudos internos. Acrescentou que, em seu país, a normativa a ser modificada consiste em Decretos, para o que se deve contar com a anuência dos organismos competentes.

Quanto à proposta do Paraguai de incorporar uma nova configuração que estabelece um aumento nas alturas, em concreto a figura do trator com semirreboque porta-contentores que eleva a mesma para 4,40m, comentou que vai estudar, mas que visualiza – a princípio – como inviável devido às características das obras de infraestrutura de seu país.

A delegação da Bolívia informou que se encontra em um período de transição e a adoção do acordo exigiria aprovação legislativa.

A delegação do Chile propôs a criação de um Grupo Ad Hoc com o intuito de realizar a criação de um cronograma de trabalho para poder avaliar e realizar os ajustes necessários para que a proposta chegue a um consenso entre todos os países.

Finalmente, as delegações concordaram com a realização de um Cronograma de Trabalho para ser estudados nas próximas reuniões do SGT Nº 5.

A PPTB realizou uma apresentação do estado da proposta de revisão da Resolução GMC Nº 26/11 "Sistema Normalizado de Medição da Carga Útil dos Veículos de Transporte Internacional de Cargas", no contexto da incorporação de novas capacidades de cargas de veículos. O documento consta como **ANEXO VI**.

A Delegação da Argentina informou que aprova a proposta do projeto de atualização.

A Delegação de Bolívia informou que seguem trabalhando na incorporação da normativa relacionada a pesos e dimensões e que espera que brevemente possa integrar-se nos acordos propostos pelos Estados Partes.

A Delegação do Paraguai informou que é muito importante o projeto, mas que ainda se encontra com estudos internos.

A delegação do Uruguai realizou algumas contribuições formais em relação ao projeto de resolução, as quais foram, por sua vez, complementadas pela assessoria da Secretaria do MERCOSUL, no que diz respeito a fazer referência expressa na parte expositiva às normas prévias que estão sendo modificadas. Por outro lado, a nível técnico, insistiu na incorporação das configurações de trator e caminhão de 4 eixos, atribuindo-lhes as mesmas capacidades de carga (*capacidades transportativas*) que seus homólogos de três eixos, considerando que se trata de definições fictas que não representam a habilitação para circular.

3. INFORMAÇÕES DOS GRUPOS AD HOC E DAS COMISSÕES DO SGT Nº 5

A PPTB prosseguiu com o relatório dos grupos Ad Hoc e Comissões.

3.1. Grupo Ad Hoc CITV para Veículos Especiais e Limitadores de Velocidade (GAHCITV)

A PPTB informou que realizará uma nova proposta para o CITV de veículos especiais unificando as propostas apresentadas pela Delegação da Argentina e pela Delegação do Uruguai para análise dos países.

As delegações informaram que estão de acordo com a proposta da Delegação do Brasil e aguardarão o documento para estudo.

Com relação a Resolução GMC Nº 35/19 "Regulamento Técnico MERCOSUL de Limitadores de Velocidade" a delegação do Brasil recomendou a revogação da mencionada norma já que não está internacionalizada.

Com relação ao tema sobre limitadores de velocidade, considerando que não se consegue chegar a um consenso nem em relação à internalização da Resolução GMC 35/19, nem sobre o estabelecimento da obrigatoriedade da exigência do dispositivo nos veículos de transporte de cargas e passageiros, a delegação do Uruguai propôs dar por encerrada a discussão deste assunto no âmbito do Grupo Ad Hoc, e, por não existir consenso para retirar o tema da agenda, continuar abordando-o no âmbito do acompanhamento do processo de internalização do Regulamento emanado do SGT Nº 3.

Nesse sentido, o Grupo Ad Hoc continuará trabalhando para alcançar a definição de uma CITV (Certificação de Inspeção Técnica Veicular) para Veículos Especiais comum, estando à espera da apresentação da proposta da delegação do Brasil que conjuga aspectos das anteriores propostas da Argentina e do Uruguai, para trabalhar em próximas reuniões.

3.2. Grupo Ad Hoc de Agilização Fronteiriça (GAHAF)

O representante da Receita Federal do Brasil informou que todas as fronteiras que foram objeto de estudo da PROCOMEX estão avançando no processo de agilização fronteiriça e espera que nos próximos dois anos estejam totalmente integradas.

A delegação da Argentina ressaltou a importância do trabalho contínuo em simplificação migratória e sua relação direta com os profissionais do transporte, a prioridade da segurança para assegurar o comércio internacional que trafega pelas fronteiras e o desenvolvimento de um protocolo modelo para emergências em conjunto.

A delegação da Argentina trabalha na agilização do transporte em seus passos internacionais e centros de fronteira.

Destaca-se a concretização da simplificação e facilitação migratória em Posadas - Encarnación (Paraguai) e em Horcones (Chile), no Sistema Cristo Redentor, sobre o qual também se está trabalhando com a Bolívia e o Uruguai. O funcionamento alcançado em 2025 com a automatização do Portal Aduaneiro, unindo em um único site a totalidade dos trâmites de exportação e importação. Os avanços em matéria de Sanidade de fronteiras, nos quais a Argentina trabalha com o Paraguai, Bolívia, Chile, Brasil e Uruguai, e atualmente está em Rivera e Santana do Livramento cooperando junto ao Paraguai, com o Brasil e o Uruguai, em cumprimento das exigências desses países e do MERCOSUL. Em matéria de Segurança, com planos concretos como Guacurari (com o Brasil) e Güemes (com a Bolívia), conseguiu-se enfrentar e levar a cabo uma luta permanente contra o contrabando e as novas formas de delito transnacional organizado. Todos esses são motores de impulso e instrumentos de proteção para os transportes de carga e, em particular, para os transportistas, além de instrumentos de eficiência comprovada para a agilização e facilitação da circulação de transportes. Junto a isso, o Protocolo de emergência frente a crises meteorológicas, deslocamentos de terrenos, desmoronamentos (especialmente de rochas), vento branco e tempestades de alta montanha, com um trabalho conjunto da nação e da província de Mendoza.

