



MERCOSUL/SGT N° 5 /ACTA N° 02/25

**LXVIII REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO "TRANSPORTE"  
(SGT N° 5)**

A LXVIII Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho "Transporte" (SGT N° 5), no exercício da Presidência Pro Tempore do Brasil (PPTB), foi realizada em Brasília, Brasil, entre os dias 15 e 16 de outubro de 2025, com a presença das delegações da Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. 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.

A abertura da reunião foi feita pelo Diretor Geral da ANTT, Guilherme Théo Sampaio, e em seguida, o Coordenador Nacional Alterno Cálcles Mânica, no exercício do PPTB, deu as boas-vindas a todos os presentes na reunião, agradecendo a presença de todos os Estados Partes do MERCOSUL e colocando em consideração a agenda que foi aprovada.

A PPTB destacou o intenso esforço das delegações, mencionando os trabalhos relacionados a peso e dimensões de veículos, agilização fronteiriça, harmonização de fiscalização e internalização de normas.

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**

A representante do CONDESUR realizou a apresentação de uma nota que consta como **ANEXO IV**, e destacou a necessidade de dar continuidade às discussões sobre o transporte de produtos perigosos, sugerindo convocar ao do grupo de trabalho específico para revisar aspectos da norma vigente que demandam ajustes. Finalmente, agradeceu o esforço realizado por cada um dos países para avançar nessa matéria, sendo um tema prioritário para o setor de transporte em geral.



As delegações receberam a nota do CONDESUR com grande atenção e respeito, reafirmando a importância fundamental do diálogo com o setor privado para o avanço da agenda de transportes no MERCOSUL. Os países manifestaram sintonia com as demandas apresentadas, em especial sobre a padronização de pesos e dimensões de veículos, tema considerado prioritário por todos. Finalmente, fizeram uma síntese dos antecedentes das últimas reuniões do Subgrupo, em matéria de pesos e dimensões, a fim de apresentar os avanços alcançados em pouco tempo.

## **2. PESOS E DIMENSÕES DOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE**

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

A PPTB realizou uma apresentação do estado da proposta de revisão da Resolução GMC Nº 26/11 "Sistema Normalizado de Medição de Carga Útil dos Veículos de Transporte Internacional de Cargas". O documento consta como **ANEXO V - RESERVADO**.

As delegações realizaram ajustes na proposta e as delegações da Argentina, Brasil, Paraguai, Bolívia e Chile concordaram com o texto da proposta da Resolução GMC Nº 26/11.

Especificamente foi tratado o conteúdo do artigo 2º sobre o qual a delegação de Uruguai tinha reparos em relação a sua inclusão, por entender que poderia eventualmente gerar problemas de interpretação ou aplicação. No entanto e com o novo texto proposto pelas delegações se comprometeu a analisar o mesmo e brindar parecer na próxima reunião virtual que seja realizada sobre o assunto.

Igualmente, 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 VI - RESERVADO**.

As delegações reafirmaram que a revisão desta resolução é um tema prioritário e fundamental tanto para o setor público quanto para o setor privado, visando modernizar a norma e aumentar a competitividade do transporte regional antes do fim do ano ou no próximo mês.

A delegação da Argentina destacou que a própria iniciativa de revisão partiu dos Estados Partes, com o objetivo de criar um marco regulatório harmonizado que sirva de norte para a adequação das normativas nacionais. Foi citado como exemplo a necessidade de adaptar os veículos movidos a gás natural, que requerem configurações específicas.

As delegações foram unânimes com o entendimento de que a aprovação de uma nova resolução sobre pesos e dimensões no âmbito do MERCOSUL é um processo complexo, que não somente envolve analisar e avaliar tecnicamente as mudanças, mas requer modificação das normas internas de circulação de cada país. Finalmente,



as delegações relataram estar em estágios variados de análise técnica e discussão interna com os organismos competentes.

A delegação do Uruguai informou que após realizados os estudos internos estaria em condições de acompanhar a maioria dos aumentos de dimensões propostos, e que a brevidade apresentará uma proposta de redação mais detalhada com condições específicas para as configurações de transporte de veículos e continuará analisando o conteúdo dos demais artigos para fazer os ajustes necessários. Além disso, informou que continuará os esforços para a modificação da normativa interna do seu país que permita às mudanças referidas.

As delegações ressaltaram a importância de agendar uma reunião virtual extraordinária para dar sequência à análise do texto consolidado e avançar na finalização da proposta.

Em geral as delegações repassaram o desenvolvimento do tema na agenda, o que foi agregado no ano anterior para sinalizar que o tratamento dele tem sido considerado de alta importância e vem sendo estudado com a maior seriedade para alcançar os acordos necessários em um tempo razoável. Consideraram importante compreender os tempos que demandam os estudos e mudanças internas para uma modificação desta índole, que envolve aspectos técnicos complexos nos quais intervêm vários organismos competentes e aspectos legais de processos de modificações normativas.

A representante do CONDESUR agradeceu a boa vontade e os esforços das delegações em chegar a um consenso na aprovação do texto de ambas as Resoluções.

Os documentos constam como **ANEXO VII** e **ANEXO VIII**.

O assunto continua em agenda.

