

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC)
LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA (LABTRANS)
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)

RELATÓRIO PARCIAL COMPARATIVO 1

LEVANTAMENTO, ANÁLISE E COMPARAÇÃO DAS NORMATIVAS DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS E DE
PASSAGEIROS DOS PAÍSES QUE MANTÊM ACORDO COM O BRASIL

JUNHO/2017

FICHA TÉCNICA

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)**Diretor-geral:** Jorge Luiz Macedo Bastos**Diretor:** Sérgio de Assis Lobo**Diretor:** Marcelo Vinaud Prado**Assessoria Técnica para o Transporte Internacional – ASTEC****Chefe:** Noburo Ofugi**Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC)****Superintendente:** Thiago Martorelly Quirino de Aragão**Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros (SUPAS)****Superintendente:** Ismael Souza Silva**Superintendência de Fiscalização (SUFIS)****Superintendente:** José Altair Gomes Benites**Grupo de Trabalho – ANTT**

Gizelle Coelho Netto – SUROC

Tiago Barbosa de Oliveira – SUROC

Anderson Lousan do Nascimento Poubel – SUPAS

Elisa Guedes Guerra – SUPAS

Hugo Guedes Toledo Florencio – SUPAS

Wilbert Ribeiro Junquilha – SUFIS

Sheila Giovana Morais Rocha – SUFIS

Marcos Antonio Lima das Neves – ASTEC

Sandro Vieira da Rosa – ASTEC

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)**Reitor:** Luiz Carlos Cancellier de Olivo

Vice-reitora: Alacoque Lorenzini Erdmann

Diretor do Centro Tecnológico: Edson Roberto De Pieri

Chefe do Departamento de Engenharia Civil: Lia Caetano Bastos

Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans)

Coordenador geral: Amir Mattar Valente

Equipe Técnica

Ana Flavia Maestri

André Ricardo Hadlich

Arno Dal Ri Júnior

Bruno da Silva Volkov

Fabiano Giacobbo

Fariel André Minozzo

Luiza Andrade Wiggers Real

Mikhail Vieira Cancelier de Olivo

Nelson Caldeira Júnior

Renata Franco Trevisan

Bolsistas

Ana Ribeiro Grossi Araújo

Anderson Schmidt

Beatriz de Oliveira

Dayane Pepler

Debora Torres

Graziele Nack

João Lemos da Costa Altenfelder Batista

Mariana Marques Cordeiro

Marina Granato

Rafaela Luchese Barbieri

Renan Abdalla Leimontas

Rubia Steiner

Thuani Rodrigues Santos

Victória Pereira

APRESENTAÇÃO

Cabe à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), segundo a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que estabelece a sua criação, representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.

A fim de cumprir essas atribuições, a ANTT participa de uma série de reuniões que envolvem países da América do Sul. As atas e anexos resultantes destas, complementarmente ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), diretrizes, decisões, resoluções, leis, portarias e decretos, constituem o arcabouço legal que rege o transporte internacional terrestre.

A ANTT tem participado das Reuniões da Comissão de Seguimento do ATIT (Comissão do Artigo 16), nas quais se discutem as necessidades de alterações e/ou complementações do Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções. Adicionalmente, a ANTT participa das Reuniões do Subgrupo Técnico do Subgrupo de Trabalho 5 – Transporte do MERCOSUL (SGT-5), cujo tema, “Harmonização dos procedimentos de fiscalização”, foi criado visando ao avanço em tópicos importantes que tratam da uniformização de procedimentos.

Portanto, é indispensável que a Agência conheça integralmente a legislação e os procedimentos adotados nos outros países participantes, para que a harmonização da legislação brasileira com a internacional seja conduzida de forma adequada. Além disso, o conhecimento da legislação é necessário para que a ANTT possa identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos adotados em outros países que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil, conforme estabelecido pelo Art. 32 da Lei nº 10.233/2001.

Por meio de um termo de execução descentralizada (TED nº 002/2014 ANTT/UFSC), foi realizado o levantamento e a organização, em um banco de dados, das atas das reuniões anteriormente citadas, bem como de resoluções, diretrizes e decisões dos grupos e câmaras do Mercado Comum do Sul (Mercosul); acordos internacionais; leis, decretos-lei e decretos do Poder Executivo, da Presidência da República; portarias do Ministério dos Transportes; resoluções e portarias da ANTT; resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran); resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); circulares da Superintendência de

Seguros Privados (Susep); além de instruções normativas de diversos órgãos com competência para regular aspectos pertinentes aos serviços de transporte terrestre.

Assim, este estudo, elaborado em continuidade à etapa realizada no âmbito do TED nº 002/2014 ANTT/UFSC, tem como objetivo complementar as ações que já vêm sendo executadas pela Agência, por meio da reunião dos instrumentos normativos dos seguintes países: Argentina, Bolívia, Chile, Guiana, Guiana Francesa, Paraguai, Peru, Uruguai, Venezuela, além da realização das análises necessárias à comparação desses documentos com a legislação brasileira vigente, com os acordos bilaterais e com o ATIT.

O resultado deste trabalho subsidiará as propostas da ANTT para a alteração de acordos bilaterais, do ATIT e do Protocolo sobre Infrações e Sanções e a elaboração dos Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros, podendo, assim, reduzir os conflitos de cunho operacional e diplomático, atender às reivindicações do setor privado e promover uma efetiva integração entre os países, além de garantir maior celeridade e confiabilidade aos processos fiscalizatórios.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Malha rodoviária federal brasileira	29
Figura 2 – Comparação de extensões: não pavimentada e pavimentada	30
Figura 3 – Classificação dos serviços de transporte de passageiros	33
Figura 4 – Malha rodoviária do Uruguai	41
Figura 5 – Malha rodoviária do Brasil e do Uruguai.....	48
Figura 6 – Distâncias em um retrovisor externo direito no Uruguai.....	139
Figura 7 – Distâncias em um retrovisor externo direito no Brasil.....	139

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados de geografia e demografia do Brasil.....	28
Tabela 2 – Avaliação da estrutura viária brasileira	31
Tabela 3 – Frota brasileira de veículos de transporte de carga	32
Tabela 4 – Dados de geografia e demografia do Uruguai	40
Tabela 5 – Viagens pelos pontos de fronteira.....	42
Tabela 6 – Mercadorias transportadas pelos pontos de fronteira (t).....	42
Tabela 7 – Dados de geografia e demografia do Uruguai	43
Tabela 8 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Uruguai	47
Tabela 9 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Uruguai.....	49
Tabela 10 – Frota das empresas brasileiras e uruguaias habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional entre os países.....	51
Tabela 11 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com o Uruguai	51
Tabela 12 – Tabela de Emolumentos	112

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Organizações internacionais latino-americanas e seus participantes	25
Quadro 2 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Uruguai	50
Quadro 3 – Comparação das Licenças Originária e Complementar: ATIT, Brasil e Uruguai	87
Quadro 4 – Comparação MIC: ATIT, Brasil e Uruguai	94
Quadro 5 – Comparação DTA: ATIT, Brasil e Uruguai	94
Quadro 6 – Comparação Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário ATIT, Brasil e Uruguai	97
Quadro 7 – Listagem das divergências para serviços entre Brasil e Uruguai.....	110
Quadro 8 – Normativas consideradas para o tema de tarifas	112
Quadro 9 – Normativas referentes às faixas reflexivas	136
Quadro 10 – Normativas referentes a pneumáticos.....	137
Quadro 11 – Normativas referentes à iluminação e sinalização de veículos.....	138
Quadro 12 – Normativas referentes a para-brisas.....	138
Quadro 13 – Normativas referentes a retrovisores	140
Quadro 14 – Normativas referentes a freios ABS	141
Quadro 15 – Normativas referentes a cinto de segurança	142
Quadro 16 – Normativas referentes ao registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo	142
Quadro 17 – Normativas referentes a reboques e semirreboques	143
Quadro 18 – Normativas referentes a ruído	144
Quadro 19 – Normativas referentes à fixação de assentos	145
Quadro 20 – Normativas referentes à emissão de gases contaminantes	145
Quadro 21 – Normativas referentes a extintor de incêndio	146

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABS	Antilock Braking System

ACC	Autorização para Conduzir Ciclomotor
ACI	Área de controle integrado
AFE	Administración de Ferrocarriles del Estado
Aladi	Associação Latino-Americana de Integração
Alalc	Associação Latino-Americana de Livre Comércio
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Anvisa	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ARGM	Alto Representante Geral do Mercosul
ATIT	Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento
BPS	Banco de Previsión Social
Brasaladi	Delegação permanente do Brasil junto à Aladi
CAF	Corporação Andina de Fomento
CAGN	Gás Natural em Veículos Automotores
CAN	Comunidad Andina de Naciones
CAT	Certificado de Aptitud Técnica Vehicular
Catidu	Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay
CCM	Comissão de Comércio do Mercosul
CES	Cartão de entrada/saída
CETM	Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo do Mercosul
CF	Comissão de Harmonização de Procedimentos de Fiscalização do Transporte Internacional por Rodovia
CFF	Comissão de Facilitação Fronteiriça
CI	Cédula de Identificación
CIA	Central Intelligence Agency