A delegação do Paraguai expressou preocupação com o fluxo na Ponte da Amizade (Foz do Iguaçu), que afeta não apenas Paraguai e Brasil, mas outros países. Alertou contramedidas unilaterais que possam afetar o comércio e defendeu uma abordagem gradual e educativa para qualquer nova regulamentação. Também, abordou a questão específica do transporte menor na Ponte da Amizade. Finalmente, enfatizou a expectativa pela conclusão da 2ª Ponte (Ponte da Integração) para aliviar a pressão sobre a ponte atual.

A delegação do Uruguai agradeceu as intervenções das delegações em relação aos avanços que vêm ocorrendo nos comitês de passos de fronteira e medidas em torno do funcionamento das ACI (Áreas de Controle Integrado). Sobre isso, comentou que seu país está muito empenhado em dar prioridade a esse tema nesta nova administração. Nesse sentido, manifestou que sua Chancelaria está coordenando um grupo interinstitucional para tratar do funcionamento dos passos de fronteira, com ênfase na melhoria de processos, incluindo aqueles relacionados com a digitalização de trâmites e documentos. Os trabalhos utilizarão como base não apenas os resultados do estudo da Procomex, mas também de vários outros que foram produzidos nos últimos anos sobre o tema, com o objetivo de realizar uma abordagem a mais abrangente possível. Isto está enquadrado nas medidas anunciadas pelo seu governo para a facilitação do comércio, cujas ações buscarão trâmites mais eficientes, com ênfase na desburocratização e digitalização. Atualmente, está iniciando um processo de coordenação interinstitucional em conjunto com a Direção Nacional de Aduanas, especificamente em relação aos mecanismos de controle do MIC/DTA (Manifesto Internacional de Carga / Declaração de Trânsito Aduaneiro).

Além disso, e em linha com a proposta realizada pelo Chile, sugeriu incorporar ao Grupo Ad Hoc o item "Documentos Digitais", que atualmente está na CF (Comissão de Facilitação do Comércio), considerando que o controle indispensável da documentação de transporte é realizado majoritariamente nos passos de fronteira. O objetivo é avançar em medidas concretas sobre esse tema para progredir tanto na emissão quanto na verificação e aceitação de documentos em formato digital.

A delegação da Bolívia coincidiu na prioridade da agilização fronteiriça e na necessidade de protocolos. Colocou-se à disposição para avançar e melhorar as condições nos passos.

A delegação do Chile informou que vem seguindo com muito interesse o trabalho feito pela PROCOMEX e recomendou encontrar uma medida pontual para realizar a integração fronteiriça com o fim de receber o retorno dos motoristas e assim, identificar os pontos a melhorarem e executar medidas para atuar. Também, coincidiu com a sugestão da delegação do Uruguai, enfatizando a importância de se buscar desafios concretos que possam gerar indicadores de performance e um retorno rápido do setor privado. Finalmente, destacou a importância de documentar os processos de fiscalização para dar estabilidade ao controle, independentemente da rotatividade natural dos funcionários nas fronteiras.

As delegações ressaltaram a importância de um compromisso com a integração física e procedimentos das fronteiras e a necessidade de protocolos conjuntos para emergências (climáticas, operacionais).

3.3. Grupo de trabalho sobre Transporte Terrestre de Produtos Perigosos no MERCOSUL (GTMP)

A delegação do Brasil mencionou o desenvolvimento de uma ficha ou guia padronizado para auxiliar os fiscais na verificação do transporte de produtos perigosos. A ideia é criar um documento prático e visual, que substitua ou complemente manuais extensos, focando nos pontos críticos de verificação em campo. Igualmente, discutiu sobre a criação de um certificado digital padronizado para os motoristas que realizam o curso de transporte de produtos perigosos. A proposta busca resolver o problema do reconhecimento mútuo desses certificados entre os países, que atualmente possuem formatos e requisitos diferentes.

Finalmente, informou sobre a realização de um curso prático de 4 horas para o setor privado e delegações, a ser realizado em 14 de outubro de 2025, no período vespertino. O curso terá como foco transparência, mostrando como devem se preparar para a nova fase de fiscalização.

A delegação da Argentina manifestou seu agrado com a realização do Seminário de Mercancias Perigosas e destacou a boa predisposição dos expositores brasileiros ao explicarem detalhadamente cada um dos pontos citados. Da mesma forma, esta delegação informou que está elaborando o "Programa para a Capacitação do Pessoal de Fiscalização do Transporte de Mercancias Perigosas", com base no indicado no Manual e Cartilha sobre as "INSTRUÇÕES PARA A FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL POR RODOVIA DE MERCANCIAS PERIGOSAS NO MERCOSUL", apresentados na última reunião do GTMP durante a Presidência Pro Tempore da Argentina, em março deste ano.

A delegação do Uruguai agradeceu à PPTB pela realização do Seminário sobre Transporte de Produtos Perigosos, o qual considerou de alto nível e com conteúdo de grande utilidade. Da mesma forma, compartilhou o resumo realizado sobre os avanços do Grupo de Trabalho durante o semestre e solicitou à delegação do Brasil que compartilhe a lista dos EPIs (Equipamentos de Proteção Individual) que sua normativa nacional exige como obrigatórios para cada tipo de mercadoria perigosa, independentemente do sugerido pelos fabricantes na FISPQ (Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos) correspondente. Este pedido foi feito como um insumo para melhorar e complementar a proposta de tratamento desse tema apresentada pela delegação da Argentina, de olho na próxima reunião.