### **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 se realizou a reunião do Grupo Ad Hoc CITV para Veículos Especiais e Limitadores de Velocidade (GAHCITV), no dia 18 de agosto de 2025, pelo sistema de videoconferência em conformidade com o disposto na Resolução GMC Nº 19/12. A ata 02/25 consta como **ANEXO IX**.

A delegação da Argentina destacou a importância crucial da norma sobre limitadores de velocidade, classificando-a como uma ferramenta vital para a segurança viária, uma vez que o excesso de velocidade é uma das principais causas de acidentes.

A Delegação do Paraguai manifestou que essa resolução não foi internalizada por todos os Estados Partes, e que a mesma deveria ser encaminhada ao SGT nº 3 para sua revisão, tendo em vista a atual inoperabilidade técnica.

### 3.2. Grupo Ad Hoc de Agilização Fronteiriça (GAHAF)

A PPTB informou que se realizou a reunião do Grupo Ad Hoc de Agilização Fronteiriça (GAHAF) no dia 25 de setembro de 2025, pelo sistema de videoconferência em conformidade com o disposto na Resolução GMC Nº 19/12. A ata 02/25 consta como **ANEXO X**.

A representante do CONDESUR relatou situações críticas de demora de até 8 horas para a travessia de fronteiras por ônibus, impactando o conforto dos passageiros, a eficiência operacional e o meio ambiente. Foi feito um apelo por ações concretas para resolver o problema.

A delegação da Argentina apresentou como exemplo de boa prática o procedimento de gestão de risco adotado pelo CNRT para o controle de cargas em Paso de los Libres, sugerindo sua adaptação para o transporte de passageiros.

A delegação do Brasil citou a carteira fronteiriça e os acordos de cidades vizinhas como mecanismos eficazes para desafogar as filas, desburocratizando o trânsito local.

A Delegação Paraguaia manifestou que grande parte da agilização de suas fronteiras depende dos órgãos de migração, razão pela qual exortou as demais delegações a manter ativos os canais e as solicitações ao setor, principalmente nas fronteiras com maior fluxo de pessoas durante as altas temporadas.

A delegação do Uruguai ressaltou que seu país se encontra trabalhando fortemente para a melhora das condições dos passos fronteiriços em diferentes aspectos em conjunto com os demais organismos que atuam na fronteira. Além disso, em relação ao assunto planteado pela delegação do Brasil das demoras no transporte de passageiros em períodos de alta demanda, fica a disposição para o tratamento da problemática e o intercâmbio de informação que seja necessário com todos os países para adiantar os movimentos nos passos fronteiriços e planificar e agilizar a resposta dos controles.

As delegações manifestaram preocupação com o tema e comprometeram-se a buscar soluções de forma coordenada. Igualmente, ficou evidente que a solução definitiva depende de uma abordagem em conjunto, envolvendo melhorias de infraestrutura, modernização de procedimentos e, sobretudo, a integração efetiva de todos os organismos com atuação nas fronteiras.

Do mesmo modo, as delegações mencionaram a necessidade de adotar medidas, levando em conta a próxima alta temporada de verão, período em que se prevê um aumento do tráfego entre os países, especialmente nos principais pontos turísticos. Nesse sentido, com o objetivo de antecipar possíveis contingências e em prol da agilização fronteiriça, as delegações acordaram informar sobre os planos e medidas



que cada país adotará nessa matéria, com a finalidade de colocá-los em conhecimento dos usuários, transportadores e autoridades de fronteira.

A delegação argentina enfatizou a importância de dispor das informações de forma antecipada, dando como exemplo a possibilidade de informar aos países sobre as autorizações ocasionais em circuito fechado emitidas, que indicam a origem, o destino e o ponto de fronteira a ser utilizado; ou ainda a possibilidade de estabelecer projetos-piloto com faixas exclusivas para o transporte de passageiros em determinados pontos de fronteira.

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

A PPTB informou que se realizou a reunião do Grupo de trabalho sobre Transporte Terrestre de Produtos Perigosos no MERCOSUL (GTMP) no dia 21 de agosto de 2025, pelo sistema de videoconferência em conformidade com o disposto na Resolução GMC N° 19/12. A ata 03/25 consta como **ANEXO XI**.

A delegação do Brasil apresentou um panorama abrangente dos avanços e propostas em discussão, focando na modernização, simplificação e harmonização das normas para o transporte de produtos perigosos.

- Manual Baseado em Fichas de Saneamento: Proposta de substituir um manual extenso e complexo por um sistema mais ágil e prático baseado em fichas, facilitando a consulta e aplicação pelos envolvidos no transporte.
- Certificado Digital Unificado para Motoristas: Uma das propostas mais relevantes. Visa criar um certificado digital e unificado para motoristas que transportam produtos perigosos, atestando a conclusão do curso exigido.  
Objetivos:
  - Combater Fraudes: Reduzir a adulteração de documentos físicos.
  - Uniformizar e Facilitar a Fiscalização: Criar um padrão reconhecível em todos os países, solucionando a dificuldade de controle extraterritorial.
  - Modernizar: Implementar um documento eletrônico de fácil verificação.
- Revisão dos Equipamentos de Proteção Individual (EPIs): Identificou a necessidade de revisar e possivelmente simplificar os requisitos de EPIs, que atualmente podem ser excessivamente complexos e onerosos, divergindo de normas nacionais como a brasileira.
- Guia para Estacionamentos Transitórios: Proposta de elaborar um guia técnico com requisitos de infraestrutura para áreas de estacionamento e parada de caminhões que transportam produtos perigosos, baseado em normas técnicas brasileiras (piso, drenagem, inclinação). Visa aumentar a segurança mesmo em aspectos que envolvem construção civil.