CIIT	Comissão de Integração de Informações de Transportes de Passageiros e Cargas
CIRHE	Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas
CITV	Certificado de Inspeção Técnica Veicular
CLA	Certificado de Licenciamento Anual
CMC	Conselho do Mercado Comum
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNPJ	Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
CNT	Confederação Nacional do Transporte
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
Cosiplan	Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento
CPP	Comissão de Produtos Perigosos
CPSV	Conselho Permanente de Segurança Viária do Mercosul
CRLV	Certificado de Registro e Licenciamento Ambiental
CRT	Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário
CRV	Certificado de Registro de Veículo
CSV	Certificado de Segurança Veicular
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTF	Comissão de Transporte Ferroviário
DDA	Divisão de Defesa Agropecuária
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
DFA	Delegacias Federais de Agricultura
DFQA	Divisão de Fiscalização do Trânsito e Quarentena Animal
DGI	Dirección General Impositiva
DIF	Dispositivo de Fixação de Contêiner
DIFD	Departamento de Integração Física e Digital
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DNT	Dirección Nacional de Transportes
DPRF	Departamento da Polícia Rodoviária Federal
DPVAT	Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional
DTR	Departamento de Transportes Rodoviários
DUAM	Documento Único Aduaneiro do Mercosul
ECE R 13	United Nations Economic Commission for Europe Regulation nº 13
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FIRI	Formulário de Identificação do Responsável pela Infração
FOB	<i>Free on board</i>
Fonplata	Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata
GNV	Gás Natural Veiculado
GPNVE	Guia de Pagamento e Notificação de Veículo Estrangeiro
GRU	Guia de Recolhimento da União
GTMP	Grupo de Trabalho sobre Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas no Mercosul
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
II	Imposto sobre Importação
IIRSA	Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
IRAM	Instituto Argentino de Racionalización de Materiales
IRB	Instituto de Resseguros do Brasil
JMJ	Jornada Mundial da Juventude
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LCO	Infraestrutura Latinoamerica e Caribe
LOP	Licença Operacional
LPI	<i>Logistics Performance Index</i>

MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MBFTRIC	Manual de Fiscalização da ANTT
MDIC	Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MIC	Manifesto Internacional de Carga
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
MJSP	Ministério da Justiça e Segurança Pública
MONITRIIP	Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros
MTOP	Ministerio de Transportes y Obras Públicas
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
NBR	Norma Brasileira
OACI	Organização Internacional de Aviação Civil
OEA	Organização de Estados Americanos
OI	Organização Internacional
OMI	Organização Marítima Internacional
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
OTM	Operador de Transporte Multimodal
PAS	Processo Administrativo Simplificado
PBT	Peso bruto total
PBTC	Peso bruto total combinado
PCPV	Plano de Controle de Poluição Veicular
PF	Polícia Federal
PNC	Permiso Nacional de Circulación
PNV	Plano Nacional de Viação
PRF	Polícia Rodoviária Federal

RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
RCOTM-C	Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas
RCTR-C	Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
RIC	Registro de Identificação Civil
RMAAM	Reunião de Ministras e Altas Autoridades da Mulher
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga
RUT	Registro Único Tributário
RVD	Regimento de certificação e verificação fitossanitária
SAC	Serviço de Atendimento ao Consumidor
SARC	Secretaria de Apoio Rural e Cooperativismo
SCF	Sistema de Consulta de Frotas
SEV	Sistemas Estaduais de Viação
SGP	Sistema de Gerenciamento das Permissões
SGT	Subgrupos de Trabalho
SGT-5	Subgrupo de Trabalho 5 – Transporte
Siscomex	Sistema Integrado de Comércio Exterior
SISMOT	Sistema de Cadastro dos Motoristas das Empresas Permissionárias ou Autorizatárias
SNV	Sistema Nacional de Viação
SRF	Secretaria da Receita Federal
STA	Seções de Trânsito Animal
STF	Supremo Tribunal Federal
STN	Secretaria do Tesouro Nacional
SULOG	Superintendência de Logística e Transporte Multimodal
SUPAS	Superintendência de Serviços de Transportes de Passageiros
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
SVN	Sistema Nacional de Viação

TAF	Termo de Autorização do Serviço realizado em regime de Fretamento
TAR	Termo de Autorização de Serviços Regulares
TCP	Transportador de Carga Própria
TEC	Tarifa Externa Comum
TIF/DTA	Conhecimento-Carta de Porte Internacional/ Declaração de Trânsito Aduaneiro
TKU	Toneladas por Quilômetro Útil
TRIC	Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
TSS	Tratamento Superficial Simples
EU	União Europeia
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
Unasul	União das Nações Sul-Americanas
VPC	Veículo Porta-Contêiner

SUMÁRIO

Introdução	19
1. Metodologia	21
2. Contextualização	23
2.1. Integração regional por blocos econômicos	23
2.2. Organizações internacionais	24
2.2.1. Associação Latino-Americana de Integração (Aladi) e o ATIT.....	25
2.2.2. Mercado Comum do Sul (Mercosul).....	26
2.3. Brasil 27	
2.3.1. Geografia e demografia	28
2.3.2. Mapa rodoviário	29
2.3.3. Características gerais do transporte de cargas.....	30
2.3.4. Características gerais dos transportes de passageiros	32
2.3.5. Ordenamento jurídico	34
2.3.6. Arranjo institucional relativo ao transporte terrestre internacional de cargas e passageiros	36
2.3.7. Processo de incorporação de acordos internacionais	38
2.4. Uruguai	39
2.4.1. Geografia e demografia	39
2.4.2. Mapa rodoviário	40
2.4.3. Características gerais do transporte de cargas.....	41
2.4.4. Características gerais dos transportes de passageiros	43
2.4.5. Ordenamento jurídico	44
2.4.6. Arranjo institucional para o transporte terrestre internacional.....	45
2.4.7. Processo de incorporação de acordos internacionais	45
3. Relações Brasil e Uruguai	47
3.1. Malha rodoviária	47
3.2. Malha ferroviária	48
3.3. Interações fronteiriças.....	49
3.4. Transporte rodoviário de cargas	50
3.5. Transporte rodoviário de passageiros.....	52
3.6. Transporte ferroviário de cargas e passageiros	52
4. Visitas técnicas	67

4.1. Associação Latino-Americana de Integração (Aladi)	67
4.2. Delegação permanente do Brasil junto à Aladi e ao Mercosul	68
4.3. Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO)	69
4.4. Eng. Lucio Cáceres	71
4.5. Secretaria do Mercosul	72
4.6. Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay (CATIDU) ..	73
5. Análises comparativas	74
5.1. Autorizações, documentos de transporte e serviços	74
5.1.1. Autorizações	74
5.1.2. Documentos de transporte	89
5.1.3. Serviços	99
5.2. Tarifas e pedágios	110
5.3. Seguros	117
5.4. Produtos perigosos	124
5.5. Normas técnicas	127
5.5.1. Faixas refletivas	135
5.5.2. Pneumáticos	136
5.5.3. Iluminação e sinalização de veículos	137
5.5.4. Para-brisas	138
5.5.5. Espelho retrovisor	138
5.5.6. Freio ABS	140
5.5.7. Cinto de segurança	141
5.5.8. Registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo	142
5.5.9. Reboque e semirreboque	142
5.5.10. Ruído	144
5.5.11. Fixação de assentos	144
5.5.12. Emissão de gases contaminantes	145
5.5.13. Extintor de incêndio	145
5.5.14. Resumo normas técnicas	147
5.6. Infrações e sanções	147
Referências	164
Apêndices	175
Apêndice 1 – Resumos da legislação brasileira	177
1. Autorizações, documentos de transporte e serviços	179

2. Tarifas e pedágio	199
3. Seguros	208
4. Produtos perigosos	217
5. Normas técnicas	220
6. Infrações e sanções	233
7. Mercado Comum do Sul (Mercosul)	241
Apêndice 2 – Resumos da legislação Uruguaia.....	280
1. Autorizações, documentos de transporte e serviços	280
2. Tarifas e pedágios	290
3. Seguros	290
4. Produtos perigosos	291
5. Normas técnicas	295
6. Infrações e sanções	302

INTRODUÇÃO

No que tange às relações internacionais, o Brasil é membro de diversos organismos de integração regional, dentre os quais destacam-se o Mercado Comum do Sul (Mercosul) e a União das Nações Sul-Americanas (Unasul). O Brasil tem firmado acordos bilaterais com diversos países da América do Sul, entre eles a Guiana, a Guiana Francesa (França) e a Venezuela, tendo em vista o desenvolvimento da regulação do transporte rodoviário de cargas e de passageiros e o estabelecimento dos princípios fundamentais de reciprocidade. Possui também acordos multilaterais, como é o caso do Acordo Tripartite nº 1 entre Brasil, Argentina e Uruguai.

Desse modo, o presente estudo busca, em suma, o levantamento, a análise e a comparação das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países que mantêm acordo diretamente com o Brasil.

Para tanto, o Relatório Parcial Comparativo 1 analisa e compara as legislações referentes ao arcabouço regulatório do transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros do Brasil e do Uruguai, completando o conjunto de atividades que, dentro do “Objeto 1 – Levantamento, análise e comparação dos instrumentos normativos”, compõem a “Fase 1 – Obter e organizar informações” e a “Fase 2 – Estudar os instrumentos normativos levantados e realizar análises comparativas”.

