



REUNIÓN BILATERAL ARGENTINA- BRASIL DE LOS ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES DE APLICACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (República Argentina) los días 4 y 5 del mes de noviembre de 2025, se celebró la Reunión Bilateral Argentina – Brasil de los Organismos de Aplicación del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), en la sala 1130 del piso 11 del Palacio de Hacienda.

El Cdr. José Manuel Urdiróz, Subsecretario de Transporte Automotor de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, en su carácter de Jefe de la delegación argentina, dio la bienvenida a las autoridades y a los representantes del sector público y privado de ambos países, al tiempo que expresó sus augurios de una fructífera reunión con el objeto de avanzar en los temas de transporte terrestre que vinculan a ambos países en un clima de cordialidad y respeto, profundizando la integración y fortaleciendo la cooperación regional sobre bases de libertad económica y competencia.

Asimismo, hizo mención al rol del Estado como un facilitador, promotor de la innovación, la inversión y la competencia, y en esta línea, propuso avanzar en:

1. Agilización fronteriza mediante procesos coordinados y tecnología.
2. Simplificación de trámites
3. Actualización de normas técnicas, pesos y dimensiones, mercaderías peligrosas entre otros, con el objetivo de reducir costos y mejorar la competitividad.

Por su parte, la delegación de Brasil presidida por el Sr. Calicles Mánica, Coordinador de Relaciones Internacionales de la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), quién en su carácter de Jefe de la Delegación, agradeció las palabras de bienvenida y la buena predisposición de la delegación argentina en haber convocado la presente reunión a los fines de tratar aquellos temas de interés mutuo.

La lista de los participantes de las delegaciones se adjunta como **Anexo I** a la presente Acta.

El temario aprobado por ambas delegaciones se adjunta como **Anexo II**.

A continuación, se trataron los siguientes temas:

1. TRANSPORTE DE PASAJEROS

- 1.1. La desregulación del transporte de pasajeros en Argentina. Decretos N° 830/2024 y 883/2024.

La delegación argentina dio inicio a la agenda de reunión realizando una presentación sobre el proceso desregulatorio acontecido en su país en materia de transporte



automotor de pasajeros. En tal sentido, agrega, que la medida, impulsada por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y el Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado reglamenta los procesos de desregulación del transporte automotor de pasajeros de larga y media distancia, como de oferta libre contemplados en los decretos /883/2024 y 830/2024 respectivamente, con modificaciones centrales que brindarán mejoras al sector.

Desde la desregulación se evidencia que la misma ha impactado positivamente en los servicios de transporte de pasajeros generando una mayor competitividad en el sector, agilizando los procesos administrativos, y unificando los trámites dentro del Registro Nacional de Transporte Automotor de Pasajeros (RNTAP).

Se moderniza un régimen de más de 30 años de antigüedad con un sistema cerrado, permisos rígidos y burocracia excesiva, pasando a un sistema simple, declarativo, gratuito, digital y que mantiene los estándares técnicos y de seguridad vigentes.

En este sentido, los transportistas se registran de manera online y gratuita. Los transportistas deberán completar: formulario de transportistas/empresas, DDJJ Nómina de Parque Móvil, DDJJ Nómina de conductores, título de propiedad o contrato de leasing de los vehículos, pólizas de seguros, etc.

Destacando que las empresas podrán establecer libremente recorridos, itinerarios, horarios, precios, modalidades y duración de los servicios, logrando una mayor oferta y competencia de precios, con beneficios tanto para el pasajero como para empresas y transportistas.

Antes de esta desregulación una modificación en cualquier parámetro operativo (recorridos, paradas, frecuencias, etc) tardaba entre 6 meses a un año como mínimo. Ahora, con esta medida y con el principal objetivo de satisfacer la demanda de traslado de pasajeros; se simplifica y acorta el tiempo burocrático, solo teniendo que informar la baja del parámetro con 15 días de antelación.

Cabe destacar que se mantienen las exigencias de seguridad ya establecidas en la normativa vigente, tanto de tránsito y seguridad vial, como en los requisitos en materia de seguridad, higiene y accesibilidad correspondientes a cada clase y tipo de vehículo. La implementación de la desregulación del transporte automotor de pasajeros se adapta a las dinámicas de transporte actual, más ágil, más moderno y con servicios acorde al presente de los argentinos.

Actualmente, se está trabajando en un nuevo Sistema digital desarrollado para registrar, gestionar y actualizar la información de los transportistas, vehículos, conductores y servicios vinculados al transporte automotor de pasajeros de jurisdicción nacional.

Se acompaña como Anexo III la presentación.

- 1.2. **Consolidación de información sobre líneas acordadas y operadas (empresas, frecuencias acordadas y operadas, itinerarios, pasos de frontera, etc).**



Ambas delegaciones hicieron mención a las distintas reuniones de trabajo desarrolladas con el objetivo de ordenar las líneas de servicio público acordadas y habilitadas para el tráfico internacional entre ambos países y de la importancia de contar con un único cuadro armonizado.

A tal efecto, la delegación argentina acompaña como **Anexo IV** el cuadro de los tráficos internacionales acordados identificando número de líneas/traza de servicios públicos, origen y destino de los servicios, paso de frontera habilitado y alternativo si lo hubiera y porcentaje de refuerzos acordado.

1.3. Ratificación de la creación y de las frecuencias máximas acordadas para la línea de servicio público Torres/BR - Resistencia/AR de 6 frecuencias semanales.