- Regulamentação de Produtos Perigosos de Alto Risco: Trabalho em andamento para identificar e regulamentar o transporte de produtos de alto risco (como agroquímicos), que exigem organizações e controles especiais, conforme previsto no novo acordo.
- Ficha de Emergência para Produtos Semelhantes: Estudo da viabilidade de utilizar uma ficha de emergência única para produtos com características similares, visando ganho de eficiência.

Continuando, a Delegação do Brasil prosseguiu com sua apresentação no âmbito do GTMP, realizando uma demonstração prática da proposta de Fichas de Enquadramento, que consta como **ANEXO XII**, para a fiscalização do transporte de produtos perigosos.

A PPTB destacou que o conteúdo de cada ficha foi elaborado para oferecer clareza e orientação prática aos agentes fiscais, contendo:

- Descrição clara da informação normativa.
- Situações práticas onde o enquadramento se aplica e onde não se aplica.
- Definições de procedimento para a verificação documental.
- Medidas administrativas cabíveis, discriminando os casos em que é permitido o seguimento da viagem ou é determinada a detenção do veículo.

A Delegação da Argentina manifestou forte interesse na proposta das Fichas de Enquadramento, por enfrentar realidade similar de múltiplos órgãos fiscalizadores com interpretações divergentes. Frisou a complexidade de implementação do novo acordo, informando que a fiscalização já foi prorrogada para janeiro de 2026 e que uma nova prorrogação poderá ser necessária para não obstruir o comércio. Reiterou o compromisso com a capacitação dos motoristas e salientou que as exigências sobre os lugares de estacionamento são, atualmente, de difícil cumprimento, devendo ser incorporadas em futuros projetos de infraestrutura fronteiriça.

A delegação do Paraguai tomou a palavra para agradecer ao Brasil pela detalhada apresentação e pelas propostas inovadoras, em especial pelas Fichas de Enquadramento, ao mesmo tempo em que solicitou que as primeiras fiscalizações sejam educativas e que seja realizada uma avaliação antes do fim do ano.

A Delegação do Uruguai agradeceu a realização do seminário e apoiou a discussão das fichas, que também vem sendo trabalhadas para as infrações do ATIT, considerando que se trata de um esforço útil e relevante. Destacou a proposta da sua equipe de inspetores além da elaboração de um manual baseado nas fichas, elaborar um documento mais simplificado para a consulta do funcionário em rota a modo de Guia Rápida de Fiscalização, na que vem trabalhando internamente para propor um formato digital acessível e um conteúdo acorde.

Em relação aos aspectos de fiscalização do novo acordo ressaltou que do Seminário realizado ficaram questões que ainda tem que ser ajustadas e harmonizadas pelos países considerando a apresentação feita pela delegação do Brasil que estabeleceu



vários critérios de controle sobre as inovações do Acordo. Considerou importante esclarecer estas questões previamente ao efetivo controle para uma melhor adaptação que tem que fazer tanto as empresas operadoras como os fiscalizadores.

A Delegação do Chile teceu considerações técnicas sobre duas propostas, sobre as fichas, recomendou que o conteúdo seja focado nas necessidades do agente fiscalizador de rua, fornecendo informações claras e concisas para a ação imediata, evitando excesso de dados. Sugeriu que a determinação da sanção específica seja etapa posterior, realizada em ambiente de escritório. Sobre os lugares de estacionamento alertou que o propósito primordial dessas áreas deve ser o descanso seguro do condutor. Mencionou que a associação destes locais a procedimentos de fiscalização pode inibir sua utilização pelos motoristas, comprometendo a segurança viária, e que os altos custos de infraestrutura podem desestimular sua construção pelos Estados.

A Delegação do Brasil agradeceu as contribuições, reafirmando que o objetivo das fichas é criar padrões claros que tragam segurança tanto para fiscais quanto para transportadores. Comprometeu-se a distribuir o material a todas as delegações e a consolidar um texto final que incorpore os feedbacks recebidos.

Finalmente, e considerando os comentários realizados sobre o início da fiscalização da Decisão CMC Nº15/19, a delegação do Brasil realizou uma proposta formal para o estabelecimento de um período de caráter pedagógico e educativo para a implementação do novo acordo de produtos perigosos.

A delegação do Paraguai apoiou a decisão, no qual o CONDESUR propôs a extensão do período de adaptação para 120 dias para uma implementação mais sólida e educativa. Finalmente, a delegação do Paraguai reforçou a necessidade deste prazo para a capacitação interna de seus fiscais.

As delegações concordaram com a proposta e aprovaram a implementação de um período de 120 (cento e vinte) dias, a contar da data de início da aplicação plena do acordo (1º de janeiro de 2026), em que as infrações detectadas em virtude das novas disposições serão objeto de orientação e advertência por parte dos órgãos fiscalizadores, sem a aplicação de sanções financeiras (multas). A medida visa assegurar um período de adaptação eficiente para os operadores de transporte e os órgãos de fiscalização, garantindo a segurança jurídica e evitando transtornos ao comércio internacional durante a fase de implementação das novas regras.