A decisão de iniciar as comparações pelo Uruguai deu-se em reunião de início do projeto, entre o LabTrans/UFSC e a ANTT, realizada em Brasília no dia 25 de janeiro de 2017. Nesta reunião convencionou-se que iniciar o projeto e, conseqüentemente, as visitas técnicas pelo Uruguai permitiria uma visão mais abrangente dos conflitos e interesses que influenciam na harmonização das normas do transporte rodoviário internacional, em função de tal país abrigar as sedes do Mercado Comum do Sul (Mercosul) e da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi).

O presente relatório está segmentado em seis capítulos, além desta introdução e das considerações finais, quais sejam:

- Metodologia
- Contextualização
- Relações entre Brasil e Uruguai
- Visitas técnicas

- Análises
- Comparações.

1. Metodologia

A metodologia utilizada no desenvolvimento dos estudos é caracterizada por dois marcos: (i) é empregado um método próprio, decorrente principalmente de observação de conteúdo do acordo mais relevante referente ao transporte internacional de cargas e passageiros na América Latina, o Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), enquadrando-se cada normativa por área de assunto predominante, para cada país, em temas; (ii) usa-se como alicerce analítico o método funcional do Direito Comparado para captar as divergências e semelhanças entre os múltiplos instrumentos normativos do Brasil e dos demais países analisados.

Nesse contexto, e no que tange ao processo operacional de estruturação lógica das normativas dos dois países analisados (Brasil e Uruguai), foram criadas divisões temáticas em função do conteúdo exposto no ATIT, no Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, nas atas de reunião do Mercosul e nos Acordos Bilaterais ou Multilaterais envolvendo os países ora analisados.

A fim de permitir a associação imediata entre as tratativas do Brasil e dos demais países estudados, optou-se pela separação dos seguintes temas:

- » Autorizações, documentos e serviços
- » Tarifas e pedágios
- » Seguros
- » Produtos perigosos
- » Normas técnicas
- » Infrações e sanções.

Além dessa classificação, todas as normativas foram verificadas quanto à existência de alterações ou revogações, e quanto à possibilidade, *in abstracto* e *a priori*, de sua harmonização neste primeiro momento, levando-se em consideração se eram normativas referentes ao transporte internacional.

Após essa triagem das normativas, partiu-se para a segunda etapa de comparação. Considera-se o método funcional do Direito Comparado como diretriz metodológica da etapa de comparação do relatório. Optou-se por seu uso pois, conforme defende Cury (2014), é possível desenvolver análises consistentes em abordagens holísticas que estudam

sistematicamente o objeto, considerando-se semelhanças funcionais entre diferentes ordenamentos jurídicos. Dessa forma, definiram-se os diferentes instrumentos normativos do Uruguai e suas competências, bem como suas equivalências com os órgãos no Brasil, para execução da tarefa sem prejuízos deliberativos para futura harmonização.

É importante ressaltar que certas definições sobre as quais versam as legislações estudadas são determinações acordadas entre os Estados, que possuem um mesmo entendimento geral, porém adaptado às especificidades regionais. Pode-se citar, como exemplo, o tratamento legal conferido ao transporte das mercadorias perigosas ou as questões de acessibilidade no transporte de passageiros.

No que diz respeito ao transporte de produtos perigosos, há a necessidade de uma normativa que resguarde a segurança de trabalhadores que tenham contato com eles. Apesar de cada país estabelecer uma normativa quanto ao assunto, há uma regra geral formulada na Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e assinada em 25 de junho de 1990, em Genebra, que fixa as bases para que normativas nacionais sejam elaboradas e colocadas em vigor em cada país. O Brasil internalizou essa regra, conhecida como Convenção 170, que trata da segurança na utilização desses produtos no trabalho, por meio do Decreto nº 2.657, de 3 de julho de 1988, incluindo-a em seu ordenamento jurídico nacional.

No caso da acessibilidade ao transporte sem discriminação às pessoas com deficiências, o Brasil internalizou, por meio do Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, a Convenção Internacional sobre o Direito das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinado em Nova Iorque no dia 30 de março de 2007. Posteriormente, foram promulgados decretos que tratam de temas específicos na questão da acessibilidade, como o passe livre.

Portanto, a futura harmonização das normativas aqui comparadas, que tratam desses temas, será realizada tendo como referência as normativas promulgadas pelos países em análise, que diferem entre si pois são adaptadas às especificidades de cada Estado, porém se baseiam nos mesmo princípios.

2. Contextualização

Com o propósito de compreender o contexto em que o ordenamento jurídico de cada país está inserido, este capítulo destina-se a consolidar informações sobre integração regional por blocos econômicos e organizações internacionais, além de apresentar dados específicos sobre a geografia, demografia, malha rodoviária, características gerais dos transportes de carga e de passageiros e os arranjos institucionais de cada país.

2.1. INTEGRAÇÃO REGIONAL POR BLOCOS ECONÔMICOS

Os blocos econômicos constituem processos de integração entre dois ou mais países que tenham interesse em se desenvolverem por meio de acordos e tratados. Há cinco níveis de integração, os quais variam conforme a adesão aos instrumentos facilitadores de comércio. O Brasil participa de alguns blocos, e a ação de harmonização da legislação rodoviária internacional de cargas e passageiros com países vizinhos caracteriza um avanço em alcançar um maior nível de integração.

O primeiro nível trata da Área ou Zona de Preferência Tarifária, em que os países criam acordos para diminuir o Imposto sobre Importação (II) incidente sobre um grupo ou a totalidade de mercadorias. As reduções são guiadas por um cronograma, podendo ser fixas ou gradativas e ter por objetivo a eliminação total da tarifa alfandegária, passando para o segundo nível de integração. Para isso, faz-se necessário o documento Certificado de Origem, que garante a procedência do produto como sendo de um país participante do bloco e sem o qual haverá necessidade de pagamento do imposto.

O segundo nível é a Área ou Zona de Livre-Comércio, em que são eliminados os IIs, criando-se uma preferência para compra de mercadorias dos países-membros e, com isso, a geração de empregos, entre outros fatores desenvolvimentistas. O Certificado de Origem faz-se necessário para evitar que países terceiros comprem de um dos integrantes do bloco e reexportem a mercadoria, sem pagar devidamente pelos direitos alfandegários.

No terceiro nível tem-se a União Aduaneira, marcada, além da isenção do II, pelo fato de os países-membros passarem a tratar igualmente as importações advindas de outros países com o uso de uma tarifa externa igual para todos, conhecida como Tarifa Externa Comum (TEC).

Como quarto nível de integração, tem-se o Mercado Comum, em que, além da ausência do II e da instauração da TEC, o tratamento de livre circulação é extrapolado para mão-de-obra e capitais; assim, podem-se eliminar as muitas barreiras de investimento estrangeiro entre os estados-membros, as quais atrasam os processos de internacionalização.

Por último, o nível de maior integração chama-se União Econômica. Sua diferença com relação aos demais níveis está no foco político-econômico, e não apenas econômico, das medidas. A criação de um Banco Central e a tentativa de implementação de uma moeda única caracterizam o foco em tornar o desenvolvimento mais homogêneo e preocupado com questões como: inflação, endividamentos e demais questões públicas.

Em função da temática central do projeto, transporte terrestre, serão analisadas organizações internacionais de integração regional, como Mercosul e Aladi, por debaterem esse tipo de tema e terem conseguido diversos avanços, inclusive no que se refere à homogeneização normativa entre Brasil, Uruguai, Paraguai, Argentina, Chile, Peru e Bolívia.

2.2. ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

As organizações internacionais (OI) multiplicaram-se após o fim da Segunda Guerra Mundial como mecanismos mantenedores de ordem e paz no sistema internacional. No Parecer Consultivo de 11 de abril de 1949, da Corte Internacional de Justiça, foi reconhecida a personalidade jurídica das OIs. Logo, são consideradas sujeitos de Direito Internacional Público, assim como os Estados.

Com o desenvolvimento das telecomunicações e o paralelo processo de globalização, as relações internacionais tornaram-se mais dinâmicas e frequentes. No que tange ao comércio internacional, essas mudanças criaram a necessidade de apoio institucional, por meio das organizações internacionais, para que se evitassem fraudes e concorrência desleal e se aumentasse a integração. Uma das formas de se alcançar esses objetivos, especificamente no sentido de integração logística, foi a criação de OIs cujo escopo de atuação envolve temas como: controle fronteira, infraestrutura logística, questões sobre transportes dos mais diversos modais, entre outros.

O Quadro 1 apresenta algumas OIs latino-americanas preocupadas com o processo de integração regional e voltadas à infraestrutura e coordenação logística, dentre as quais serão brevemente descritas apenas o Mercosul e a Aladi, que são de maior interesse ao projeto. Apresenta, também, os acordos mais representativos sobre essas questões, sendo eles o ATIT –

diretriz normativa destinada às comparações; e a Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), apenas a título de comparação da quantidade de países aderentes. Os países destacados em negrito fazem parte deste estudo.