Ambas delegaciones ratificaron en la presente reunión la creación de la línea N° 12 de servicio público internacional: Resistencia (AR) – Torres (BR) por el paso de frontera Santo Tomé – São Borja, acordada mediante intercambio de notas reversales identificadas como NO-2025-19126643-APN-DNTAP#MTR de fecha 21 de febrero de 2025, y su respuesta, Oficio SEI N° 11882/2025 de fecha 11 de abril del corriente año, entre las autoridades de transporte de la República Argentina y la República Federativa del Brasil.

La mencionada línea fue acordada con el siguiente itinerario: Torres (BR) – BR-101 – BR-290 – BR386 – BR-287 – São Borja (BR) – Santo Tomé (AR) – RN 12 – Resistencia (AR) e viceversa, por el paso de frontera São Borja/Santo Tomé, y se operará con un servicio de SEIS (6) frecuencias semanales de ida y vuelta.

Los oficios mencionados se acompañan como **Anexo V**.

1.4. Cambio de itinerario de la línea Balneario Camboriú (BR) – Córdoba (AR).

La delegación argentina hizo referencia a que mediante OFICIO SEI N° 30598/2025/COTIN/GOPE/SUPAS/DIR-ANTT la delegación de Brasil informó que las empresas PLANALTO TRANSPORTES LTDA. y RIO URUGUAI DE EMPRESA ASOCIADAS CENTRAL ARGENTINO E EL DORADO LTDA. solicitaron el cambio de recorrido de la línea internacional Córdoba – Balneario Camboriú, para atender el mercado de la ciudad de Rosario, hasta que pueda ser convalidado en reunión bilateral, alegando -entre otros factores- cuestiones de seguridad de las rutas garantizando la eficiencia en los viajes.

El mencionado Oficio, fue respondido por parte de la delegación argentina mediante notas NO-2025-97119409-APN-SSTAU#MEC y NO-2025-97119409-APN-



SSTAU#MEC, ambas del Subsecretario de Transporte Automotor, en el sentido de no tener objeciones que formular respecto de la solicitud efectuada, sin perjuicio de lo cual se sugiere que los cambios tendrán efecto luego de ser aprobados en la próxima reunión bilateral que se celebre entre ambos países.

En tal sentido, luego de un extenso debate, las delegaciones aprobaron las siguientes condiciones operativas para la línea N° 11 de servicio público Córdoba - Balneario Camboriú por paso de frontera Paso de los Libres - Uruguayana: en tal sentido fue autorizado un cambio de itinerario, con dos frecuencias semanales vía Rosario por bandera. Dicha autorización podrá ser revisada al finalizar la temporada.

1.4.1. Aclaración sobre la Línea 9: "LÍNEA 9 RIO DE JANEIRO – CÓRDOBA.

Al respecto, ambas delegaciones manifestaron la necesidad de aclarar el alcance de lo acordado en el punto 2.1. de la Reunión Bilateral de fecha 20 y 21 de agosto de 2024, con relación a lo establecido en la línea 9: *"LINEA 9 RIO DE JANEIRO – CORDOBA: A delegação da Argentina informou que reativará as seções. Ademais, solicitou a delegação brasileira que inclua a seção Rosário em todos os destinos do Brasil. Por sua parte, a delegação brasileira concordou com a solicitação da delegação da Argentina".*

En tal sentido, sobre ese punto, las delegaciones manifestaron que la inclusión del seccionamiento a Rosario debe ser entendida que afecta específicamente a la línea 9 en cuestión.

1.5. Solicitud de inclusión de una empresa más por país para la operación de la línea Balneario Camboriú (BR) – Buenos Aires (AR) y viceversa (propuesta de Brasil).

La delegación argentina dio la palabra a la delegación de Brasil, quienes manifestaron la intención de incorporar un nuevo operador por bandera en la línea 4: Buenos Aires – Balneario Camboriú.

Al respecto ambas delegaciones acordaron dar tratamiento al presente tema en una Comisión constituida ad hoc "Transporte de pasajeros" a realizarse en formato virtual, con fecha 19 de noviembre del corriente año.

1.6. Operación simultánea de líneas regulares internacionales.

Sobre este punto, tomó la palabra la delegación de Brasil a los fines de exponer su intención de poder realizar la "operación simultánea" de líneas regulares internacionales. Al respecto, manifestó que se trata de un viaje que se realiza en una ruta específica y con el mismo vehículo debiendo tratarse del mismo transportista. A efectos de su cumplimiento deberán utilizar los mismos puntos de embarque y desembarque de pasajeros para las líneas operadas simultáneamente, así como los puntos de parada. Las empresas deberán mantener los horarios de las líneas actualizados y deberán ser compatibles entre sí.



Es importante garantizar que la línea más pequeña esté completamente integrada en la línea más grande, con todos los puntos coincidentes.

Al respecto ambas delegaciones acordaron dar tratamiento al presente tema en una Comisión constituida ad hoc "Transporte de pasajeros" a realizarse en formato virtual, con fecha 19 de noviembre del corriente año.

1.7. Revisión del acuerdo sobre seccionamientos en puntos fronterizos.

La delegación argentina hizo referencia a los acuerdos alcanzados sobre seccionamientos en reuniones bilaterales anteriores y en la "Minuta de trabajo y seguimiento de la reunión bilateral Brasil – Argentina, de los organismos de aplicación del ATIT del 5 de diciembre de 2024, en el punto 1.2. "Solicitud de los operadores (implementación de seccionamientos) donde se estableció como numeral 4) "No permitir nuevos seccionamientos en los puntos de frontera, conforme entendimientos anteriores".