As delegações acordaram a realização de uma reunião virtual de acompanhamento no primeiro trimestre de 2026, antes da próxima reunião ordinária presencial, para avaliação do andamento do período de adequação.

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

A PPTB informou que se realizou a reunião da Comissão de Harmonização de Procedimentos de Fiscalização de Transporte Internacional por Rodovias (CF) no dia



13 de agosto de 2025, pelo sistema de videoconferência em conformidade com o disposto na Resolução GMC N° 19/12. A ata 02/25 consta como **ANEXO XIII**.

A Delegação do Brasil aprofundou sua proposta para a elaboração e implementação das Fichas de Enquadramento para a fiscalização do transporte internacional. Foi proposta a análise e aprovação das fichas de forma gradual e individual, permitindo avanços contínuos sem a necessidade de consolidação de todo o bloco simultaneamente conforme consta no **ANEXO XII**. Igualmente, foi realçado que o objetivo central das fichas é conferir transparência e previsibilidade ao setor de transporte, explicitando as modalidades de fiscalização (presencial, eletrônica, em dependências da empresa) e estabelecendo procedimentos padronizados. Finalmente, detalharam sua estrutura:

- Situações de Aplicação: Listagem de hipóteses que caracterizam a infração.
- Situações de Não Aplicação: Esclarecimento de casos que devem ser direcionados a outros enquadramentos.
- Procedimentos para o Fiscal: Orientação precisa sobre as ações a serem tomadas, incluindo a elaboração da notificação e as condições para retenção ou liberação do veículo

A iniciativa visa assegurar que os agentes fiscais de todos os países e regiões atuem de forma uniforme e coerente perante as mesmas infrações, harmonizando os procedimentos e eliminando divergências interpretativas que geram insegurança jurídica.

A Delegação da Argentina apresentou informe solicitado sobre o processo de digitalização das placas de veículos. Foi comunicado que para veículos zero quilômetro, a situação se encontra regularizada, emitindo o 100% das placas metálicas. Para os casos de reposição de placas danificadas ou extraviadas (duplicados o triplicados de placas) informou-se que existe uma pequena demora, com expectativa de normalização total do processo até o final de novembro de 2025.

A delegação do Uruguai agradeceu os insumos proporcionados pela delegação do Brasil em relação às Fichas para discutir nas próximas reuniões da Comissão. Além disso, aproveitou a ocasião para informar que no marco da XVIII Semana Nacional da Segurança Viária no seu país, o Ministério de Transporte e Obras Públicas apresentou uma nova frota de veículos para a Fiscalização Integral que serão incorporados a Direção Nacional do Transporte para reforçar as tarefas do controle do transporte de cargas e passageiros em rodovias nacionais. O objetivo é promover uma fiscalização mais moderna, eficiente e sustentável com integração direta à sua Plataforma de Fiscalização Digital. Cada veículo está equipado com tecnologia avançada, que inclui câmeras móveis, leitores OCR, câmeras infravermelhas para operações à noite e câmaras externas 360° em alta resolução, entre outras coisas. Através da leitura das placas, se poderá confirmar se as unidades possuem a documentação do transporte vigente.



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

A PPTB informou que foi realizado a reunião da Comissão para Integração da Informação sobre o Transporte de Passageiros e Cargas – Sistematização de Dados (CIIT) no dia 12 de agosto de 2025, pelo sistema de videoconferência em conformidade com o disposto na Resolução GMC N° 19/12. A ata 02/25 consta como **ANEXO XIV**.

A Delegação do Brasil informou que o projeto de integração via webservice cargas e API para a lista de passageiros encontram-se em fase avançada, com expectativa de homologação iminente. Destacaram que a iniciativa, desenvolvida em conjunto com Argentina e Paraguai, representa um avanço revolucionário para a integração regional, superando desafios técnicos e de segurança da informação.

A Delegação da Argentina agradeceu o árduo trabalho realizado pelas delegações na matéria de *web service*, destacando os avanços obtidos nos últimos meses no intercâmbio de dados com a delegação do Brasil. Acrescentou que apresentou um informe elaborado pela CNRT, o qual consta como **Anexo XV**, e explicou as diferentes etapas do processo de implementação da ferramenta de *web service* para o transporte de cargas com o Brasil. Concluiu que o *Web Service* representa uma ferramenta fundamental para promover uma maior integração tecnológica regional, garantindo a segurança e a confiabilidade dos dados por meio de mecanismos de autenticação controlada.

Do mesmo modo, a Delegação da Argentina enfatizou a importância do projeto também para agilizar os procedimentos aduaneiros, solucionando questões específicas, como a falta de registro nas bases de dados das modificações de frota de empresas estrangeiras que circulam com o "fax de alta" por 30 ou 60 dias, conforme o país — o que gera alertas na emissão do MIC/DTA para veículos estrangeiros por não constarem no sistema. Trata-se de uma reivindicação histórica do setor aduaneiro local, que será resolvida com a implementação do *Web Service* Mercosul.