	Organizações internacionais					Acordos	
	Mercosul	Aladi	Unasul	CAN	UE	ATIT	IIRSA
Argentina	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Brasil	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Bolívia	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Chile	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Colômbia	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Cuba	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Equador	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Guiana	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Guiana Francesa	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
México	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Paraguai	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Panamá	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Peru	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Suriname	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Uruguai	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros
Venezuela	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros	Países-membros

Quadro 1 – Organizações internacionais latino-americanas e seus participantes

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

2.2.1. Associação Latino-Americana de Integração (Aladi) e o ATIT

A Aladi foi criada a partir da assinatura, em 12 de agosto de 1980, do Tratado de Montevidéu, tendo como signatários: Argentina, Brasil, Bolívia, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, Guiana, México, Paraguai, Panamá, Peru, Uruguai e Venezuela. Seus princípios gerais são os seguintes: pluralismo em matéria política e econômica, convergência progressiva de ações parciais para a criação de um mercado comum latino-americano, flexibilidade, tratamentos

diferenciais com base no nível de desenvolvimento dos países-membros e multiplicidade nas formas de concertação de instrumentos comerciais.

Um dos feitos da Aladi em relação ao desenvolvimento do transporte terrestre na região foi a concepção do ATIT, assinado em 1º de janeiro de 1990 por Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Ele é o principal instrumento regulador da prestação de serviços de transporte internacional terrestre, tanto de cargas quanto de passageiros. A função do acordo é:

Adotar uma norma jurídica única reflita os princípios essenciais acordados por esses Governos, particularmente aqueles que reconhecem o transporte internacional terrestre como serviço de interesse público fundamental para a integração de seus respectivos países e no qual a reciprocidade deve ser entendida como o regime mais favorável para otimizar a eficiência desse serviço. (BRASIL, 1990)

O princípio de reciprocidade, nesse caso, representa a igualdade de direitos e deveres entre os países signatários do ATIT e estabelece que todas as normas sejam correspondentes, e que o tratamento dado às empresas estrangeiras prestadoras de serviço de transporte terrestre seja igual ao oferecido às empresas nacionais. O presente Relatório Comparativo fará uso dos artigos dispostos no ATIT como diretriz para os procedimentos a serem adotados pelos países estudados.

2.2.2. Mercado Comum do Sul (Mercosul)

O Mercosul é um processo de integração regional estabelecido pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, fundado a partir do Tratado de Assunção, de 1991. Apesar de conter em seu nome o termo “mercado comum”, o Mercosul é, na verdade, uma união aduaneira, pois sua integração conta apenas com a não cobrança de IIs entre os países-membros e uso da TEC para países terceiros. Logo, se não permite a livre circulação de capitais e mão-de-obra, não se enquadra na designação que leva em seu nome.

Há diversas deliberações visando à promoção da integração competitiva das economias nacionais para as oportunidades do mercado internacional por meio de acordos com países ou grupos de países. O Grupo de Trabalho número 5, que se habilita a desenvolver questões sobre transportes que interessam todos os países do bloco, também se engaja em promover igualdades operacionais e fiscalizatórias entre todos. Dessa forma, foi possível aproveitar atas de reuniões do Grupo para compreender o posicionamento dos membros

quanto a transporte internacional de cargas e passageiros. É citado com recorrência o ATIT como diretriz normativa de ação entre os países.

2.3. Brasil

Segundo o *Doing Business*, índice do Banco Mundial que mede a facilidade de fazer negócios em 190 países do mundo, o Brasil está na posição 123 do *ranking* (BANCO MUNDIAL, 2017). Com metodologia própria, os parâmetros analisados por essa classificação internacional são relacionados à facilidade em abrir empresas e executar contratos nos países, bem como à fluidez em desenvolver comércio internacional, entre outros. Além disso, é também valorado pelo Banco Mundial o Índice de Performance Logística (*Logistics Performance Index – LPI*), no qual o Brasil colocou-se em 55º lugar, de um total de 160 países avaliados, no ano de 2016 (IBRD; THE WORLD BANK, 2016, p. X). Esse índice considera alguns pontos, como a infraestrutura do país, o tempo de trânsito das mercadorias do importador ou exportador e a competência logística, relacionada à capacidade da mão de obra local.

Em 2016, de acordo com o AliceWeb do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), os principais produtos importados, por via rodoviária, pelo Brasil (em US\$ FOB) foram veículos automóveis, tratores, ciclomotores e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios; peixes e crustáceos, moluscos e outros invertebrados aquáticos; cereais; reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes; produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos, comestíveis.

Já os principais produtos exportados, por via rodoviária, foram: veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios; reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes; plásticos e suas obras; máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes; aparelhos de gravação ou de reprodução de som, aparelhos de gravação ou de reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios; papel e cartão; obras de pasta de celulose, de papel ou de cartão.

Os principais parceiros comerciais do Brasil, por via rodoviária, são: Argentina, Paraguai, Chile, Uruguai e Bolívia, sendo o modal rodoviário o segundo mais representativo no transporte de cargas internacional, em função de valor movimentado, tendo somado US\$ (FOB) 200.301.692.888 do ano de 1997 até fevereiro de 2017 (BRASIL, 2016).

2.3.1. Geografia e demografia

Maior país da América Latina e quinto maior país do mundo, o Brasil conta com extenso litoral e fronteiras terrestres com quase todos os países sul-americanos, exceto Chile e Equador. A maioria da população se encontra nos centros urbanos e no litoral, sendo que as regiões mais povoadas são o Sudeste e o Sul. Com a melhora da economia, a urbanização e a inserção da mulher no mercado de trabalho, a população está a caminho do mesmo ocorrido em países desenvolvidos: o encolhimento da população em função do baixo nível de natalidade, fato registrado no País pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2000 a 2015 (IBGE, 2017). A Tabela 1 demonstra os dados detalhadamente.

Geografia

Área total	8.515.767,049 km ² (incluindo 55.455 km ² de água)
Países de fronteira	Uruguai
	Argentina
	Paraguai
	Bolívia
	Peru
	Colômbia
	Venezuela
	Suriname
	Guiana
	Guiana Francesa
Quantidade de estados-membros	26
Quantidade de distritos federais	1
Demografia	
População	207.282.601 habitantes
Densidade demográfica	24,34 habitantes por km ²
População urbana	84%

Tabela 1 – Dados de geografia e demografia do Brasil

Fonte: IBGE (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

2.3.2. Mapa rodoviário

A malha rodoviária brasileira é uma das maiores do mundo, ficando atrás apenas de países como Estados Unidos, Índia e China. Esse fato não se deve apenas a suas dimensões continentais: esse modal é também o mais utilizado nacionalmente para escoamento da produção. A Figura 1, a seguir, ilustra a malha rodoviária federal brasileira.

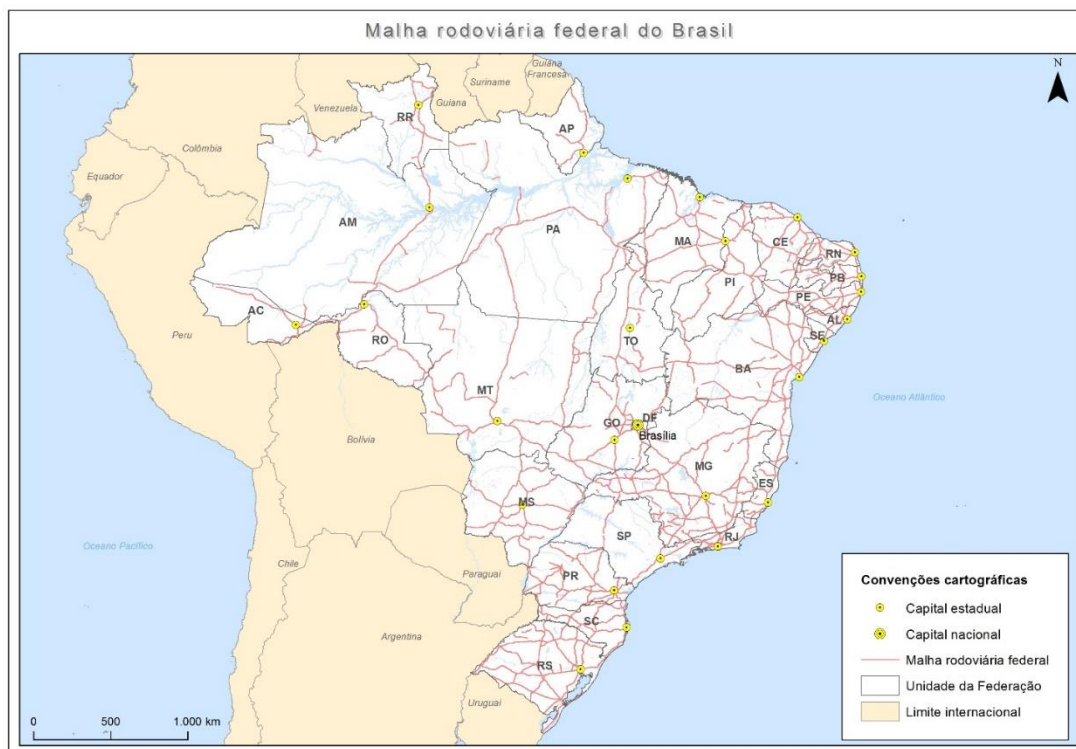


Figura 1 – Malha rodoviária federal brasileira

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Segundo os dados mais recentes divulgados pelo Sistema Nacional de Viação (SNV), datados de dezembro de 2015, a malha rodoviária nacional pavimentada representa apenas 12,3% do total, com 211.468,3 km. Já a malha não pavimentada tem a extensão de 1.351.978,10 km, representando 78,6% de toda a extensão rodoviária. Ainda há a malha planejada, com 157.309,3 km (9,1%), constituída de pontos de passagem ainda inexistentes, porém com planos para a realização de estudos da área para a posterior realização de obras. Na sua totalidade, a malha rodoviária brasileira possui 1.720.755,7 km. Na Figura 2 é possível visualizar a comparação da malha rodoviária brasileira pavimentada e não pavimentada em cada Unidade da Federação (MATTOS, 2015).