Al respecto, la delegación de Brasil manifestó interés en dejar sin efecto esta restricción, pudiendo ambos países autorizar a sus empresas a realizar seccionamientos en puntos de frontera.

Sobre este punto, ambas delegaciones acordaron dar tratamiento al presente tema en una Comisión constituida ad hoc "Transporte de pasajeros" a realizarse en formato virtual, con fecha 19 de noviembre del corriente año.

1.8. Agilización fronteriza.

La delegación argentina refirió a la necesidad de tomar medidas, considerando la proximidad del inicio de la temporada alta de verano, periodo en el cual se espera un aumento considerable de tráfico entre los países, sobre todo en los principales puntos turísticos. En este contexto, y con el objetivo de anticipar posibles contingencias y favorecer la agilización en los pasos fronterizos, las delegaciones acordaron informar sobre los planes y medidas que adoptará cada uno de los países en la presente materia, con la finalidad de ponerlos en conocimiento de los usuarios, transportistas y autoridades de control de frontera.

Así, enfatizó en la importancia de contar con la información anticipada dando como ejemplo la posibilidad de informar a los países sobre los permisos ocasionales en circuito cerrado emitidos que dan cuenta del origen-destino y paso de frontera a utilizar; a fin de que los países puedan adoptar las medidas que consideren pertinentes para reducir los tiempos en frontera y agilizar los procedimientos administrativos de los distintos organismos de control.



En tal sentido, la delegación de Brasil sugirió la realización de una prueba piloto a ser realizada a distintos pasos de frontera entre ambos países, para verificar la eficiencia del desarrollo de los procesos efectuados en los puestos de control de frontera.

Se les dio la palabra a los representantes del Ministerio de Seguridad, Dirección General de Aduana, Dirección Nacional de Migraciones, Gendarmería Nacional Argentina, Comisión Nacional de Frontera, y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte presentes en la reunión, quienes manifestaron su interés en la iniciativa, destacando su relevancia para fortalecer la cooperación regional y optimizar la gestión fronteriza.

Sugiriendo como pasos de frontera, para iniciar esta muestra:

- Paso de los Libres - Uruguayana
- Puerto Iguazú - Foz de Iguazú

En este sentido, los representantes de los organismos mencionados anteriormente manifestaron la necesidad de conformar una mesa de trabajo para acordar los aspectos operativos de la implementación de la muestra en los pasos de frontera citados. Dicha mesa de trabajo será convocada por la coordinación del área internacional de la Subsecretaría de Transporte Automotor.

1.9. Régimen de Identificación y Trazabilidad de Equipajes y Encomiendas.

1.9.1. Régimen de Identificación y Trazabilidad de Equipajes

La delegación de Argentina sobre este punto, mencionó que se encuentra en trámite de aprobación parte de la Secretaría de Transporte una normativa que refiere al Régimen de Identificación y Trazabilidad de Equipajes y Encomiendas

Dicho proyecto, contempla que las empresas podrán elegir libremente las características técnicas y de diseño de los dispositivos, siempre que garanticen seguridad e inviolabilidad, y la trazabilidad de los equipajes y encomiendas y su vinculación con el propietario o despachante.

Se admitirá en el uso de dispositivos documentales o tecnológicos verificables: código en pasaje, QR, registro digital, etiqueta, etc.,

Los sistemas elegidos por las empresas deberán asegurar interoperabilidad regional e interconexión con dispositivos utilizados en países limítrofes. No se admitirá equipaje sin identificación.

Respecto a encomiendas se contempla la posibilidad de contar con código o registro digital, sin obligación de usar fajas físicas. Es importante destacar que los dispositivos de seguridad deben ser compatibles con los de servicios internacionales.

Respecto a la Declaración y control, se prevé que los transportistas informen a la Subsecretaría de Transporte Automotor y a la CNRT los mecanismos adoptados. La CNRT deberá verificar la trazabilidad efectiva en inspecciones, priorizando la seguridad

[Handwritten signature]



y cumplimiento del servicio sobre los aspectos técnicos. Se deja en claro que se dejarán sin efecto las Resoluciones N° 74-E/2016 y N° 147/2018.

Agrega, asimismo, que mediante la Resolución MERCOSUR/GMC/RES. N° 54/18 los países del SGT N° 5 aprobaron el "RÉGIMEN DE IDENTIFICACIÓN DE EQUIPAJE APLICABLE A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA", a fin de establecer procedimientos para la identificación de equipajes asociados unívocamente con el pasajero que los transporte en los ómnibus utilizados en los servicios de transporte internacional de pasajeros en el ámbito del MERCOSUR.

1.9.2. Encomiendas

La delegación argentina refirió a lo conversado en el marco de la LXXIII Reunión Ordinaria del SGT N° 5 Mercosur, de los días 15 y 16 de octubre de 2005 en la ciudad de Brasilia, con relación a lo establecido en la Resolución GMC N° 28/2005 del 19 de octubre de 2005 relativo al transporte de encomiendas en ómnibus de pasajeros de línea regular habilitados para viajes internacionales, que fue internalizada por todos los países del Mercosur.

En dicha oportunidad, las delegaciones acordaron intercambiar comentarios y experiencias, así como los antecedentes al respecto, con el sector privado y las aduanas de cada país a los fines de analizar su viabilidad.

El representante de la Dirección General de Aduana de Argentina tomó la palabra, y manifestó que el registro se encuentra vigente desde el año 1991, no obstante a la fecha aún no se han registrado operadores de transporte de argentina, sin perjuicio a las empresas argentinas a inscribirse como operadores de servicios postales.