A delegação do Uruguai informou que houve avanços no desenvolvimento da interface do webservice do transporte de cargas e que os compartilhara no grupo de Whatsapp da Comissão para conhecimento das delegações.

Com relação à lista de passageiros web, ferramenta proposta pela Delegação da Argentina em reuniões anteriores, foi informado que os trabalhos continuarão sendo desenvolvidos pela Secretaria de Transporte, em conjunto com a CNRT e a Direção Nacional de Migrações.

Por fim, as delegações da Argentina e do Uruguai informaram que já dispõem de um acordo vigente referente à Eliminação da Apostila de Haia para os documentos de idoneidade (e seus anexos), o qual foi devidamente comunicado às demais delegações, incentivando a busca de um acordo regional sobre o tema.



A Delegação do Chile parabenizou a iniciativa e fez uma proposta de realização de reuniões técnicas conjuntas entre informáticos e reguladores de todos os países para harmonizar a estrutura de bancos de dados desde a concepção, assegurando a correta interoperabilidade no futuro.

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

A PPTB informou que se realizou a reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo do MERCOSUL (CETM) no dia 15 de outubro de 2025, pelo sistema de videoconferência em conformidade com o disposto na Resolução GMC N° 19/12. A ata se encontra em processo de assinaturas.

A delegação do Brasil informou que durante a reunião propôs a criação do Corredor Marítimo Intrarregional. Igualmente, mencionou, que o Brasil encaminhará minuta de entendimento para análise das delegações. Também, confirmou que a primeira discussão técnica está prevista para final de novembro de 2025. Finalmente, comunicou que as delegações manifestaram apoio inicial à proposta, solicitando uma análise mais detalhada.

### **3.7. Comissão de Transporte Ferroviário (CTF)**

A PPTB informou que se realizou a reunião da Comissão de Transporte Ferroviário (CTF) no dia de 7 de outubro de 2025, pelo sistema de videoconferência em conformidade com o disposto na Resolução GMC N° 19/12.

A reunião consistiu em compilar informações para direcionar discussões sobre pagamento de assentos entre trechos ferroviários nos planos MERCOSUL. Também, Interoperabilidade e reativação de trechos existentes transfronteiriços e finalmente, foi mencionada a Resolução 82/00/CTF ("Instruções para fiscalização de transporte ferroviário de produtos perigosos do MERCOSUL") a fim de averiguar como será internacionalizado pelos países.

### **4. TRANSPORTE DE ENCOMENDAS – (RESOLUÇÃO GMC N° 28/05 "NORMA RELATIVA AO TRANSPORTE DE ENCOMENDAS EM ÔNIBUS DE PASSAGEIROS DE LINHA REGULAR HABILITADOS PARA VIAGENS INTERNACIONAIS")**

As delegações trocaram comentários com o setor privado relacionados ao transporte de encomendas. Com isso, comprometeram-se a realizar consultas internas com as autoridades aduaneiras de cada país, a fim de apresentar na próxima reunião os comentários desses órgãos sobre os antecedentes e a viabilidade de levar adiante o transporte de encomendas em veículos de passageiros.

A delegação do Brasil sugeriu a realização de uma reunião, com as demais delegações, conjuntamente com o setor privado com o fim de abordar o assunto com mais profundidade.



A delegação do Paraguai manifestou que a mencionada normativa foi internalizada por todos os países, mas atualmente não apresenta operatividade, concordando com a necessidade de realizar uma reunião com os organismos ou representantes de mercadorias perigosas.

A delegação do Uruguai expressou que o órgão aduaneiro mantém uma posição quanto às dificuldades de aplicação da norma, mas aguarda as instâncias correspondentes.

## 5. SUBROGAÇÃO E REPETIÇÃO DE SEGURO DA CARGA

A delegação do Brasil informou que o tema foi debatido na Comissão de Seguros do SGT N°4 feita nesta semana, e que se receberá um pronunciamento a respeito a brevidade. Também manifestou preocupação com a demora na solução do problema, que já se estende por oito anos, causando prejuízos aos transportistas brasileiros em operações de subcontratação. Igualmente, informou que, caso não seja encontrada uma solução viável, o Brasil poderá denunciar o acordo bilateral de subcontratação com o Uruguai como medida de proteção aos seus transportistas. Propôs como alternativa a modificação do Acordo 1.67 para definir de forma clara quem é o segurado, estendendo a cobertura aos terceiros subcontratados. Finalmente, ressaltou que a medida não constitui retaliação, mas sim uma ação de proteção aos transportistas nacionais.

A delegação da Argentina manifestou preocupação, considerando que este assunto pode ser resolvido devido à importância que tem para a logística do transporte de cargas. Da mesma forma, informou que a Superintendência de Seguros da Nação consultou a área de Transportes sobre sua opinião a respeito do tema e que se reunirá com esse órgão para expressar seu posicionamento.

A delegação do Uruguai lembrou que o acordo para habilitar a operação de subcontratação foi, historicamente, uma iniciativa do Brasil e que faz parte de uma importante dinâmica logística de transporte, eficiente para os transportadores de ambos os países. Além disso, ressaltou que seu país tratou o tema com grande seriedade, também com a visão de proteger seus transportadores, recordando que foi o próprio Uruguai quem incorporou o tema na pauta após o anúncio do setor privado brasileiro de que interromperia, de fato, a subcontratação com empresas uruguaias.