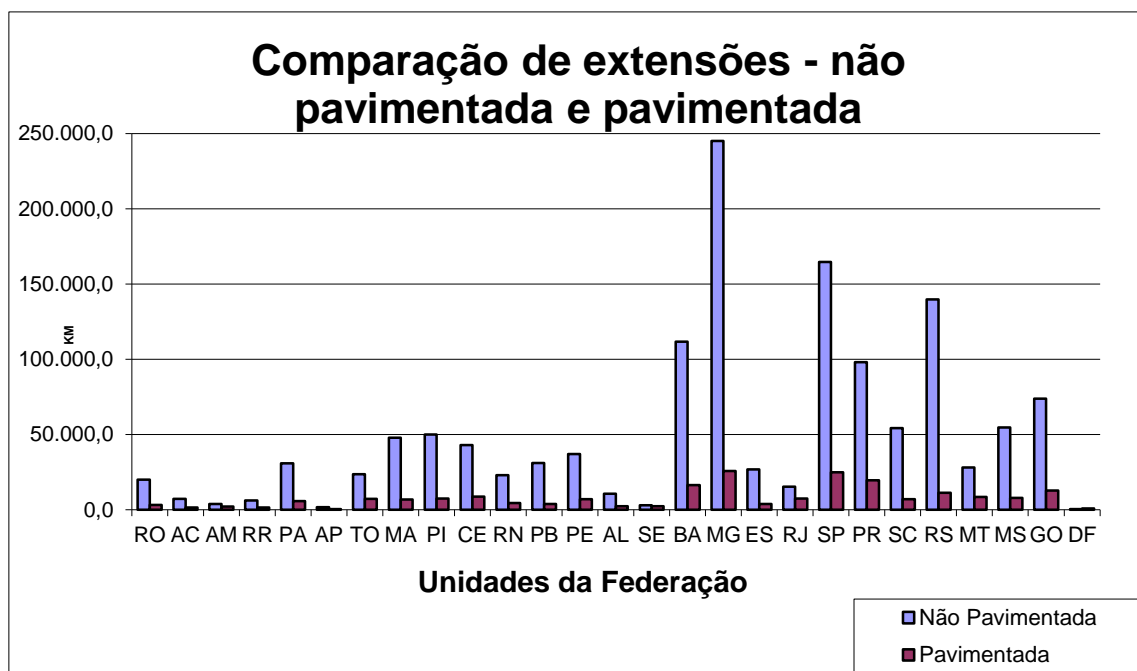


Figura 2 – Comparação de extensões: não pavimentada e pavimentada

Fonte: Mattos (2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

2.3.3. Características gerais do transporte de cargas

No Brasil, de acordo com o Boletim Estatístico da Confederação Nacional do Transporte (CNT) de fevereiro de 2017, 61,1% (mais de 480 milhões de toneladas por quilômetro útil – TKU) do transporte de cargas nacional é feito por meio do modo rodoviário (CNT, 2017a). Portanto, é fundamental observar como esse serviço está sendo desempenhado nos países em estudo, para futuramente dimensionar o impacto que a harmonização legislativa pode causar. Como citado anteriormente, o LPI mede seu *score* a partir de questionários respondidos por empresas que fazem uso dos serviços logísticos daquele país. Dentre os temas das diversas perguntas que são feitas, aqueles que envolvem explicitamente o transporte rodoviário são as taxas e encargos, a qualidade da infraestrutura e a competência e qualidade do serviço. Destaque-se que o tipo de resposta varia entre muito baixo, baixo, alto e muito alto.

A Tabela 2 sintetiza três tipos de parâmetros observados.

Tema	Taxas e encargos	Qualidade da infraestrutura	Competência e qualidade dos serviços
Tipo de resposta	Respondentes para "alto" ou "muito alto"	Respondentes para "baixo" ou "muito baixo"	Respondentes para "alto" ou "muito alto"
Portos	72,73%	63.64%	27.27%
Aeroportos	60%	45.45%	20%
Rodovias	40%	63.64%	27.27%
Ferrovias	36.36%	81.82%	0%
Armazenagem	45.45%	9.09%	45.45%

Tabela 2 – Avaliação da estrutura viária brasileira

Fonte: CNI (2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

2.3.3.1. Frota

A frota brasileira de veículos, segundo dados de abril de 2017 do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) da ANTT, é composta por um total de 1.684.774 veículos registrados (ANTT, 2017c). Conforme demonstrado na Tabela 3, o registro é feito pelo tipo de veículo e classificação da empresa transportadora.

Tipo de veículo	Total de transportadores			
	Autônomos	Empresas	Cooperativas	Total
Caminhão leve (3,5 t a 7,99 t)	67.265	48.670	1.034	116.969
Caminhão simples (8 t a 29 t)	227.898	218.082	3.769	449.749
Caminhão trator	117.101	295.119	7.717	419.937
Caminhão trator especial	549	1.811	56	2.416
Caminhonete / furgão (1,5 t a 3,49 t)	42.913	26.506	331	69.750
Reboque	7.588	28.846	272	36.706
Semirreboque	101.924	449.460	9.267	560.651
Semirreboque com 5ª roda / bitrem	382	1.336	81	1.799

Semirreboque especial	119	1.251	12	1.382
Utilitário leve (0,5 t a 1,49 t)	14.863	8.531	161	23.555
Veículo operacional de apoio	496	1.357	7	1.860
Total	581.098	1.080.969	22.707	1.684.774

Tabela 3 – Frota brasileira de veículos de transporte de carga

Fonte: ANTT (2017b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Segundo dados da ANTT (2017b), até março de 2017 foram registradas 684 empresas transportadoras, com uma frota de 51.329 veículos habilitados a operar em países estrangeiros com os quais o Brasil mantém acordo. Na via contrária, há 1.266 empresas estrangeiras habilitadas para o transporte de cargas no País, somando um total de 49.629 veículos.

2.3.4. Características gerais dos transportes de passageiros

As normas analisadas nos países tratam sobre o transporte individual e coletivo de passageiros. No entanto, o ATIT define como transporte de passageiros “aquele realizado por empresas autorizadas nos termos do presente Acordo para transladar pessoas, de forma regular ou ocasional entre dois ou mais países”, portanto, o foco será dado ao transporte coletivo de passageiros. Esse tipo de transporte permite aos usuários alguns benefícios, dentre os quais a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2017) aponta segurança, custo e conforto como determinantes em detrimento do uso de veículo particular ou motocicletas, que têm a flexibilidade de horários como principal diferencial para o usuário. Além disso, o uso do transporte coletivo gera impacto ambiental positivo, proporcionado pela diminuição da quantidade de veículos nas vias.

O transporte de passageiros pode ser do tipo regular, variando entre longa distância e semiurbano, ou do tipo fretado, sendo eventual ou contínuo. As diferenças são marcadas, em geral, pelas características dos veículos, a distância percorrida e a frequência do serviço. No transporte rodoviário, o principal motivo da viagem é o turismo, enquanto que no semiurbano é trabalho e estudo. Outra questão variável no que diz respeito ao transporte de passageiros é o tipo de regulamentação dada, demonstrado mais adiante na Seção 5, que trata das análises comparativas. Para melhor visualização do funcionamento do transporte terrestre de passageiros, a Figura 3 apresenta um esquema explicativo.