1.10. Circuitos Turísticos Experimentales.

La delegación argentina realizó un breve resumen de antecedentes sobre los "Circuitos Turísticos de Temporada de Carácter Experimental" que fueron acordados el 27 de septiembre de 2017 en la reunión mantenida entre las autoridades de la República Argentina y de la República Federativa de Brasil en la sede de la ANTT, en la ciudad de Brasilia y ratificados posteriormente en la Reunión Bilateral de los Organismos de Aplicación del ATIT de fecha 14 y 15 de junio de 2018 celebrada en la ciudad de Buenos Aires.

Refirió, que la implementación de los referidos "Circuitos" tiene por finalidad brindar un mecanismo eficiente que dé respuesta al significativo incremento de la demanda de servicios en temporada estival, cuya principal ventaja radica en la optimización del parque automotor, ya que evita que el vehículo permanezca inutilizado en destino aguardando el regreso del contingente, habilitándose por única vez un regreso en vacío del primer vehículo al punto de origen y un ingreso en vacío del último vehículo al punto de destino.

En tal sentido, la empresa que requiera solicitar un permiso bajo el formato de "permiso ocasional de viaje al exterior en circuito cerrado" previsto en el art. 27 del ACUERDO



DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (ATIT), por cada contingente contratado, deberá hacerlo con indicación en el rubro "itinerario" de que este permiso forma parte de la programación acordada previamente.

En razón de lo expuesto, la delegación argentina mencionó que remitió a la delegación de Brasil la nota NO-2025-81212998-APN-DNTAP#MTR, conteniendo la nota NO-2025-46351779-APN-STIEIP#CNRT de la Subgerencia de Transporte Interurbano e Internacional de la entonces Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), que da cuenta sobre los Circuitos que fueron registrados para la temporada 2024-2025 a efectos que desde la ANTT, junto con la presentación realizada por los transportistas que desarrollan actividades vinculadas al turismo, a efectos de que se pueda evaluar la continuidad de los servicios turísticos de temporada bajo las condiciones acordadas bilateralmente para la próxima temporada 2025-2026, y revertir lo manifestado por el organismo de aplicación brasileño.

Sobre este punto, ambas delegaciones acordaron dar tratamiento al presente tema en una Comisión constituida ad hoc "Transporte de pasajeros" a realizarse en formato virtual, con fecha 19 de noviembre del corriente año.

2. TRANSPORTE DE CARGA

2.1. Intercambio de información vía Webservice.

La delegación de Argentina dio cuenta de los avances realizados por las delegaciones en materia de web service, y del intercambio de datos de los últimos meses realizados con la delegación de Brasil, anunciando que estará lista a la brevedad a fin de poder realizar los testeos con dicho país.

Al respecto, presentó un informe elaborado por la CNRT, el cual consta como Anexo VI, y explica las distintas etapas del proceso de implementación de la herramienta del web service para el transporte de cargas con Brasil. Concluye, que el Web Service representa una herramienta clave para promover una mayor integración tecnológica regional, garantizando la seguridad y confiabilidad de los datos mediante mecanismos de autenticación controlada.

Al respecto, la delegación de Brasil concordó con lo manifestado por la delegación argentina y destacó la importancia de los avances alcanzados y aguarda las próximas etapas que se realizará la semana próxima.

2.2. Acuerdo sobre nuevas configuraciones en tráficos bilaterales.


 La Delegación de Argentina solicitó habilitar, en los tráficos bilaterales Argentina -Brasil, configuraciones para el transporte de carga de mayor tonelaje, al aprobado por la Resolución GMC N°65/08.


 Estas configuraciones superan el Peso Bruto Total Combinado de 45 t. (máximo permitido en el ámbito del MERCOSUR), distribuyendo la carga sobre un mayor número de ejes. En todos los casos se trata de configuraciones de camión tractor y

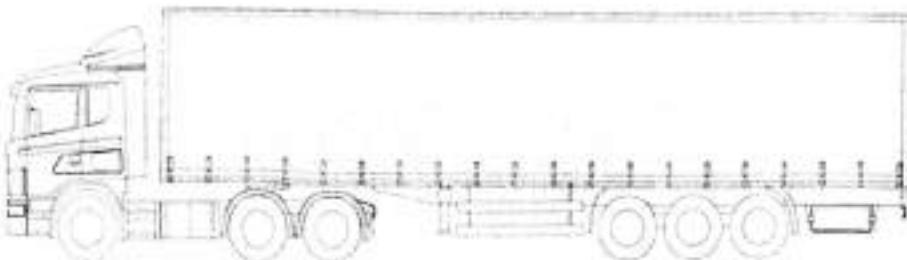


semirremolques con un total de SEIS (6) ejes y camión con acoplado con igual cantidad de ejes. Todos ellos con relación Potencia/Peso de 6.0 CV DIN/t mínimo.

Dicha propuesta toma como antecedente lo acordado por Brasil y Paraguay en la XXXII Reunión Bilateral Brasil - Paraguay de fecha 30 y 31 de agosto de 2011, para vehículos específicamente consensuados con relación a sus configuraciones y pesos.

Configuración N°13: Tractor + Semirremolques S1-D2-D3.