As delegações mencionaram a discussão sobre a obrigatoriedade de Equipamentos de Proteção Individual (EPI) específicos para cada tipo de produto perigoso, tanto para condutores quanto para auxiliares/manuseadores. Foi reconhecida a necessidade de se considerar as variações entre os produtos.

3.4. Comissão de Harmonização de Procedimentos de Fiscalização de Transporte Internacional por Rodovias (CF)

A delegação do Brasil detalhou a proposta central da Comissão que tem como objetivo desenvolver fichas de fiscalização padronizadas para cada tipo de infração prevista no protocolo de segurança viária. Igualmente, relatou que utilizou um modelo similar internamente com grande sucesso, conseguindo uniformizar o entendimento e a aplicação das normas entre os órgãos fiscalizadores municipais, estaduais e federais. Finalmente, o Brasil se comprometeu a elaborar e enviar modelos dessas fichas para as demais delegações nas próximas semanas, para análise e contribuições.

A delegação da Argentina manifestou apoio à proposta, enxergando-a como um caminho para criar um "manual único" de fiscalização que abranja produtos perigosos, cargas gerais e passageiros. Destacou que isso ajudaria a resolver divergências de interpretação não apenas entre países, mas também dentro de seus próprios territórios.

A delegação do Paraguai considerou a proposta muito produtiva e aguardará a documentação para análise.

A delegação do Uruguai celebrou a iniciativa da Comissão de retomar o trabalho de elaboração dos Manuais e Guias de Fiscalização, e informou que aguardará os *insumos* (materiais/contribuições) que a delegação do Brasil apresentará em relação às Fichas com a definição e detalhes das infrações do ATIT (Acordo de Transporte Internacional Terrestre) e suas características fácticas, com o objetivo de realizar a análise interna correspondente.

A delegação da Bolívia colocou-se à expectativa de receber os documentos para avaliação pelas unidades competentes. Reiterou a importância de integrar a fiscalização de mercadorias perigosas neste esforço de harmonização.

3.5. Comissão para Integração da Informação sobre o Transporte de Passageiros e Cargas – Sistematização de Dados (CIIT)

Com relação a Web Service para cargas, a delegação do Brasil informou dos avanços do projeto de Web Services (APIs) para intercâmbio eletrônico de informações de carga, e no tema da legalização/apostilamento de documentos.

3.6. Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo do MERCOSUL (CETM)

A Comissão não se reuniu nesse semestre.

3.7. Comissão de Transporte Ferroviário (CTF)

A Comissão se reunirá brevemente na presente PPT.

4. RASTREABILIDADE DE BAGAGEM – (RESOLUÇÃO GMC Nº 54/18 “REGIME DE IDENTIFICAÇÃO DE BAGAGEM APLICADA AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS POR RODOVIA”)

A delegação do Brasil sugeriu que o tema seja retirado da pauta de discussões e mantido apenas no acervo normativo, pois encontrasse em fase final de internalização, bem como, os países já manifestaram suas posições.

A delegação da Argentina informou que no país existe uma norma similar e regulamentou a resolução internamente. Explicou que o sistema traz benefícios significativos como trazabilidade, vínculo com o passageiro, controle aduaneiro e satisfação do usuário.

A delegação do Paraguai manifestou que incorporou a normativa através da Resolução DN 750/2025, solicitando que o assunto se mantenha na agenda.

A delegação do Uruguai manifestou que sua situação em relação ao Regulamento em questão permanece inalterada, não existindo no momento condições para avançar em sua internalização devido às dificuldades identificadas para sua aplicação. Sem prejuízo disso, recordou que as empresas de transporte regular internacional de passageiros de seu país cumprem, em cada caso, com os requisitos solicitados a esse respeito pelos países de destino.

Nesse sentido, concordou em continuar o tratamento do assunto no âmbito do acompanhamento do Acervo Normativo.

A delegação da Bolívia destacou que está em fase de conhecimento e análise da resolução e do sistema de identificação. Manifestou a necessidade de realizar consultas internas às suas autoridades fiscais nacionais de transporte de passageiros para entender a dinâmica, os mecanismos aplicáveis e as implicações para os operadores e empresas.

5. TRANSPORTE DE ENCOMENDAS – (RESOLUÇÃO GMC Nº 28/05 “NORMA RELATIVA AO TRANSPORTE DE ENCOMENDAS EM ÔNIBUS DE PASSAGEIROS DE LINHA REGULAR HABILITADOS PARA VIAGENS INTERNACIONAIS”)

A delegação do Brasil considerou a possibilidade de revogar a Resolução GMC Nº 28/05, que regula o transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais.

A delegação da Argentina reconheceu a inviabilidade prática da norma, mas destacou que o combate ao contrabando (muitas vezes realizado através de encomendas em ônibus) é uma prioridade do governo. Informou que precisa consultar internamente o Ministério da Segurança e a Chancelaria antes de se posicionar formalmente sobre a

As delegações do Brasil e Argentina relataram grandes avanços bilaterais em relação ao projeto Web Service. Realizaram reuniões técnicas para alinhar e testar as APIs, tratando de questões como campos não obrigatórios e controle da capacidade de frota.

A delegação do Paraguai manifestou interesse em retomar as tratativas bilaterais com o Brasil e sugeriu a realização de testes trilaterais antes da próxima reunião bilateral.

A delegação do Uruguai informou que está trabalhando internamente com os *insumos* (materiais/contribuições) fornecidos pelas delegações da Argentina e do Brasil em relação às tabelas de intercâmbio de informação que compõem o *Web service* do MERCOSUL. Espera, em princípio, estar em condições de tratar do tema nas próximas reuniões, principalmente em relação ao conteúdo dos dados a serem intercambiados, antecedendo as considerações técnicas sobre o suporte informático. Para tal, já está marcada uma reunião interna para a próxima semana entre a Área de Governo Eletrônico e os escritórios operacionais.