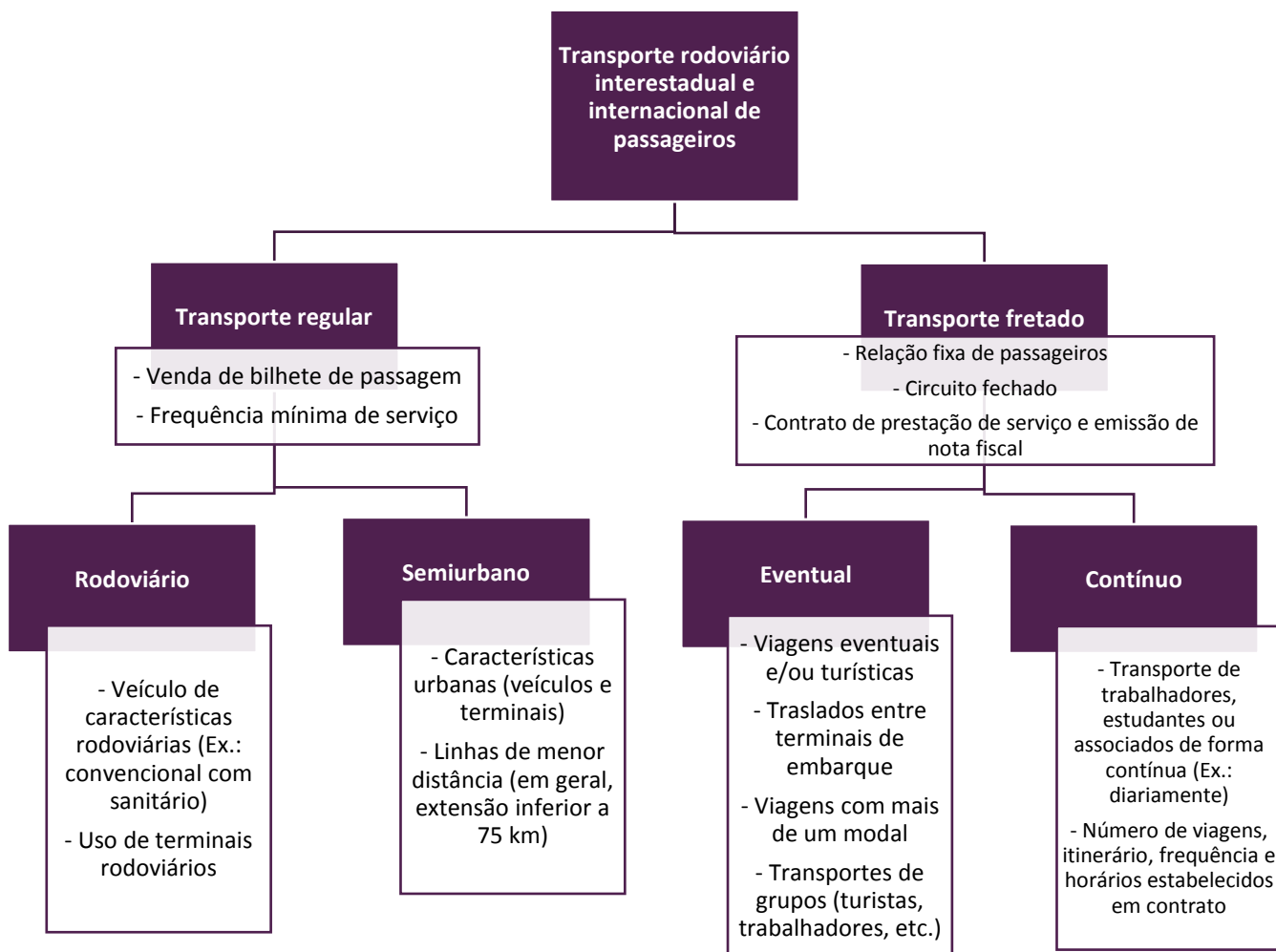


Figura 3 – Classificação dos serviços de transporte de passageiros

Fonte: ANTT (2015a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O órgão responsável pela regulação do transporte terrestre de passageiros é a ANTT, cujas atribuições são descritas a seguir:

Além do serviço rodoviário de longa distância, à ANTT também compete a gestão e controle do transporte rodoviário interestadual semiurbano, que é o serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Unidades Federativas que possuem características de transporte urbano. O serviço semiurbano também pode ser do tipo internacional, quando ultrapassa as fronteiras do país. Atualmente, a exploração de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros encontra-se sob a égide da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e demais normas aprovadas em Resolução, pela Diretoria Colegiada da ANTT. (ANTT, [2001]).

Segundo a ANTT (2015), até dezembro de 2015 havia 3.581 empresas cadastradas para o transporte rodoviário de passageiros, tendo sido executados cerca de 3,5 milhões de viagens nesse modal durante o ano de 2015, com, aproximadamente, 108 milhões de passageiros transportados.

Concomitante à ANTT, o órgão responsável pela representação do setor de transporte e logística no Brasil é a Confederação Nacional do Transporte (CNT), tratando-se de entidade privada máxima neste quesito. Essa confederação abrange sindicatos e associações nacionais, além de representar empresas de transporte, caminhoneiros e taxistas.

No que concerne ao transporte rodoviário internacional de passageiros, a CNT utiliza as categorizações: Ligações internacionais operadas com ônibus do tipo rodoviário (superiores a 75 km); e Ligações internacionais semiurbanas (inferiores a 75 km).

Dados de 2016, publicados no Anuário CNT do Transporte de 2017, mostram que o Brasil transportou 16.111 passageiros por meio de ligações internacionais operadas com ônibus do tipo rodoviário, e recebeu 115.246 passageiros por meio destas operações, tendo sido realizadas 24.197 viagens no total.

Em relação a viagens por ligação internacional semiurbana, em 2016, o Brasil registrou um total de 52.170 viagens, tendo transportado 247.483 passageiros e recebido 195.404 passageiros. (CNT, 2017c).

2.3.5. Ordenamento jurídico

A Constituição de 1988, também chamada de Constituição Cidadã, fundamenta o sistema institucional vigente na República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos estados e municípios e do Distrito Federal, constituindo-se em Estado Democrático de

Direito (BRASIL, 1988, Art. 1º). São poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Poder Legislativo, Executivo e Judiciário (Idem, Art. 2º). A forma de governo é republicana, o sistema, representativo e o regime, democrático (Idem, Art. 34, VII, a). Adotou-se o modelo semidireto de democracia manifestado logo no parágrafo único do art. 1º: “Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes ou diretamente, nos termos desta Constituição”.

A Federação é composta por 26 estados federados e o Distrito Federal, que gozam de autonomia referente às suas auto-organizações, sendo cada estado regido por uma Constituição delimitada pela Constituição Federal, que fixa em parte a estruturação estadual.

O Poder Executivo confere a chefia do Estado e a do Governo ao presidente da República, auxiliado pelos ministros de Estado (Idem, Art. 76). O presidente é eleito com mandato fixo, não dependendo de maioria política no Congresso Nacional para investir-se no cargo ou nele permanecer. O presidente e o vice-presidente são eleitos simultaneamente, no ano anterior ao término do mandato presidencial vigente (Idem, Art. 77), mediante eleição em dois turnos, com o intuito de assegurar que a pessoa eleita tenha obtido a maioria dos votos válidos, de modo que não haja questionamentos sobre a legitimidade de sua investidura no cargo. Já os ministros de Estado são auxiliares do presidente da República na direção superior da administração federal (Idem, Art. 76 e 84, II) e seus cargos são de livre nomeação e exoneração pelo presidente da República (Idem, Art. 84, I).

O Poder Legislativo elabora as leis, as normas gerais e abstratas a serem seguidas por todos. Além de exercer sua função legislativa do Estado, compete-lhe a importante atribuição de fiscalizar financeira e administrativamente os atos do Executivo (Idem, Art. 49, X). Na esfera federal, o Poder Legislativo é exercido pelo Congresso Nacional, que é composto por duas casas legislativas: a Câmara dos Deputados e o Senado Federal (Idem, Art. 44).

A Câmara dos Deputados é destinada à representação do povo, por 513 deputados que cumprem um mandato de quatro anos. Já o Senado brasileiro destina-se à gestão dos interesses nacionais dos estados-membros da Federação. É composto por três representantes de cada estado mais os do Distrito Federal, totalizando 81 senadores, igualmente eleitos por voto popular para mandatos de oito anos. O Congresso Nacional tem como principais atribuições a função legislativa, fiscalização e controle, julgamento de crimes de responsabilidade, a aprovação de emendas à Constituição Federal e funções deliberativas.

Ao Poder Judiciário compete a função jurisdicional do Estado, fundamentada pelo princípio da inafastabilidade do controle jurisdicional em que “a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito” (Idem, Art. 5º, XXXV), pelo princípio da inércia, em que o Poder Judiciário só se manifesta quando provocado, garantindo a sua imparcialidade, e pelo princípio do devido processo legal (Idem, Art. 5º, LIV). A regra de ingresso de seus membros de primeira instância é o concurso público de provas e títulos (Idem, Art. 93, I), e as demais promoções, até o último grau de carreira, são alternadas pelos critérios de antiguidade e merecimento, observando-se as normas estabelecidas pela Constituição (Idem, Art. 93, II). Para assegurar a independência do Poder Judiciário, a Constituição estabelece uma série de garantias aos próprios tribunais e aos membros do Poder Judiciário, sendo estas institucionais, de independência dos membros do poder judiciário, e de imparcialidade. A cúpula do Poder Judiciário brasileiro é o Supremo Tribunal Federal (STF), que tem a competência de (i) julgar as questões constitucionais, assegurando a supremacia da Constituição Federal (CF); (ii) julgar a decisão recorrida quando contrária ao dispositivo da Constituição Federal; (iii) declarar a inconstitucionalidade de tratado ou lei federal; (iv) julgar válida lei ou ato do governo local contestado em face da Constituição Federal; e (v) julgar válida lei local contestada em face de lei federal. Pode, mediante decisão de dois terços dos seus membros, aprovar súmula que tenha efeito vinculante em relação aos demais órgãos do Poder Judiciário e à administração pública, bem como proceder à sua revisão ou cancelamento (Idem, Art. 103-A).