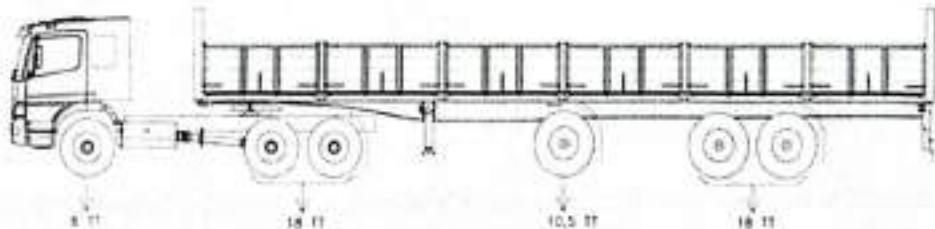
PBTC (t): Mercosur: 45,0 t / Argentina: 49,5 t / Acuerdo Bilateral Brasil - Argentina: 48,5 t



Adicionalmente la Delegación de Argentina solicita que, respetando el mismo PBTC de 48,5t, sean consideradas también otras configuraciones de Camión Tractor con Semirremolques y Camión con Acoplado, con diferentes distribuciones de ejes y posiciones. Todas ellas aprobadas por el Decreto N°32/18 en su país.

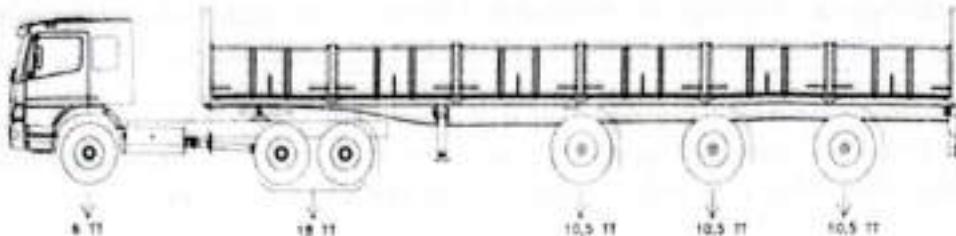
Configuración N°24: Tractor + Semirremolques S1-D2-D1-D2

PBTC (t): Mercosur: 45,0 t / Argentina: 52,5/ propuesta bilateral Argentina - Brasil 48,5 t



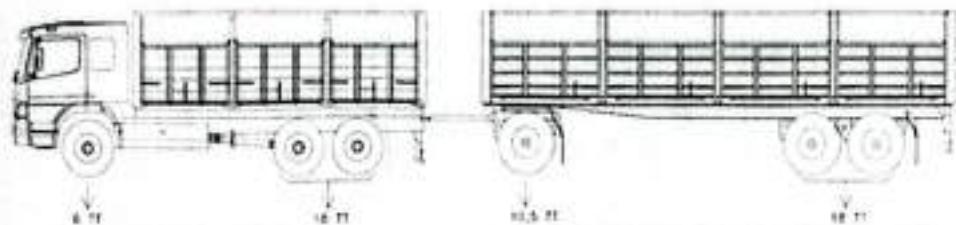
Configuración N°25: Tractor + Semirremolques S1-D2-D1-D1-D1

PBTC (t): Mercosur: 45,0 t / Argentina: 52,5/ propuesta bilateral Argentina – Brasil 48,5 t



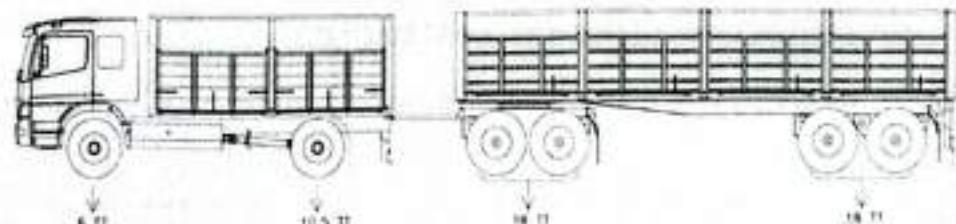
Configuración N°19: Camión + Acoplado S1-D2-D1-D2

PBTC (t): Mercosur: 45,0 t / Argentina: 52,5 t / Propuesta Argentina – Brasil 48,5 t.



Configuración N°20: Camión + Acoplado S1-D1-D2-D2

PBTC (t): Mercosur: 45,0 t / Argentina: 52,5/ propuesta bilateral Argentina - Brasil 48,5 t



Al respecto la delegación de Brasil habiendo analizado la propuesta, propone que el acuerdo sea en establecer un PBTC para las configuraciones de vehículos propuestas por la delegación argentina, de 47,2 toneladas y asimismo se permita circular a las automovileras con una longitud de 23,00 metros y a la configuración tractor camión con semirremolque en 19,30 metros.

La delegación argentina, acepta la propuesta efectuada, manifestando que, para poder implementar este acuerdo, primero debe de modificarse la normativa interna respecto de a las dimensiones mencionadas, algo en lo que se está trabajando, estimando que ese cambio normativo se producirá en poco tiempo, pues es un tema de integra la agenda de gobierno en materia de transporte.



A efectos de poder arribar a un acuerdo, las delegaciones acordaron realizar una reunión técnica de seguimiento sobre este tema el dia 19 de noviembre de 2025 a las 14:00 horas. La delegación brasileña enviará el enlace de acceso.

Asimismo, las delegaciones acordaron que, durante las operaciones de control de los límites de peso vigentes en el tráfico bilateral, se aplicarán las multas que correspondan; no obstante, los vehículos deberán ser liberados para proseguir los viajes, sin realizar transbordo, siempre que el peso bruto total verificado se encuentre dentro de los límites vigentes para el transporte nacional de cada país.

2.3. Subcontratación e Intercambio de Tracción.

La delegación argentina dio la palabra sobre este punto a la delegación de Brasil, quien volvió a presentar la propuesta de ratificar los términos de los acuerdos históricos de subcontratación e intercambio de tracción, ya presentados en la última reunión bilateral. Retomó también la discusión en curso en el ámbito del SGT-5 sobre los límites de actuación de las aseguradoras al utilizar la cláusula de subrogación en operaciones de transporte donde hay subcontratación. Por último, propuso limitar las operaciones de subcontratación e intercambio de tracción a un máximo de dos transportistas distintos.