Quanto ao acordo em curso com a República Argentina para a dispensa da Apostila para o documento de idoneidade, o texto do Acordo já está consensuado pelas delegações. No entanto, a assinatura ainda está pendente, uma vez que o tema precisa ser consultado pelo novo Subsecretário da Argentina.

 Sobre a lista de passageiros, a delegação do Uruguai não tem atualizações a realizar e informará sobre os avanços alcançados no tema por parte de sua Direção Nacional de Migrações.

 A delegação da Bolívia manifestou vontade política de integrar-se, mas admitiu limitações técnicas e institucionais significativas. Informou que está trabalhando com outras agências nacionais para modernizar sua capacidade de intercâmbio de dados, mas precisará de um prazo para conseguir uma integração plena. Solicitou acompanhar o processo para aprender com os demais países.

 Com relação a Web Services para passageiros, a delegação do Brasil informou que o marco legal para a lista web de passageiros no transporte internacional está em audiência pública até 11 de setembro, com previsão de publicação da resolução no primeiro semestre de 2026. Paralelamente, trabalha com a superintendência de tecnologia para desenvolver o webservice, garantindo a segurança dos dados. Destacou a importância crítica desses dados para o rastreamento de contactantes em casos de emergências sanitárias, como foi necessário em um caso recente de sarampo.

 A delegação da Argentina informou que o sistema já funciona para transportes nacionais e propôs sua extensão para os internacionais via API MERCOSUL, destacando benefícios como agilização fronteiriça e combate ao tráfico de pessoas.

 A delegação do Chile informou que suas empresas de transporte estão interessadas e dispostas a participar, mas questionou qual seria o benefício tangível (agilização fronteiriça) relacionado ao esforço de implementação, sugerindo que este também seja um foco do desenvolvimento.

revogação.

A delegação do Paraguai solicitou manter na agenda o assunto, no sentido de que existem outros organismos que deveriam apresentar seus pareceres.

A delegação do Uruguai concordou com o mencionado pelo representante da Receita Federal do Brasil, o que reflete a postura de sua própria Direção Nacional de Aduanas quanto à impossibilidade de aplicar a Resolução GMC Nº 28/05. Nesse sentido, acompanha a moção de avançar com sua revogação uma vez exista o consenso.

Nesse sentido, concordou em continuar o tratamento do assunto no âmbito do acompanhamento do Acervo Normativo.

A delegação da Bolívia reconheceu a falta de capacidade tecnológica para implementar os controles (scanners) e a complexidade do regulamento.

Finalmente, as delegações acordaram que os países irão aprofundar as consultas internas sobre a proposta de revogação. O tema será retomado na próxima reunião, com o objetivo de se buscar o consenso necessário para iniciar o processo formal de revogação.

6. SUSTENTABILIDADE E NOVAS TECNOLOGIAS NO TRANSPORTE

A delegação do Brasil recomendou retirar o assunto da agenda.

A delegação argentina realizou uma conexão do tema diretamente à revisão da normativa de pesos e dimensões. Ressaltou que a incorporação de novas tecnologias (como tanques de GNC ou baterias elétricas) aumenta o peso e as dimensões dos veículos, e se, não houver uma adaptação normativa, os operadores seriam forçados a reduzir a capacidade de carga para adotar essas tecnologias, tornando-as economicamente inviáveis.

Embora não desconheça a relevância do tema, a delegação do Uruguai concordou em retirar o item do temário, considerando que os assuntos relacionados possam ser apresentados a pedido (ou *sob demanda*) por cada país, por ocasião da definição do Temário Tentativo de cada reunião.

A delegação da Bolívia celebrou os avanços tecnológicos apresentados pela Argentina, especialmente a capacidade de veículos pesados operarem com GNC. Também, expressou preocupação com os veículos elétricos no contexto do transporte de produtos perigosos, citando diretrizes internacionais que começam a classificá-los como tal devido aos riscos de incêndio. Manifestou apoio à incorporação de novas tecnologias, desde que sejam consideradas e mitigadas suas implicações de segurança.

As delegações acordaram que o assunto foi considerado como um tema transversal que será abordado à medida que se avance nos itens específicos da agenda, principalmente na revisão das resoluções de pesos e dimensões (GMC 65/08 e 26/11), para garantir que as novas normativas sejam compatíveis com a incorporação de tecnologias de propulsão alternativas.

7. ATORES NO TRANSPORTE INTERNACIONAL

As delegações concordaram em retirar o assunto em pauta.

8. SUBROGAÇÃO E REPETIÇÃO DE SEGURO DA CARGA

A delegação brasileira realizou uma explanação sobre o problema envolvendo o seguro de responsabilidade civil de danos a carga transportada, e a possibilidade das seguradoras acionarem os transportadores subcontratados na justiça, exercendo o direito de repetição em função da cláusula de sub-rogação prevista no Acordo 1.67 do ATIT. Afirmou que não será possível manter os serviços de subcontratação no transporte rodoviário internacional de cargas caso não seja possível afastar essa insegurança jurídica.

Nesse sentido, apresentou a proposta de alteração da Resolução GMC 15/14, para constar o seguinte novo artigo:

"Art. XX. Em caso de subcontratação de serviço de transporte, o seguro de responsabilidade civil por danos à carga transportada deverá ser contratado pelo transportador emissor do conhecimento de transporte (CRT), ficando proibido que as seguradoras utilizem a cláusula de sub-rogação para exercer ações de regresso contra o transportista subcontratado, inclusive em casos de subcontratação com cruzamento de bandeiras."