Desde então, a resposta do Uruguai foi aberta e disposta a analisar a questão, reiterando em diversas oportunidades que a matéria relativa a seguros excede as competências de seu organismo. Também demonstrou disponibilidade para tratar do tema em todos os fóruns e instâncias propostas, tendo encaminhado consulta formal às autoridades competentes em matéria de seguros — concretamente à Superintendência de Serviços Financeiros do Banco Central do Uruguai — e informou que aguarda o pronunciamento oficial, do qual depende sua posição sobre o tema.

Ressaltou, ainda, que foi o Uruguai quem remeteu o tema ao SGT n° 4 no ano passado, por meio de sua Coordenação Nacional, e que a consulta original visava



estabelecer como cada país aplica a cláusula de sub-rogação, com o objetivo de dispor dos elementos necessários para analisar o assunto — sem, contudo, obter resposta sobre esse ponto, já que não recebeu reclamações de transportadores de outros países. Sem prejuízo disso, considerou que o âmbito adequado para a modificação do Acordo 1.67 é o do ATIT. Também destacou a flexibilidade dos critérios de fiscalização aplicados por seu país, a pedido de transportadores estrangeiros, quanto à exigência do seguro em nome do transportador.

Nesse contexto, lembrou que muitas definições dependem de prazos institucionais de consulta e deliberação, e exortou respeitosamente a Delegação do Brasil a suspender a intenção de denúncia do acordo bilateral de subcontratação até que o Uruguai consolide sua posição, levando em conta todas as gestões e inclusive as consultas pendentes de outros países que ainda estão em andamento. Finalmente, e com relação à manifestação do Brasil, informou que comunicará às suas autoridades para que avaliem as medidas a serem tomadas a respeito. A delegação do Uruguai assumiu o compromisso de acelerar sua resposta interna.

A delegação do Paraguai destacou a importância da participação do SGT N° 4 - Seguros - como consultor e, ao mesmo tempo, como analista da problemática referente à sub-rogação na subcontratação. Nesse sentido, fez uso da palavra o representante da Superintendência de Seguros do Banco Central do Paraguai, que informou estar analisando o pedido e solicitando mais documentos para a análise correspondente.

#### **6. SGT N° 14 "INFRAESTRUTURA"**

Em representação do SGT N° 14, o Diretor Geral de Aduanas da delegação do Brasil realizou uma apresentação de um relatório sobre a Avaliação das Áreas de Controle Integrado que consta como **ANEXO XVI**.

As delegações trocaram comentários e agradeceram a apresentação.

A delegação da Argentina apresentou os corredores bioceânicos, com destaque para o Corredor Centro, que conecta Paso de los Libres (ARG) a Uruguaiana (BRA) e, via Cristo Redentor, liga Mendoza a Valparaíso (CHL). Também, informou sobre a possível implementação de prova piloto para realização de controles aduaneiros na origem, visando agilizar o trânsito internacional, especialmente de cargas brasileiras, paraguaias e uruguaias com destino ao Chile e ao Pacífico.

A delegação do Uruguai manifestou apoio ao intercâmbio de posições entre os países e destacou a importância da participação do setor privado. Além disso, solicitou, em particular, a inclusão do tema da digitalização do controle do MIC/DTA na agenda dos grupos de trabalho de Informática ou Agilização Fronteiriça. Por fim, reiterou o alinhamento permanente com a Aduana uruguia nesse processo.

A representante do CONDESUR agradeceu ao Paraguai e ao Brasil pela antecipação de prazos do projeto de integração fronteiriça, previsto agora para junho de 2026. Também, frisou a melhoria na qualidade de vida dos motoristas, que antes chegavam



a esperar até 48 horas em filas sem infraestrutura adequada. Igualmente, defendeu a participação integrada de todos os órgãos (Aduana, Migrações, Polícia, Agências de Transporte) nas discussões operacionais, citando como exemplo bem-sucedido a atuação do Uruguai e do Paraguai. Finalmente, ressaltou a necessidade de incluir a Polícia Federal e Migrações nas reuniões do Brasil, visando decisões mais alinhadas com a realidade operacional.

## **7. 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 XVII – RESERVADO**.

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

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

### **7.1. Limitadores de Velocidade**

A Delegação da Argentina informou que possui uma normativa interna referente aos limitadores de velocidade, razão pela qual, por enquanto, não realizou a internalização da normativa regional.

### **7.2. Rastreabilidade de Bagagem (Resolução GMC N° 54/18)**

A delegação do Brasil informou que está tratando de internacionalizar o projeto.

A delegação da Argentina manifestou que está trabalhando em um projeto de modificação de sua normativa interna, em conformidade com as atuais diretrizes de política de governo voltadas à simplificação de processos e trâmites, o qual não interferiria na normativa regional.

## **8. ELABORAÇÃO DE INFORME SEMESTRAL SOBRE O AVANÇO NO PROGRAMA DE TRABALHO 2025-2026**

Eleva-se ao conhecimento do GMC o Relatório Semestral sobre o Avanço no Programa de Trabalho 2025-2026 do plenário do SGT N° 5 correspondente ao segundo semestre de 2025. O relatório consta como **Anexo XVIII**.