La delegación argentina manifestó su concordancia con los términos presentados por la delegación brasileña.

De esta forma, ambas delegaciones acuerdan permitir los servicios de subcontratación e intercambio de tracción en el transporte de cargas por carretera entre los dos países, estrictamente en los siguientes términos:

SUBCONTRATACIÓN: Se permite la subcontratación del servicio de transporte de cargas en el tráfico bilateral entre transportistas y vehículos habilitados, inclusive con cruce de bandera. La emisión del CRT - Carta de Porte Internacional será realizada por el transportista contratante, quien también deberá contratar el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a la carga transportada, quedando vedada la utilización de la cláusula de subrogación por parte de la aseguradora contra el transportista subcontratado.

INTERCAMBIO DE TRACCIÓN: Se permite también la realización del intercambio de tracción, inclusive con cruce de bandera. El transportista responsable por la operación, emisor del CRT - Carta de Porte Internacional, deberá tener uno de los vehículos de la operación (de tracción o traccionado) habilitado en su flota. Los seguros de responsabilidad civil por daños a terceros deben ser contratados por cada transportista habilitado para sus vehículos.

En las operaciones aquí acordadas se permitirán, como máximo, dos transportistas distintos, uno de los cuales será el emisor del CRT.

2.4. Transporte de Productos Peligrosos



La delegación argentina manifestó la necesidad de ratificar lo acordado en el ámbito del SGT N° 5 del Mercosur en relación al plazo de prórroga de 120 días a contar desde el 1 de enero de 2026 para comenzar a labrar infracciones y aplicar multas en aplicación de lo establecido en la Decisión CMC N° 15/2019. Asimismo, manifestó la necesidad de tener reuniones bilaterales con la presencia de los organismos competentes en manera de fiscalización, además del sector privado para avanzar en las adecuaciones necesarias para la efectiva puesta en práctica de dicha decisión.

Al respecto, la delegación de Brasil prestó conformidad con lo dicho por la delegación argentina.

Asimismo, presentó reclamos de su sector privado respecto de multas aplicadas por autoridades argentinas, en las cuales se utilizaron tipificaciones previstas en el Acuerdo de Facilitación del Transporte de Productos Peligrosos del MERCOSUR (acuerdo anterior), cuyos hechos generadores representaban, en realidad, infracciones de tránsito. Manifestó que incluso después de la presentación de recursos por parte de las empresas, estas multas fueron mantenidas. Se acompaña ejemplos en Anexo VII.

La delegación argentina manifestó que en base a la documentación presentada procederá a analizar la misma y dar intervención a los organismos competentes.

La delegación brasileña reconoce las dificultades de estandarización de los procedimientos de control existentes, reafirmando la importancia de que los países avancen en la aprobación del nuevo manual de fiscalización del MERCOSUR basado en fichas de tipificación, a fin de impedir eventuales interpretaciones erróneas de la normativa. También destacó que se encuentra vigente un acuerdo logrado en el ámbito del MERCOSUR, el cual posterga la imposición de sanciones pecuniarias derivadas del nuevo Acuerdo del MERCOSUR (Decisión CMC 15/2019) hasta la fecha del 30 de abril de 2026. Solicitó, en consecuencia, que las actas de infracción recientes basadas en el nuevo acuerdo sean convertidas en advertencias, sin efectos financieros, tal como fue acordado en el ámbito del MERCOSUR.

2.5. Autorizaciones de viaje ocasionales

Ambas delegaciones acordaron trabajar en la actualización del tipo de carga o mercancía definida para el otorgamiento de permisos ocasionales, circunscribiendo a situaciones de excepción, tal como evento único, mudanzas, vehículos especiales, carga propia, entre otros similares.

En este aspecto, en forma previa al otorgamiento del permiso configurado como caso excepcional por situación no prevista, se deberá poner en conocimiento y consultar previamente al otro país a fin de determinar si corresponde o no el otorgamiento de dicho permiso.

La delegación brasileña manifestó su conformidad con la necesidad de establecer las situaciones que justifiquen la emisión de una autorización de viaje ocasional para el transporte de cargas. Respecto a la solicitud realizada por Argentina para la emisión de



autorizaciones provisionales, deberá consultar primeramente a su autoridad aduanera, proponiendo la realización de una reunión de seguimiento para tratar el tema de forma remota.

Las delegaciones acordaron fijar una reunión de seguimiento para el 19 de noviembre de 2025, a las 14:00 horas, de forma remota. La delegación brasileña enviará el enlace de acceso.

Finalmente, la delegación argentina manifestó que los permisos ocasionales para el transporte de cargas, se utilizan para casos excepcionales como bien lo indica su nombre.

Ambas delegaciones reconocen que los permisos ocasionales que se otorgan se vieron reducidos considerablemente y los que se han otorgado se han ajustado a las causales acordadas bilateralmente.

3. TEMAS COMUNES

3.1.1. Multas Cargas

La delegación de Argentina brindó la palabra a la delegación de Brasil quienes plantearon tres puntos relacionados con la aplicación de multas. En este sentido, manifiesta el problema que está teniendo por las infracciones de tránsito en la República Argentina, como segundo punto las multas impeditivas, referidas al bloqueo que tenían las empresas brasileñas para realizar trámites ante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, para aquellos casos en que no cumplen con el pago de las multas y por último, mencionan el problema con una empresa que había sido sancionada en la línea Puerto Iguazú – Vila Portes.