A delegação da Argentina manifestou apoio à preservação da subcontratação como ferramenta essencial para o transporte de cargas e logística. Argumentou que o tema deve ser tratado no âmbito do SGT N° 4 e do Acordo 1.67, e que é necessário buscar interpretações ou modificações para evitar prejuízos às empresas e ao comércio internacional.

A delegação do Paraguai manifestou que a questão deve ser tratada no grupo que tenha competência, no caso o SGT N° 4, solicita aguardar os insumos do mencionado foro aos efeitos de pronunciar-se no futuro.



A delegação do Uruguai expressou que, sem dúvida, não é sua intenção obstaculizar os negócios de subcontratação para nenhum dos países, e que a consulta já foi encaminhada ao organismo competente em seu país na matéria de seguros, com o objetivo de avaliar se poderia apoiar a proposta do Brasil. Reiterou a impossibilidade de apresentar uma posição por parte do organismo de aplicação do ATIT de forma unilateral, por exceder suas competências.



Reiterou a posição de que o fórum correspondente para abordar a temática é a Comissão do Art. 16, em virtude de que os Acordos sobre seguros são parte integrante do ATIT.



Por outro lado, concordou-se em insistir para receber um posicionamento a respeito por parte da Comissão de Seguros do SGT N° 4.



A delegação do Chile fez uma análise técnica detalhada, comparando os Acordos 1.41 (danos a pessoas) e 1.67 (danos à carga). Apontou que a falta de uma definição clara de "segurado" no Acordo 1.67 é a razão pela qual as seguradoras se recusam a pagar terceiros (subcontratados). Propôs modificar o acordo, transformando-o em um Anexo ou um Apêndice do Protocolo, incorporando expressamente a figura do segurado. Defendeu que esta é uma solução viável e dentro do escopo do Artigo 16. A delegação

do Chile apresentou uma tabela comparativa de seguros. O documento consta como ANEXO VIII.

9. SGT Nº 14 "INFRAESTRUTURA"

A PPTB apresentou um relatório detalhado e positivo sobre a situação e os planos de investimento em vários pontos de fronteira:

- Jaguarão: Licitação da 2ª balança e expansão da capacidade.
- Paso de los Libres-Uruguaiana: Aguardando conclusão da licitação do Centro de Fronteira pelo governo argentino para integrar todos os órgãos de controle.
- São Borja: Licitação bem-sucedida, novo concessionário assume em 29 de outubro com plano de investimentos de 2 anos.
- Dionísio Cerqueira: Apontado como modelo de operação integrada (fiscalização conjunta e reconhecimento mútuo entre Brasil e Argentina).
- Foz do Iguaçu: Previsão de operação parcial da nova fonte em abril de 2026.
- Pontaporã/Pedro Juan Caballero: Reconheceu problemas estruturais graves e planeja visita para levantar necessidades.
- Corumbá: Destacou a existência dos três modais (rodoviário, ferroviário e hidroviário) e planos de melhoria.

A visão geral é de progresso constante e busca pela "parada única" para caminhoneiros.

A delegação da Argentina explicou que a gestão dos passos de fronteira é responsabilidade do Ministério de Segurança e da Comissão Nacional de Fronteiras. A estratégia do governo é licitar a gestão para concessionárias privadas (modelo de Parceria Público-Privada - PPP), como já ocorreu em Santo Tomé-São Borja. Afirmou que a licitação para o complexo de Paso de los Libres-Uruguaiana está em fase final de procedimento. Destacou a importância do Corredor Bioceânico (Cristo Redentor).

No que se refere aos avanços no COTECAR, estão se referindo aos progressos rumo ao aprimoramento da atividade relativa à gestão e ao controle do trânsito internacional do transporte de cargas. A este respeito, a iniciativa público-privada, fundamental no marco da Lei de Bases, corresponde à licitação do Complexo Terminal de Cargas (COTECAR), tendo sido realizada em 10 de fevereiro de 2025 a abertura dos envelopes com as propostas apresentadas no processo de licitação pública para levar adiante a concessão a título oneroso deste complexo, correspondente ao Centro de Fronteiras Paso de los Libres, na província de Corrientes. Com isso, potencializará a atividade comercial entre a Argentina e o Brasil, assim como do MERCOSUL em seu conjunto, com benefícios para a logística e o transporte regional que esta concessão onerosa implica, gerando condições de maior competitividade, oportunidades e crescimento econômico para otimizar a administração e o funcionamento de um dos passos de fronteira mais movimentados da Argentina. A iniciativa insere-se na implementação de um novo paradigma de gestão dos diversos centros de fronteira do país, fomentando o investimento em serviços complementares.

Espera-se que esta licitação, inclusive através de serviços de hotelaria e gastronomia, impulse o emprego privado, impactando positivamente tanto em quem transita quanto naqueles que desenvolvem suas atividades laborais neste cruzamento fronteiriço, que conta com uma circulação média diária de mais de mil caminhões. Deste modo, avança-se rumo ao aprimoramento da atividade relativa à gestão e ao controle do trânsito internacional do transporte de cargas.

Destaca-se que ali são realizadas operações de armazenamento, carga e descarga de mercadorias, assim como tarefas de gestão aduaneira, uma vez que, além do COTECAR, o Centro de Fronteira de Paso de los Libres tem sob sua administração e gestão a Área de Controle Integrado (ACI) com uma superfície de mais de 900 mil metros quadrados e um estacionamento com capacidade para aproximadamente 900 caminhões.

A delegação do Paraguai manifestou a importância do assunto atualizando a situação fronteiriça de Paraguai com os demais países no qual possui fronteira. Também, continuar com as atualizações das reuniões do SGT N°14 aos efeitos de avançar nos assuntos de logística e transporte.

