

**MERCOSUR/PARLAMENTO DEL MERCOSUR  
PROPUESTA DE RECOMENDACIÓN N° /2008**

**CONSIDERANDO QUE:**

El desempeño del sector del transporte guarda directa relación con el nivel de desarrollo de la economía, dado que, entre otros aspectos: incrementa la productividad del propio sector y busca una mayor eficiencia en la asignación de recursos; apoya las estrategias sectoriales, dado curso al proceso de integración eficiente de los parques industriales; contribuye a la ampliación de las exportaciones y de las importaciones; garantiza el desarrollo tecnológico; estimula la participación creciente de la iniciativa privada; y genera solicitudes de envíos de la construcción civil, ingeniería consultiva y bienes de capital.

En Sudamérica, el proceso de integración del transporte comenzó en la segunda mitad de la década del 60, con las negociaciones en el área del transporte vial de cargas y de pasajeros. En 1990, firmaron el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay, internalizado por Brasil mediante el Decreto 99.704/90, con el objetivo de promover la integración de los respectivos países signatarios.

El transporte vial internacional de cargas efectúa el traslado del 56% de las mercaderías comercializadas entre Brasil, Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Uruguay, Perú y Venezuela, con 21 puntos fronterizos con esos países.

Sólo en Brasil, 602 empresas operan en el transporte vial internacional de cargas habilitadas por la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). La flota de esas empresas habilitadas para operar es de 55.715 vehículos, con una edad media de 20 años. La flota brasileña representa el 50% de los vehículos habilitados para el transporte internacional en esos países.

Por mes, en los 14 puntos fronterizos de Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul cruzan, en promedio, 37.000 vehículos.

En el tráfico bilateral Brasil-Argentina, se deben citar los siguientes puntos neurálgicos:

1. En relación al combustible, uno de los principales insumos del transporte vial, hace cerca de 2 años la Argentina ha adoptado la siguiente práctica:
  - . En Buenos Aires, el valor medio por litro de diésel es de US\$ 0,66; en las expendedoras que interpusieron recursos de amparo contra la medida, inclusive, en determinadas redes (Petrobras y Esso) en zona de frontera, el valor es de US\$ 0,84, y para los extranjeros, en zona de frontera, en otras redes, es de US\$ 1,30;
  - . En las expendedoras de Paso de los Libres, frontera con Brasil, las redes Esso y Petrobras abastecen solamente de noche, cuando llega el cargamento, pero con limitación en la cantidad (300 litros). En otros puestos menores el límite es de 100 litros.

. Las expendedoras de la red YPF sólo proveen combustible a precios del país vecino, que en nuestro caso los precios llegan a US\$ 1,30/1,31.

No bastando dicha asimetría en el precio del diésel, las empresas de transporte argentinas reciben de su gobierno una devolución del 21% sobre el combustible. Ese incentivo puede extenderse a las empresas que se constituyan en dicho país.

#### TENIENDO EN VISTA QUE:

Las empresas argentinas cuentan con un plan de renovación de la flota (retiro del vehículo con más de 25 años), con intereses reales de 6,5% anual, con una reducción del 2% bajo la forma de devolución de impuesto sobre el combustible.

Las empresas de transporte de dicho país tuvieron el año pasado el beneficio de no pagar peaje en las largas distancias y las empresas extranjeras pagan el peaje con el agregado del 50% en todo el territorio argentino.

#### CONSIDERANDO QUE:

Se registra un alto nivel de robo de cargas en territorio brasileño y en territorio argentino. En estos casos, las empresas que operan en el transporte internacional, en el tránsito aduanero, cuando el vehículo sufre el robo a mano armada, se le exigen a la transportadora los impuestos suspendidos de dicha carga. Ello ocurre casi inmediatamente luego del evento. A la empresa que deja de cumplir con esa obligación se le retiene su vehículo en el puesto de frontera para garantizar el pago de los referidos impuestos.

#### TOMANDO EN CUENTA QUE:

Con relación a pesos y medidas, en la década del 90 fue ratificado el Acuerdo sobre Pesos y Medidas de los vehículos para el transporte internacional. En dicha oportunidad, los pesos acordados en dos (2) casos específicos eran mayores que los previstos en nuestra legislación interna. En el eje simple, el tonelaje acordado es de 10,5 t, mientras que la norma brasileña es de 10 t, y en el eje doble, el tonelaje acordado es de 18 t, mientras que la norma brasileña prevé 17 t.

Con excepción de Brasil, los demás países utilizan el Acuerdo sobre Pesos y Medidas como norma interna, dejando así a las empresas brasileñas en condición de inferioridad en relación a sus congéneres.

#### TENIENDO EN VISTA QUE:

En 2007, en la reunión del SGT-5, Transportes, Mercosur, realizada en Montevideo, los cuatro países acordaron una altura máxima de 4,30m para el vehículo.

En dicha ocasión, la autoridad brasileña presente en la reunión no tomó en consideración que el parque automotor brasileño ya era de 4,40m. Aún así, firmó el referido Acuerdo. Durante un largo período, las autoridades de control argentinas aceptaron el tránsito de los vehículos brasileños con una altura media de 4,40m. Probablemente, esa flexibilidad era resultado del hecho de que los vehículos de ese país transitaban en nuestro territorio con 18,60m de largo y las empresas brasileñas con 18,15m.

No obstante, a partir de agosto de 2007, comenzó a registrarse la fiscalización sistemática por parte de las autoridades argentinas sobre los vehículos brasileños en cuanto a su altura. El punto con mayor existencia de multas es en la Ruta 14, en la localidad de Gualaguaychú, Provincia de Entre Ríos. Allí los vehículos son medidos y, en el acto, se labra el acta de infracción, con el agravante del pago inmediato para su liberación. Tal procedimiento contraría la prerrogativa de pago *a posteriori* prevista en el inc. 2, art. 90, del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.

Existe un agravante más en relación a esa provincia argentina: el Decreto n° 1962/MGJEOSP, del 25/04/2006, de la provincia de Entre Ríos, que dispone en su letra d, punto c, art. 3: *“En caso de vehículos de procedencia extranjera, las contravenciones cometidas en territorio entrerriano deberán abonarse antes de abandonar el mismo”*. Tal situación a contramano de las disposiciones del ATIT. Las multas de tránsito podrán ser pagadas por los representantes de las empresas, como lo dispone el punto 2, del art. 9°: *No obstante, el representante legal al que se refiere la letra b) del artículo 24, será solidariamente responsable del pago de las multas aplicadas a los conductores de los vehículos que hubieren cometido infracción de tránsito.*

## **EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR RECOMIENDA AL CONSEJO DEL MERCADO COMUN**

Art. 1° Que se establezca en el plazo más breve posible la compatibilización de las reglamentaciones internas de los diversos países del Mercosur sobre tarifas de combustible, cobros de tributos, medidas y pesos de los vehículos, impuestos, horarios de las aduanas y armonización de los procedimientos aduaneros para la instalación y el funcionamiento de depósitos aduaneros en los términos señalados en dicha Recomendación.

Art. 2° Que en los casos de robos de carga comprobados por las autoridades locales, el cobro sólo sea exigido luego de la sentencia judicial firme que determine la culpabilidad de la empresa de transporte en el hecho, en los términos de la propuesta presentada en el Subgrupo de Trabajo N° 5, Transportes, del Mercosur.

Montevideo, 28 de julio de 2008

**Parlamentario MAX ROSENMANN (Brasil)**