Al respecto la CNRT mencionó, que toda multa que haya sido notificada a la empresa y sea de tránsito y no se corresponda al Protocolo de Sanciones aprobado en el marco del ATIT, será puesta en tratamiento del Organismo a fin de hacer la revisión pertinente, quedando la CNRT abierta a evaluar aquellos cuestiones puntuales que no se ajusten a lo que corresponda y sea comunicado por la delegación de Brasil; asimismo menciona que como Autoridad de Control y fiscalización del transporte internacional en este caso, tiene la obligación de hacer cumplir las normas en materia de transporte, lo que implica, aplicar el Régimen Sancionatorio vigente.

En este esquema, sustanciar los sumarios por constataciones realizadas, por infracción a la normativa vigente, velando en estos por el cumplimiento del debido proceso, que les otorga a las empresas la posibilidad de ejercer el derecho de defensa.

Lo que se está verificando que muchas empresas, que han sido notificadas de la existencia de un sumario a través de la figura del Representante Legal, conforme procedimiento del ATIT, no presentan descargos y toman conocimiento de las actas y de su deuda, en el momento que deben realizar alguna tramitación complementaria y en virtud de la aplicación de la normativa vigente, no pueden realizarlas si antes no



cancelan o acuerdan planes de pago por estas; en ese esquema y a los efectos de evitar lo mencionado, pueden mandar un mail a recaudaciones@cnrt.gob.ar donde en el plazo de 24 a 48 horas podrán conocer el estado de situación de su empresa, que podría serle desconocida por falta de comunicación interna y con la posibilidad de generar pagos voluntarios con una quita sustancial de los montos existentes. Asimismo, hace la aclaración que el impedimento que surge normativamente, no se desprende del hecho de un acta de contratación, sino de un proceso sumario que ha sido ya resuelto por el Organismo con una Disposición.

Respecto al caso de la empresa sancionada en Puerto Iguazú, se informó que la misma, estaba haciendo más frecuencias de las autorizadas, por lo que en caso que se advierta que es necesario hacer más frecuencias, sería un tema de análisis bilateral para generar los incrementos que la demanda exija. A esto último la Delegación de Brasil, informó que no tiene datos de la necesidad de incrementar las mismas, por lo que en caso que así fuera, hará las comunicaciones pertinentes para su tratamiento.

La delegación brasileña propuso la adopción de una regla uniforme para la consulta de multas impeditivas en el tráfico bilateral, a fin de garantizar equidad de tratamiento a las empresas de ambos países. El sector privado brasileño informó que se están efectuando consultas de multas impeditivas en Argentina para todo tipo de solicitudes, inclusive modificaciones de flota, lo que ha causado serios trastornos a los transportistas brasileños. Dicho tratamiento no se aplica a las empresas argentinas en Brasil.

La delegación brasileña propone, en consecuencia, que ambos países realicen consultas de multas impeditivas únicamente para las siguientes situaciones: nuevas licencias, renovaciones, autorizaciones de viaje ocasional y cambios de representante legal.

En este sentido, la delegación argentina, manifiesta que la CNRT, se encuentra gestionando un cambio en su plataforma de información, por lo que una vez producidos los mismos, esa información estará on line a los efectos antes mencionados, que facilitará la consulta de multas.

Al respecto, la delegación brasileña informó por su parte que aplicará de forma equitativa el tratamiento referente a las multas impeditivas para las empresas argentinas habilitadas en el tráfico bilateral, manteniendo la posibilidad de acordar un tratamiento simplificado en el futuro.

La delegación argentina manifestó que pondrá en su agenda el tratamiento de la propuesta efectuada por la delegación de Brasil.

Las delegaciones acordaron fijar una reunión de seguimiento para el 19 de noviembre de 2025, a las 14:00 horas, de forma remota. La delegación brasileña enviará el enlace de acceso.

3.1.2. Multas Pasajeros

La Delegación de Brasil manifiesta que fue informada de la actuación de una empresa de bandera brasileña, en Foz de Iguazú (BR) Vila Portes - Puerto Iguazú (AR), con base



en el Decreto 1395/98, se trata de una legislación interna. Se acompaña como Anexo VIII el Oficio SEI N° 6777/2025/COTIN/GEOPE/SUPAS/DIR-ANTT del 27/02/2025 y el Oficio SEI N° 16287/2025/CGINT/AESRIC/DIR-ANTT del 12/05/2025, que fue comunicado a las autoridades argentinas y solicita manifestación sobre lo ocurrido. No obstante, no constan registros de respuesta de las autoridades argentinas, motivo por el cual solicita esclarecimiento, una vez que Transporte Rodoviario internacional de Pasajeros se basa en el principio de reciprocidad, y de esta forma espera que las autoridades argentinas respeten los acuerdos suscriptos.

Asimismo, con relación al Oficio SEI N° 34353/2025/COTIN//GEOPE/SUPAS/DIR-ANTT informa que las empresas argentinas operadoras de la línea Puerto Iguazú - Foz de Iguazú estarían realizando más frecuencias de las autorizadas.

Al respecto, la delegación argentina revisará los antecedentes mencionados y remitirá a la delegación brasileña la respuesta.