A delegação do Uruguai agradeceu as informações fornecidas pelos demais países, as quais levará ao conhecimento de suas autoridades, reiterando o compromisso com a agilização fronteiriça e a adoção de medidas que possam contribuir para a melhoria no funcionamento das ACI. Da mesma forma, considerou interessante continuar acompanhando os projetos de infraestrutura relacionados com o transporte que sejam objeto de tratamento do SGT N°14, do qual o MTOP é o Coordenador Alternativo.

A delegação da Bolívia manifestou a vontade do Estado Boliviano de melhorar a infraestrutura nos espaços fronteiriços, coordenando com aduana e outros serviços. Celebrou especificamente a integração dos três modais de transporte (rodoviário, ferroviário e hidroviário) no ponto de Corumbá, vendo isso como fundamental para facilitar o comércio dentro do continente e com a Ásia.

10. SEGUIMENTO E ATUALIZAÇÃO DO ACERVO NORMATIVO DO MERCOSUL

Dando cumprimento à instrução dada aos foros da estrutura institucional do MERCOSUL na Ata N° 05/24 da CXXXIII Reunião Ordinária do GMC, item 14, o SGT N° 05 recebeu da SM a lista elaborada pelo Grupo de Incorporação de Normativa (GIN) sobre o processo de incorporação das normas originadas no foro, bem como sobre seu estado de incorporação. A lista consta como **ANEXO VIII – RESERVADO**.

Em relação ao quadro realizado pelo SGT N° 5 em sua última reunião foram identificadas aquelas normas internas que não foram comunicadas. Anexo xx–RESERVADO.

As delegações agradeceram a apresentação e os esclarecimentos da Secretaria do MERCOSUL.

11. OUTROS TEMAS

11.1. Multas

A PPTB consultou que instrumentos jurídicos poderiam ser usados para antecipar os efeitos da redução do valor das multas (prevista no 6º Protocolo do Acordo de Transportes) antes de sua internalização completa por todos os países. Levantou a possibilidade de uma aplicação provisória com base no direito internacional (Convenção de Viena, Art. 25).

A delegação da Argentina manifestou apoio à aplicação imediata e retroativa da redução de multas. Argumentou com base no princípio *in dubio pro administrato* para aplicar o novo regime a processos em trâmite e até mesmo àqueles que não chegaram

à instância judicial.

A delegação do Paraguai informou que o decreto para internalizar o 6º Protocolo já está em trâmite e não deve demorar. Apoiou plenamente a aplicação antecipada da redução e sugeriu a elaboração de um Memorando de Entendimento ou uma declaração conjunta dos países, mesmo sem valor legal vinculante, como um ato de boa-fé para orientar os órgãos fiscalizadores a já aplicarem os novos valores. Também mencionou a investigação do uso do Artigo 25 da Convenção de Viena para aplicação provisória.

A delegação do Uruguai informou que já iniciou o expediente administrativo para concretizar a internalização do Sexto Protocolo, o qual se encontra em trâmite e requer de um Decreto em Acordo entre os Ministérios de Transporte e Obras Públicas e Relações Exteriores.

Concordou com as demais delegações na vontade de encontrar o mecanismo jurídico adequado para a aplicação antecipada da redução das multas. Para tanto, sugeriu que o tema fosse abordado na próxima instância de reunião da Comissão do Art. 16 do ATIT, onde também se contará com a presença do Peru, e propôs chegar a um entendimento escrito com base no Art. 25 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, desde que se conte com a opinião favorável da Secretária-geral da ALADI.

Igualmente, concorda com as demais delegações no espírito de estender o benefício que a redução das sanções compreende aos operadores para os processos sancionatórios em curso sem resolução firme, o que se encontra em análise a nível interno.

 A delegação do Chile fez contribuições jurídicas substanciais onde detalhou a aplicação do Artigo 18 da Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados, que obriga os signatários a não praticarem atos que frustrem o objeto e fim de um tratado antes de sua entrada em vigor. Também mencionou o Artigo 25 da mesma convenção, que trata da aplicação provisória de tratados, como uma possibilidade a ser explorada. Concluiu, que a solução final depende da internalização por cada país, mas que esses princípios do direito internacional podem fornecer uma base para ação antecipada.


 A delegação da Bolívia manifestou que se encontram a analisar os mecanismos legais internos necessários para proceder com a internalização do Sexto Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre. Do mesmo modo, expressou a vontade do país de adequar a normativa correspondente para reduzir o montante das multas, em estrita conformidade e cumprimento do pactuado no marco do referido instrumento internacional.

A representante da Secretaria do MERCOSUL afirmou que não há um mecanismo dentro da estrutura do MERCOSUL para agilizar ou antecipar a entrada em vigor de um protocolo de forma centralizada. A solução, portanto, depende exclusivamente dos esforços internos de cada país para acelerar seus processos de internalização.

 As delegações decidiram tratar do assunto na reunião da próxima semana na ALADI.

11.2. Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) em Formato Digital

A delegação do Brasil apresentou uma proposta e ressaltou que o documento físico atual tem alto custo de emissão e que o formato digital oferece maior segurança. Também, propôs modificar a Resolução GMC 32/09 para permitir a emissão digital do



CITV, com validação online e a possibilidade de impressão de uma versão simples com código de consulta. Finalmente, citou o exemplo brasileiro de sucesso com a digitalização dos documentos veiculares.

A delegação da Argentina apoiou a proposta. Destacou que a digitalização é uma tendência irreversível, alinhada com políticas de desburocratização e "despapelização". Também, informou que a Argentina já está em avançado estágio de digitalização de documentos, usando aplicativos como "Mi Argentina". Revelou que uma modificação recente na lei de trânsito argentina já prevê a emissão digital do CITV e que estão trabalhando em um projeto para integrar os dados da inspeção a um TAG eletrônico.