## 9. OUTROS TEMAS

### 9.1. Multas (ATIT)

O representante da ALADI informou que não recebeu comunicação formal de nenhum dos sete países sobre a conclusão do processo de internalização do protocolo de multas. Também, mencionou que seis dos sete países já designaram seus representantes, restando apenas o Peru para completar o quadro. Finalmente, comunicou que está em desenvolvimento um procedimento mais ágil para todo o processo de protocolização e internalização.

A delegação do Brasil informou que o Presidente da República já enviou o projeto ao Congresso. Comprometeu-se a fazer acompanhamento nas próximas semanas. Finalmente, manteve a previsão de internalização ainda antes do final do ano.

A delegação da Argentina informou que iniciou o processo de internalização do protocolo de multas. Também, propôs o sistema de "aplicação simultânea", onde a internalização por um país permitiria a aplicação imediata entre os países que já internalizaram a norma. Defendeu que esta é a forma mais ágil para que a norma entre em vigor, sem precisar aguardar a internalização por todos os sete países. Finalmente, esperam que no mês de novembro esteja internacionalizada a norma.

A delegação do Paraguai informou que espera que para até o final do ano esteja internacionalizada a norma.

A delegação do Uruguai informou que espera que para até o final do ano esteja internacionalizada a norma e que o expediente já se encontra no Ministério de Relações Exteriores.

A delegação do Chile informou que recebeu um borrador do projeto na semana passada. Finalmente, mencionou que espera que para o segundo semestre de 2026 esteja internacionalizada a norma.

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

A delegação do Brasil realizou uma apresentação de um Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) em formato digital. O documento consta como **ANEXO XIX**.

As delegações trocaram comentários e agradeceram a apresentação.

### 9.3. Veículos Danificados / Acidentados – Procedimento

A delegação do Brasil informou que ainda não tem um projeto finalizado e se comprometeu enviar na próxima PPT.



#### 9.4. Limite das Idades dos Veículos

Um representante da empresa ANFAVEA realizou uma apresentação da Evolução Regulatória para Veículos Pesados que consta como **ANEXO XX**.

A delegação do Brasil realizou uma apresentação relacionada ao limite de idade dos veículos de carga de passageiros que consta como **ANEXO XXI**. Igualmente, realizou uma apresentação sobre o Limite de Idade para Veículos do TRIC que consta como **ANEXO XXII**.

A delegação do Brasil sugeriu que as demais delegações armem um documento contendo o limite das idades dos veículos para serem apresentadas na próxima reunião do SGT Nº 5.

A delegação do Paraguai se comprometeu em criar um relatório para apresentar já na próxima reunião.

As delegações agradeceram a apresentação, realizaram consultas e trocaram informações.

A delegação do Brasil informou que não há limite de idade para a circulação de veículos de carga no Brasil.

A delegação da Argentina informou que segundo sua legislação vigente o limite das idades dos veículos são: Transporte de passageiros: 10 anos, Transporte de carga perigosa: 10 anos, Transporte de carga geral: 20 anos e com possibilidades de prorrogação administrativa por 3 anos. Igualmente, informou que a legislação exige vistoria técnica semestral para veículos com idade estendida e propôs incluir no projeto que será apresentado pela PPTB, cláusulas de exceção para situações extraordinárias.

A delegação do Paraguai informou que segundo sua legislação vigente o limite das idades dos veículos são: Carga geral: sem limite de idade atualmente, Transporte de passageiros: (Curto, médio e longa distância): 25 anos, Turismo: 30 anos e Internacional: 25 anos. Igualmente, informou que veículos de turismo devem passar por 3 inspeções técnicas anuais.

A delegação da Bolívia informou que segundo sua legislação vigente o limite das idades dos veículos são: Transporte de passageiros: idade máxima de 10 anos, Carga geral e perigosa: sem regulamentação de idade máxima no momento.

A delegação do Chile informou que segundo sua legislação vigente o limite das idades dos veículos são: Carga geral: 28 anos, Carga perigosa: 15 anos, Transporte internacional de passageiros: 10 anos

A delegação do Uruguai informou que segundo sua legislação vigente o limite das idades dos veículos são: Carga geral: sem limite de idade estabelecido, Transporte



internacional de passageiros: Turismo: 15 anos e Linha regular: 10 anos. Igualmente relatou a concessão de prorrogações durante a pandemia de COVID-19 e manifestou interesse na proposta brasileira e comprometeu-se a aprofundar a análise.

#### **9.5. Critérios de Habilitação para o Transporte Internacional**

Em função dessa proposta ter impacto Resolução GMC N° 26/11, o Brasil tirou de pauta o tema.

#### **9.6. Convocação dos Órgãos Ambientais Nacionais para o Âmbito Do SGT N° 5**

A delegação do Brasil propôs a convocação de órgãos ambientais nacionais para integrar o SGT N° 5 com o objetivo de harmonizar e simplificar cadastros e documentos necessários aos licenciamentos ambientais que afetam o transporte internacional de cargas.

A delegação da Argentina manifestou que esse assunto é abordado sob a ótica da eficiência energética. Além disso, mencionou sua participação no programa PROCLIMAR, voltado à eficiência no transporte de cargas.