3.2. Límites de edad de los vehículos.

La delegación brasileña introdujo en la discusión bilateral el tema que ha sido objeto de debate reciente en el ámbito del SGT-5, relativo a una posible definición de un límite máximo de edad para la habilitación de vehículos de carga y de pasajeros. Brasil expuso el problema de que vehículos muy antiguos, utilizados específicamente para las operaciones fronterizas conocidas como "cruce", presentan fallas mecánicas en las vías de acceso y en los puentes entre los países, causando serias interrupciones al tránsito general de vehículos en las zonas fronterizas. Asimismo, destacó la necesidad de avanzar hacia un parque automotor moderno, que reduzca significativamente, en los próximos años, la emisión de gases nocivos, en línea con las mejores prácticas ambientales existentes para el sector del transporte por carretera a nivel mundial.

La delegación brasileña presentó, en calidad de **Anexo IX** a la presente acta, documentos que contienen un análisis de cuántos vehículos se verían afectados en caso de que los países decidieran establecer un límite máximo de edad para vehículos de carga en 20, 25, 30, 35 y 40 años, a fin de que las delegaciones puedan dimensionar el impacto que tal medida representaría para el tráfico bilateral. Los anexos incluyen dos tablas: una que considera los vehículos habilitados de Brasil con todos los demás países del continente, y un cuadro con los mismos escenarios específicamente para el tráfico bilateral.

La propuesta brasileña para un acuerdo bilateral en el transporte de cargas, que considera los aspectos ambientales y sociales con el fin de minimizar el impacto para los transportistas, es establecer un límite máximo inicial de 30 años de edad para los vehículos automotores. Dicho límite se aplicaría a todas las nuevas habilitaciones y renovaciones de empresas y vehículos efectuadas en el tráfico bilateral, pero no se extendería a los vehículos ya habilitados al momento de la entrada en vigor del acuerdo.

La delegación argentina informó que, según la legislación vigente, los límites de antigüedad para los vehículos surgen del artículo 53 de la Ley 24.449 de Tránsito, en



tal sentido: de dicho artículo se desprende que establece: De diez (10) años para los de sustancias peligrosas y pasajeros y de veinte (20) años para los de carga. Asimismo, se establece que ningún vehículo de las categorías de transporte de pasajeros y mercancías peligrosas podrá continuar circulando una vez cumplido los TRES (3) años de vencido el plazo fijado en el Artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449. En tanto que Transporte de carga general: 20 años. Asimismo, informó que la legislación exige una inspección técnica semestral para los vehículos con mayor antigüedad y propuso incluir cláusulas de excepción para situaciones extraordinarias en el proyecto que presentará la PPTB.

Por último, la delegación argentina propuso crear una Comisión para dar tratamiento a este tema y tomando como parámetro para el transporte de cargas la antigüedad máxima permitida por Chile de 28 años.

3.3. Patente papel.

La delegación argentina refirió sobre este punto, que de conformidad con lo informado por la Dirección Nacional del Registro de Propiedad Automotor, que la situación se ha regularizado para los vehículos 0 km, es decir que se están otorgando patentes metálicas para dichos vehículos. Con relación a las patentes averiadas, hurtadas o perdidas que requieran la emisión de duplicados o triplicados de patentes, existe una demora en la entrega de patentes metálicas, la cual se espera poder resolver para fines del mes de noviembre del presente año.

Al respecto, la delegación de Brasil agradeció la información brindada por la delegación de Argentina y manifestó en relación con las placas vehiculares, su preocupación por la constante no aceptación de documentos de vehículos brasileños (como el CITV) por presentar la designación antigua de las placas, anterior al cambio al formato Mercosur. Aclaró que, en Brasil, existe una tabla de equivalencia para el único dígito que sufre modificación cuando una placa brasileña migra del estándar antiguo al estándar Mercosur, conforme al siguiente cuadro:

Cuadro de Equivalencia de Placas Brasileñas

Estándar Antiguo x Estándar Mercosur

Ejemplo: ABC 1234

El dígito resaltado, el quinto dígito de izquierda a derecha, tendrá en la placa Mercosur la siguiente equivalencia:

Quinto Dígito Antiguo	Quinto Dígito Nuevo (Mercosur)	Nuevo
0	A	



1	B
2	C
3	D
4	E
5	F
6	G
7	H
8	I
9	J

Ambas delegaciones acordaron que, en el caso del documento CITV, este debe ser aceptado por los organismos de control incluso si en el documento consta la placa antigua del vehículo, hasta su fecha de vencimiento.

3.4. Intercambio de información sobre autoridades de transporte (nombre, cargo, correo electrónico, teléfono) para futuras comunicaciones.

Las delegaciones realizaron una presentación que obra como Anexo X conteniendo la información actualizada sobre las autoridades de transporte de cada país.

Una vez abordados los temas propuestos, la reunión concluyó satisfactoriamente, y ambas delegaciones acordaron celebrar reuniones virtuales para seguir avanzando en los temas pendientes de cara a una futura reunión bilateral.

3.5. Jornada de trabajo - Decisión del Supremo Tribunal Federal Brasileño

La delegación argentina manifestó su preocupación con relación al cumplimiento de la decisión del Supremo Tribunal Federal Brasileño con relación a la jornada de trabajo, principalmente sobre el tiempo de descanso de los choferes de 11 horas fuera del vehículo.

Al respecto, la delegación de Brasil refirió que la decisión es judicial y se encuentra fuera de su esfera de actuación.

La delegación argentina indicó que se comunicaría sobre este asunto con su Cancillería para evaluar las posibles tratativas a realizar con el gobierno brasileño.



Por la delegación de Argentina

A blue ink signature of a name, likely the representative of the Argentine delegation.

Por la delegación de Brasil

A blue ink signature of a name, likely the representative of the Brazilian delegation.