A delegação do Paraguai considera importante avançar na atualização do documento, aguardará a proposta aos efeitos de reunir-se com o setor dos centros de inspeção técnica de seu país.

A delegação do Uruguai apoiou a proposta de analisar a digitalização do CITV e realizou algumas observações importantes a serem consideradas no mecanismo posterior de verificação durante o procedimento de fiscalização, levando em conta a necessidade de proteção de dados das empresas operadoras. Expressou que se manterá atenta aos detalhes da proposta do Brasil para analisá-la internamente.

A delegação da Bolívia apoiou a proposta em princípio, mas admitiu limitações internas significativas. Explicitou que a digitalização das inspeções técnicas ainda é um desafio dentro do país, coordenado pela Polícia Boliviana. No entanto, expressou plena concordância com a necessidade de migrar para a digitalização e documentação digital, trabalhando em coordenação com outros mecanismos para viabilizar a interoperabilidade futura no âmbito do MERCOSUL.

A delegação do Chile apoiou a proposta. Manifestou que todos estão de acordo com o avanço da digitalização de documentos no MERCOSUL e sugeriu guardar a proposta para avançar com os centros de inspeção técnica, preparando-os para essa transição.

11.3. Veículos Danificados / Acidentados – Procedimento

A PPTB apresentou o assunto, explicando que a motivação veio do próprio setor privado. Também, relatou a dificuldade das empresas em reincorporar à frota veículos que sofreram acidentes no exterior. Finalmente, a proposta é criar uma resolução ou procedimento padronizado para facilitar os trâmites aduaneiros e legais para o repatriamento ou descarte adequado desses veículos, que muitas vezes ficam abandonados no país estrangeiro com documentação vencida.

A delegação de Argentina apoiou a proposta e destacou que é um problema que preocupa a todos, onde o veículo fica "preso" no exterior com documentação vencida, impossibilitando seu conserto ou retorno. Também, salientou a necessidade de se criar uma ferramenta clara e transparente que oriente tanto as autoridades quanto as empresas de transporte sobre como proceder nesses casos.

A delegação do Paraguai manifestou interesse no assunto e aguardará o documento formal da proposta para analisá-lo.

A delegação do Uruguai concordou que têm sido recebidas consultas em relação ao procedimento a ser aplicado nestes casos. Explicou que, algumas vezes, a problemática é gerada porque o serviço de resgate/guincho é realizado por uma

empresa não habilitada para o transporte internacional, o que cria complicações. Concordou que o tema possui aspectos aduaneiros a serem analisados. Finalmente, reconheceu que se trata de um problema complexo, especialmente em alguns pontos de fronteira, e que é uma questão que merece ser discutida. Nesse sentido, aguardará a proposta formal para analisá-la.

A delegação da Bolívia manifestou interesse no assunto, concordando com a necessidade de uma solução.

11.4. Limite das Idades dos Veículos

A PPTB apresentou uma proposta e argumentou que veículos mais novos são mais seguros, energeticamente eficientes e menos poluentes. Também, citou problemas operacionais com veículos muito antigos (40-45 anos) em fronteiras, como quebras frequentes. Igualmente, propôs um estudo de engenharia para definir uma idade máxima adequada, sugerindo focar em veículos fabricados a partir do ano de 2000, quando houve um salto em tecnologia, segurança e preocupação ambiental. Finalmente, deixou claro que a restrição seria apenas para o transporte internacional, não impedindo o uso de veículos antigos no transporte doméstico.

 A delegação da Argentina explicou sua estrutura federal, onde a regulamentação é dividida entre nação, províncias e municípios. Mencionou que lei nacional (24.449) estabelece idades máximas de 10 anos para passageiros e cargas perigosas, e 20 anos para carga geral, mas permite exceções e prorrogações mediante condições técnicas mais rigorosas. Finalmente, mencionou estar disposto a acompanhar a proposta, mas destacou a necessidade absoluta de consulta e consenso com o setor privado e a importância de aplicar a regra apenas para novas habilitações, para não prejudicar veículos já em operação.

 A delegação do Paraguai destacou o problema específico dos "veículos de faixa de fronteira". Também, mencionou que estes veículos são geralmente muito antigos, poluentes e propensos a quebras, causando congestionamentos e problemas operacionais. Finalmente, veem a proposta brasileira como uma solução possível.

 A delegação do Uruguai informou que não possui restrição de idade para veículos de carga (nacional ou internacional). Também afirmou que, para acompanhar uma eventual proposta, precisaria primeiro consultar às autoridades e eventualmente realizar um estudo interno para entender a composição e a idade de sua frota e avaliar o impacto junto ao setor privado. Finalmente, destacou que já possui limites de idade bem definidos para o transporte de passageiros, dependendo do tipo de serviço.

 A delegação da Bolívia mencionou que, assim como a Argentina, é um estado autônomo onde os níveis subnacionais (municipal e departamental) regulam a idade dos veículos. Também, reconheceu ter uma frota bastante antiga e limitações internas. Finalmente, comentou que, em princípio, poderia acompanhar a iniciativa, mas condicionou isso a duas premissas cruciais: 1) Realizar uma consulta prévia e ampla com o setor privado boliviano; e 2) Buscar uma harmonização da idade a nível internacional. A posição é cautelosa e dependente de negociações internas.

 A delegação do Chile ofereceu seu modelo como exemplo. Explicou que possui um limite de 28 anos para veículos em rotas inter-regionais e internacionais. Igualmente, a restrição não é à propriedade, mas à circulação em certas vias. Reconheceu que o parâmetro de 28 anos (definido nos anos 90) pode estar defasado e que hoje se poderia ser mais exigente. Relatou que já rejeitam veículos de outros países com mais de 28

anos. Apoiou a ideia de buscar um padrão mais alto para evitar falhas mecânicas e problemas em operações internacionais.