À parte do Poder Judiciário está o Ministério Público, dispondo de autonomia financeira e administrativa (Idem, Art. 127, §2º). O Ministério Público tem por atribuição constitucional a defesa dos interesses sociais e individuais indisponíveis, não estando submetido hierarquicamente a nenhum dos poderes políticos do Estado brasileiro. A ele são atribuídas a defesa da ordem jurídica, a defesa do regime democrático e a tutela dos interesses sociais e individuais indisponíveis.

2.3.6. Arranjo institucional relativo ao transporte terrestre internacional de cargas e passageiros

No Brasil, a competência para regulação, análise e fiscalização dos assuntos relacionados ao transporte de cargas e passageiros, ao trânsito e às questões aduaneiras não é centralizada. Diferentemente da maioria dos países da América do Sul, tais temas não estão somente concentrados no MTPA. Isso decorre de razões geográficas e administrativas, como a escassez de recursos humanos, a extensão das fronteiras e do litoral e outros fatores, que

obrigam à delegação descentralizada de atribuições e competências, tanto as relacionadas ao transporte e à logística de fato, como as relativas ao sistema aduaneiro e à fiscalização de trânsito.

A seguir, apresenta-se uma breve descrição dos principais órgãos e suas respectivas atividades:

- » Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) – Órgão da Administração pública federal direta que tem como áreas de atuação a política nacional de transportes dos modais ferroviário, rodoviário, aquaviário e aeroviário. Suas ações abrangem a formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais para o setor, a participação no planejamento estratégico, a elaboração de diretrizes para a sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos.
- » Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – Autarquia sob regime especial vinculada ao MTPA, que regula as atividades de exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária federal e da atividade de prestação de serviços de transporte terrestre, segundo o Art. 1º do Regulamento da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Decreto nº 4.130/2002.
- » Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) – Autarquia sob regime especial, vinculada ao Ministério da Saúde, que promove a proteção da saúde da população, por intermédio do controle sanitário, da produção e da comercialização de produtos e serviços submetidos à vigilância sanitária, inclusive dos ambientes, dos processos, dos insumos e das tecnologias a eles relacionados, bem como o controle de portos, aeroportos e de fronteiras, segundo o Artigo 1º e 6º da Lei nº 9.782/1999.
- » Secretaria da Receita Federal – Subordinada ao Ministério da Fazenda, é responsável pelo exercício da administração aduaneira que compreende a fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, em todo o território aduaneiro (BRASIL, 1988, Art. 237). Fiscaliza, por exemplo, se a mercadoria recebeu as devidas anuências, oferecendo condições de sanidade e segurança para o uso do consumidor, assim como a observação das normas pelos importadores e exportadores e os recolhimentos devidos.
- » Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) – Órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito, tem como principal objetivo fiscalizar e fazer cumprir a legislação de trânsito e execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).
- » Conselho Nacional de Trânsito (Contran) – Órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito. Tem por competência estabelecer as normas de tráfego,

normatizar os procedimentos sobre habilitações apreendidas, expedir os documentos dos condutores de veículos, cuidar do registro e licenciamento de veículos, além de coordenar o Sistema Nacional de Trânsito.

- » Superintendência de Seguros Privados (Susep) - Autarquia vinculada ao Ministério da Fazenda, responsável pela autorização, controle e fiscalização dos mercados de seguros, previdência complementar aberta, capitalização e resseguros no Brasil.
- » Polícia Rodoviária Federal (PRF) - instituição policial ostensiva federal brasileira, subordinada ao Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP). Tem como principal função a garantia da segurança e do exercício da cidadania nas rodovias federais e em áreas de interesse da União. Combate as mais variadas formas de crimes nas rodovias federais do Brasil e também o monitoramento e a fiscalização do trânsito de veículos, bens e pessoas.
- » Polícia Federal (PF) - instituição policial brasileira, subordinada ao Ministério da Justiça, cuja função, de acordo com a Constituição de 1988, é exercer a segurança pública para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas, bem como dos bens e interesses da União, exercendo atividades de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras, repressão ao tráfico de entorpecentes, contrabando e descaminho, e exercendo com exclusividade as funções de polícia judiciária da União.

2.3.7. Processo de incorporação de acordos internacionais

Salvo os tratados internacionais de proteção dos direitos humanos que estão dispostos no Art. 5º, § 2º – “os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte” (BRASIL, 1988) –, a Constituição Brasileira não estabelece de forma expressa qual é a relação entre o direito interno e o direito internacional. Existem apenas indícios sobre como este será tratado internamente.

A partir da assinatura de um tratado internacional, que é de responsabilidade privativa do presidente da República (Idem, Art. 84, VIII), o Executivo deve, quando melhor lhe convier, enviá-lo para análise do Legislativo. Nota-se que o envio não obrigatoriamente deva ser imediato, já que a Presidência pode determinar estudos mais aprofundados sobre o tratado, ou, ainda, arquivá-lo. O envio para o Legislativo é acompanhado por uma exposição de motivos formulada pelo Ministério das Relações Exteriores, contendo as justificativas que levaram à assinatura do tratado, e também a análise dos dispositivos, justificando-os, junto ao texto integral do tratado.

Pautado no Art. 64 da Constituição, o Congresso Nacional apreciará o projeto e, caso haja a reprovação, é de sua competência exclusiva a resolução definitiva sobre tratados, acordos ou atos internacionais (Idem, Art. 49). Se o projeto for aprovado, emite-se o decreto legislativo que deve ser publicado no Diário Oficial da União. O decreto legislativo não aprova o tratado e, sim, autoriza a sua ratificação pelo presidente da República.

A Presidência, ao ratificar o tratado, emite o Decreto de Execução. Porém, o tratado só ganha eficácia após a troca de instrumentos de ratificação, quando for bilateral, ou quando de seu depósito junto à organização ou Estado responsável pelas funções de depositário, se multilateral, garantindo assim a incorporação por todos os Estados Partes.

Segundo o entendimento do Supremo Tribunal Federal (STF), uma vez formalizado, o tratado passa, via de regra, a ter força de lei ordinária, podendo, assim, rever disposição em contrário ou ser revogado diante de lei posterior. O tratado já incorporado poderá ser contestado no STF via Recurso Extraordinário, que versará sobre sua constitucionalidade (Idem, Art. 102, II).

No Brasil, o ATIT foi internalizado pela edição do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

2.4. URUGUAI

Observando-se a mesma sequência das análises realizadas primeiramente para o Brasil, registra-se que, por bases de dados do Banco Mundial (2016), a República Oriental do Uruguai está na 65ª posição da amostra de 190 países para se fazer negócios. Para o LPI (IBRD; THE WORLD BANK, 2016), o país se encontra no posto 65.

2.4.1. Geografia e demografia

Segundo menor país da América do Sul, ficando à frente apenas do Suriname, o Uruguai faz fronteira terrestre no Brasil com o Rio Grande do Sul, sendo a segunda menor fronteira do Brasil com outro país sul-americano. O país faz fronteira também com a Argentina. A Tabela 4 apresenta os principais dados de geografia e demografia do Uruguai.

Geografia

Área total	176.215 km ²
Países de fronteira	Brasil

	Argentina
Quantidade de departamentos	19
Demografia	
População	3.451.415 habitantes
Densidade demográfica	19 hab./km ²
População urbana	92%

Tabela 4 – Dados de geografia e demografia do Uruguai

Fonte: CIA (2017a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

2.4.2. Mapa rodoviário

Segundo informações do Anuário Estatístico de Transporte do MTOP (URUGUAI, 2016), o Uruguai conta com uma malha rodoviária com cerca de 77 mil quilômetros de extensão, dos quais 8,7 mil são rodovias federais que conectam a capital, Montevidéu, a todas as regiões do país. As rodovias no país são classificadas em: corredores internacionais, rede primária, rede secundária e rede terciária.

As rodovias que compõem os corredores internacionais são as principais vias de ligação entre as regiões do país. A parte da malha que é conhecida como rede primária contempla as rodovias que unem Montevidéu às capitais departamentais. E, por fim, as redes secundária e terciária contemplam as vias que dão acesso às pequenas localidades e/ou às zonas rurais do país. A Figura 4, a seguir, ilustra a malha rodoviária do Uruguai.



Figura 4 – Malha rodoviária do Uruguai

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

No ano de 2015, os automóveis representavam 95% da frota existente no Uruguai, enquanto caminhões e ônibus ficavam com a parcela restante, de 5%.

2.4.3. Características gerais do transporte de cargas

A parcela majoritária do transporte de cargas no Uruguai é realizada pelo modal rodoviário, haja vista que a malha rodoviária possui 77.732 km, contando com 7.743 km de rodovias pavimentadas e 69.989 km de rodovias não pavimentadas, ao passo que há apenas 1.498,1 km de malha ferroviária disponíveis para exploração de serviços.

Segundo dados do Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO), de 2015, as rodovias são responsáveis pela movimentação de 3.157.946 t de cargas e por 176.548 viagens (ingressos e egressos) pelas passagens de fronteira. As rodovias uruguaias contam, ainda, com corredores especiais para a circulação dos veículos, conforme suas especificações técnicas, estações de pesagem para fiscalização e postos de pedágio por toda sua extensão. A Tabela 5 apresenta a quantidade de viagens registradas nos pontos de fronteira entre Brasil e Uruguai no ano de 2015, especificadas por cidade, e a Tabela 6 exibe a quantidade, em toneladas, de mercadorias mobilizadas também no ano de 2015, entre os pontos de fronteira citados.