A delegação do Chile relatou problemas com a rigidez da legislação ambiental. Também, mencionou casos de caminhões com dificuldades para ingressar no México devido a exigências ambientais e mostrou-se aberto a discutir harmonização de normas.

A delegação do Paraguai solicitou que, com base no novo acordo de transporte de produtos perigosos, os Estados Partes considerem a necessidade de convalidar os certificados ou as certificações dos organismos ambientais dos países, a fim de evitar interpretações equivocadas ou problemas na aplicação da fiscalização do referido acordo.

A delegação do Uruguai lembrou que a problemática de acesso às licenças ambientais ou para o transporte de determinados produtos vem sendo apontada por sua delegação há anos, uma vez que o transportador estrangeiro enfrenta limitações para acessar os registros. Nesse sentido, compartilhou a iniciativa de tratar o assunto com os órgãos envolvidos e informou que está trabalhando internamente em propostas para o reconhecimento desses documentos, a fim de facilitar seu controle e exigência.

As delegações acordaram que o tema será aprofundado na próxima reunião e serão exploradas formas de incluir organismos ambientais nas discussões do SGT N° 5.



### **9.7. Digitalização do Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA)**

As delegações tomaram nota do instruído na CXXXVI Reunião Ordinária Do Grupo Mercado Comum (GMC), ponto 11, onde solicita o acompanhamento dos técnicos do Chile e do Peru nas discussões referentes aos avanços do Sistema SINTIA.

### **9.8. Atualização da Estrutura Interna do SGT N° 5**

De acordo com o estabelecido no Artigo 3º da Decisão CMC N° 19/19 "Atualização da Estrutura Institucional do MERCOSUL", o SGT N° 5 informou ao GMC que sua estrutura interna é a seguinte:

Comissão Técnica (SGT N° 5/CT)

- Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo do MERCOSUL (CETM)
- Comissão de Transporte Ferroviário (CTF)
- Grupo de Trabalho sobre Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas no MERCOSUL (GTMP)
- Comissão de Harmonização de Procedimentos de Fiscalização de Transporte Internacional por Rodovia (CF)
- Comissão de Integração de Informações de Transportes de Passageiros e Cargas – Sistematização de Dados (CIIT)
- Grupo Ad Hoc CITV para Veículos Especiais e Limitador de Velocidade (GAHCITV)
- Grupo Ad Hoc de Agilização Fronteiriça (GAHAF)



## 10. APRESENTAÇÃO SOBRE O "TIR" (INTERNATIONAL ROAD AND TRANSPORTATION UNION - IRU)

Um representante da IRU realizou uma apresentação sobre o "TIR" (International Road and Transportation Union – IRU) que consta como **ANEXO XXIII**.

As delegações realizaram consultas, trocaram informações e agradeceram a apresentação.

## 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 será convocada oportunamente pela PPT.

## ANEXOS


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


<b>Anexo I</b>	Lista de Participantes
<b>Anexo II</b>	Agenda
<b>Anexo III</b>	Resumo da Ata
<b>Anexo IV</b>	Nota CONDESUR
<b>Anexo V</b>	Proposta de revisão das Resoluções GMC N° 26/11 - <b>RESERVADO</b>
<b>Anexo VI</b>	Proposta de revisão da Resolução GMC N° 65/08- <b>RESERVADO</b>
<b>Anexo VII</b>	Documento 03/25 de Pesos e Dimensões
<b>Anexo VIII</b>	Documentos 04/25 de Pesos e Dimensões
<b>Anexo IX</b>	Ata 02/25 GAHCITV
<b>Anexo X</b>	Ata 02/25 GAHAF
<b>Anexo XI</b>	Ata 03/25 GTMP
<b>Anexo XII</b>	Ficha de Enquadramento – Proposta Brasil
<b>Anexo XIII</b>	Ata 02/25 CF
<b>Anexo XIV</b>	Ata 02/25 CIIT
<b>Anexo XV</b>	Integración Web Service - Apresentação Argentina
<b>Anexo XVI</b>	Avaliação das Áreas de Controle Integrado - Brasil
<b>Anexo XVII</b>	Acervo Normativo - <b>RESERVADO</b>
<b>Anexo XVIII</b>	Informe Semestral Segundo Semestre do Programa de Trabalho

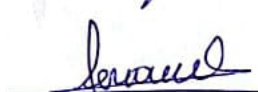



	2025-2026 do SGT Nº 5
<b>Anexo XIX</b>	Certificado de Inspeção Veicular (CITV) - Brasil
<b>Anexo XX</b>	ANFAVEA - Evolução Regulatória para Veículos Pesados – Apresentação
<b>Anexo XXI</b>	Limite de Idade dos Veículos – Apresentação Brasil
<b>Anexo XXII</b>	Limite de Idade para Veículos do TRIC – Apresentação Brasil
<b>Anexo XXIII</b>	"TIR" (International Road and Transportation Union – IRU) – Apresentação

  
 Pela delegação da Argentina  
 Jorge Zarbo

  
 Pela delegação do Brasil  
 Cálides Mânica

  
 Pela delegação do Paraguai  
 Juan Velazquez

  
 Pela delegação do Uruguai  
 Fernanda Ouvia

  
 Pela delegação da Bolívia  
 Michael Rene Seefeld Morales