11.5. Critérios de Habilitação para o Transporte Internacional

A delegação do Brasil apresentou uma proposta de modificação da Resolução GMC N° 58/94 no sentido de aumentar a capacidade de carga útil mínima para a habilitação de transportadores internacionais no MERCOSUL. Igualmente, propôs a inclusão de um novo artigo com a previsão de cadastramento obrigatório de um responsável técnico por parte das empresas de transporte.

A delegação do Paraguai aguardará a proposta aos efeitos de realizar os estudos técnicos correspondentes.

A delegação do Uruguai tomou conhecimento da proposta, a qual, pelas implicações que acarreta, deve consultar previamente com suas autoridades, uma vez que envolve um possível impacto no acesso à profissão.

Igualmente, solicitou que a proposta detalhe as exigências e características da figura do responsável técnico que está sendo introduzida.

11.6. Convocação dos Órgãos Ambientais Nacionais para o Âmbito Do SGT N° 5

 A PPTB recomendou a convocatória dos órgãos ambientais para discutir a possibilidade de adoção de um cadastro único para os transportadores a nível do Mercosul em especial aqueles que transportam produtos classificados como perigosos para o transporte rodoviário e são obrigados a cumprir uma série de etapas burocráticas junto aos órgãos ambientais de todos os países pelos quais cruzam, e em alguns casos, como é o caso do Brasil, precisam também atender a regras de cadastro junto a órgãos ambientais regionais, estaduais, que exigem, basicamente, um cadastramento próprio.

 Também, acreditam que as exigências dos organismos ambientais, quanto à matéria de exigir um registro prévio dos transportadores, podem ser justificáveis perante a legislação que trata da defesa do meio ambiente em cada país. Entretanto, cada país, cada organismo nacional e regional, exige uma série de documentos dos transportadores, com traduções juramentadas e apostiladas, de documentos tão simples como aqueles de identificação de cada veículo. Além disso, muitas vezes exigem uma renovação anual dessa documentação, com altíssimo custo para as empresas de todos os países aqui presentes.



 Finalmente, a proposta é convocar os órgãos ambientais nacionais de cada país a formar um grupo de trabalho dentro do SGT N° 5, objetivando simplificar os procedimentos burocráticos afetos ao cadastro ambiental para o transporte internacional de cargas.

Nesse grupo, seria discutido, por exemplo, o reconhecimento mútuo de documentos de transporte, como os nossos documentos de idoneidade, envio de informações atualizadas das frotas transportadas, entre outros assuntos que poderiam produzir acordos no âmbito do SGT N° 5, com a presença desses organismos que já participam de outros foros no MERCOSUL.

A delegação da Argentina apoiou a proposta em princípio, concordando com a necessidade de facilitar o comércio e o transporte. No entanto, fez uma ressalva importante no qual alertou que o assunto envolve outros órgãos competentes que tradicionalmente não participam do SGT N° 5, como aqueles responsáveis pelo controle de precursores químicos. Igualmente, a implementação exigiria uma complexa interação e coordenação com essas entidades. Finalmente mencionou estar disposta a analisar a proposta formal quando apresentada.

A delegação do Paraguai apoiou a proposta, compartilhando da preocupação com a excessiva burocracia, e aguarda a proposta aos efeitos de revisar e realizar reuniões institucionais com organismos paraguaios envolvidos.

A delegação do Uruguai agradeceu a proposta apresentada pela PPTB, uma vez que em várias oportunidades manifestou a dificuldade de seus transportadores em acessar os registros ou licenças ambientais dos demais países para realizar o transporte de diferentes tipos de produtos, como medicamentos, certos produtos químicos ou perigosos.

Nesse sentido, compartilha o espírito das iniciativas que possam resolver essas dificuldades de acesso a tais mercados, portanto, informará suas autoridades para continuar analisando o tema em futuras reuniões. Neste contexto, considerou importante que a proposta contenha os critérios que deveriam ser cumpridos em cada caso.

AGRADECIMENTO

As delegações agradeceram à PPTB, pela organização da reunião, a todos os órgãos competentes e à Secretaria do MERCOSUL.

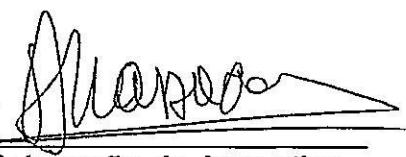
PRÓXIMA REUNIÃO

A próxima reunião ordinária do SGT N° 5/CT será convocada oportunamente pela PPT.

ANEXOS

Os anexos que fazem parte da presente ata são os seguintes:

Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Agenda
Anexo III	Resumo da Ata
Anexo IV	Nota CONDESUR
Anexo V	Proposta de revisão das Resoluções GMC N° 65/08
Anexo VI	Proposta de revisão da Resolução GMC N° 23/11
Anexo VII	Tabela Comparativa de Seguros
Anexo VIII	Acervo Normativo - RESERVADO

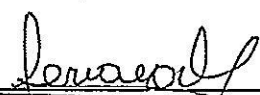
P/A 

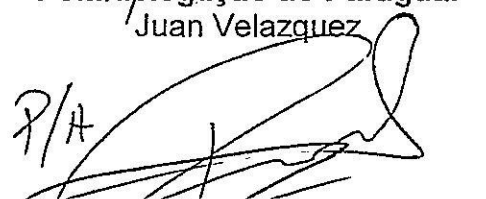
Pela delegação da Argentina
Jorge Zarbo



Pela delegação do Brasil
Cálides Mânica


Pela delegação do Paraguai
Juan Velazquez


Pela delegação do Uruguai
Fernanda Ouviaña

P/A 
Pela delegação da Bolívia
Michael René Seefeld Morales