Fronteira	Viagens pelos pontos de fronteira		
	Ingressos	Egressos	Total
uruguaia			
Aceguá	924	1.776	2.700
Artigas	164	199	363
Bella Unión	1.520	81	1.601
Chuy	27.342	4.898	32.240
Rio Branco	10.767	8.025	18.792
Rivera	7.353	3.192	10.545
Total	48.070	18.171	66.241

Tabela 5 – Viagens pelos pontos de fronteira
 Fonte: MTOP (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Fronteira	Mercadorias transportadas pelos pontos de fronteira (t)		
	Ingressos	Egressos	Total
uruguaia			
Aceguá	47.955	22.126	70.081
Artigas	4.969	3.148	8.117
Bella Unión	1.800	36.272	38.072
Chuy	118.038	321.376	439.414
Rio Branco	153.453	207.254	360.707
Rivera	75.469	140.145	215.614
Total	401.684	730.321	1.132.005

Tabela 6 – Mercadorias transportadas pelos pontos de fronteira (t)
 Fonte: MTOP (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

As empresas responsáveis pelo transporte de cargas em território nacional podem ser profissionais ou não profissionais; já para o transporte internacional, a frota deve ser composta apenas por empresas profissionais. A frota profissional é composta por 30.205 veículos, segundo dados da Dirección Nacional de Transportes (2016), sendo estes, conforme a classificação de veículos uruguaia: caminhões do tipo C11, C12, C13; tratores do tipo T11, T12; caminhões com reboque do tipo R11, R12; e tratores com semirreboque S1, S2 e S3. A frota não profissional é composta por 17.472 veículos, com as mesmas classificações de veículos das empresas profissionais.

Na Tabela 7 é possível visualizar a frota de veículos transportadores de carga, categorizados pelo tipo de prestação de serviço (profissional ou não profissional) e pela classificação do veículo. A contagem considera veículos registrados até o ano de 2015.

Tipo de veículo	Total de transportadores		
	Profissionais	Não profissionais	Total
C11	6.576	13.504	20.080
C12	5.059	1.817	6.876
C13	0	4	4
T11	1.623	146	1.769
T12	4.119	366	4.485
R11	4.121	575	4.696
R12	1.884	122	2.006
S1	89	112	201
S2	3.383	514	3.897
S3	3.396	312	3.708
Total	30.205	17.472	47.677

Tabela 7 – Dados de geografia e demografia do Uruguai
 Fonte: MTOP (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Segundo o MTOP do Uruguai, entende-se por transportadores profissionais de carga terrestre aqueles que realizam o transporte para terceiros, em serviços nacionais ou internacionais, como fretes. Em contrapartida, os transportadores não profissionais de carga terrestre compreendem aqueles que transportam sua própria mercadoria ou insumos de sua empresa.

2.4.4. Características gerais dos transportes de passageiros

No Uruguai, o órgão responsável pelo transporte rodoviário internacional de passageiros é a Dirección Nacional de Transporte (DNT), vinculada ao MTOP. Cabe à DNT fazer com que se cumpra a normativa existente no setor de transporte de cargas e passageiros por via terrestre.

Segundo a DNT, no âmbito nacional o transporte de passageiros em serviços regulares foi responsável, em 2015, pelo deslocamento de 81,9 milhões de passageiros. O transporte regular é dividido em linhas de curta (destino entre 60 e 120 km), média (destino entre 120 e 240 km) e longa (destino maior que 240 km) distância, sendo essas três responsáveis pelo

trânsito de 21,9 milhões de passageiros no ano de 2015. Há, ainda, a linha suburbana, que representa a maior parte do percentual do transporte interno, com 60 milhões de passageiros, também em 2015.

Quanto ao transporte internacional, especificamente, no período de março de 2003 até dezembro de 2015 registrou-se um total de 297.213 ingressantes pelas passagens de fronteira (DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIÓN, 2016).

2.4.5. Ordenamento jurídico

A Constituição de 1830 e as diversas emendas sancionadas pelo voto universal fundamentam o sistema institucional vigente na República Oriental do Uruguai. A forma de governo é democrática republicana (URUGUAY, 1967, Art. 82), e nesta os órgãos representativos surgem do exercício direto da soberania, por meio do voto popular para legisladores nacionais e municipais, presidente e vice-presidente da República e intendentes municipais. São poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Poder Legislativo, o Executivo e o Judiciário.

A República Oriental do Uruguai é um Estado Unitário, porém com ampla descentralização administrativa e territorial, subdividindo-se em 19 departamentos, cada um deles governado por um intendente eleito pela população a cada cinco anos e por uma Junta Departamental de 31 membros, que atuam como o poder legislativo departamental.

Assim como no Brasil, o regime de voto para a eleição de presidente e vice-presidente adota o sistema de dois turnos, visando a confirmação de que a pessoa eleita tenha obtido a maioria dos votos válidos. Ao presidente são outorgadas a chefia do Governo e a chefia do Estado. O período de governo é de cinco anos. O Poder Executivo é exercido pelo presidente da República e pelo Conselho de Ministros, que precisam ter a maioria parlamentar e podem ser censurados pelo Parlamento.

O Poder Legislativo Nacional é formado por três órgãos: o Senado, composto por 31 membros eleitos diretamente pelo povo, sendo concedido ao vice-presidente da República o cargo de presidente do Senado; a Câmara dos Representantes, composta por 99 deputados; e a Assembleia Geral, que é a reunião conjunta das duas câmaras. O Poder Legislativo exerce predominantemente a função legislativa e de controle.

O Poder Judiciário tem como órgão máximo a Suprema Corte de Justiça, que é formada por cinco membros eleitos pela Assembleia Geral com mandatos de 10 anos, podendo ser reeleitos após um intervalo de 5 anos. Abaixo da Suprema Corte estão os tribunais de apelação

com seus membros nomeados pela Suprema Corte, assim como os Juízos Letrados e os Juízos de Paz.

2.4.6. Arranjo institucional para o transporte terrestre internacional

No Uruguai, a regulação, a análise e a fiscalização dos assuntos relacionados ao transporte de carga e passageiros são de competência do MTOP, as questões relativas ao trânsito são atribuídas à Unidad Nacional de Seguridad Vial, e as questões aduaneiras estão sob a responsabilidade da Dirección Nacional de Aduanas. Percebe-se uma maior centralização se comparado ao Brasil, já que as obrigações se concentram nos órgãos de origem e não são delegadas a agências, conselhos e secretarias.

A seguir, apresenta-se uma breve descrição dos principais órgãos e suas respectivas atividades:

- » Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) – Órgão da administração pública federal direta que é responsável pela política nacional de transportes em todos os seus modais, atuando na coordenação das empresas públicas relacionadas a sua atividade e competência, junto aos governos departamentais e a outras organizações estatais e privadas, de forma a otimizar a gestão e aplicação dos recursos.
- » Unidad Nacional de Seguridad Vial – Órgão relativamente novo. Vinculado ao poder executivo, criado por meio da Lei nº 18.113/2007, subordinado ao MTOP (Art. 1º), que tem como objetivo a regulação e o controle das atividades relativas ao trânsito e a segurança viária em todo o território nacional (Art. 5º). Responsável por promover a política nacional de segurança viária para que todos os usuários das vias de trânsito circulem de forma segura.
- » Dirección Nacional de Aduanas – Órgão administrativo nacional instituído pela Lei nº 19.276/2014, responsável pela aplicação da legislação aduaneira e pela facilitação e segurança do comércio, sendo de sua competência a gestão e a organização, direção e controle dos serviços aduaneiros.

2.4.7. Processo de incorporação de acordos internacionais

O procedimento interno previsto pela Constituição da República, art. 168, XX, e art. 85, VII, para a ratificação da vontade do Estado uruguaio de vincular-se a um tratado, é um ato jurídico que requer a participação do Poder Executivo e Legislativo.

O Poder Executivo negocia e adota o texto do tratado, e encaminha-o para o Poder Legislativo, que decidirá sobre a aprovação ou reprovação do texto negociado e adotado pelo Poder Executivo. Após a aprovação, o Poder Executivo comunica às partes, e aos depositários, que o Estado uruguaio cumpriu os requisitos internos prescritos na sua Constituição e que está em condições de efetivar seu compromisso internacional.

Nota-se que a Constituição outorga a participação do Poder Legislativo, exclusivamente, no processo de incorporação dos tratados internacionais. Em consequência, sua desvinculação desses tratados é de competência exclusiva do Poder Executivo.

No Uruguai, o ATIT foi internalizado pela Resolução do Ministerio de Transportes y Obras Públicas de 10 de maio de 1991. Segundo Büsch (apud Perotti, 2003), o Uruguai reconhece o trâmite simplificado para tratados que não resultem a gravames ao patrimônio, não modifiquem ou conflitem com leis do congresso e se enquadrem dentro das atribuições exclusivas do Poder Executivo, como é o caso do ATIT, autorizando o seu reconhecimento apenas por deliberação do Executivo.

3. Relações Brasil e Uruguai

As relações entre Brasil e Uruguai vêm se estabelecendo desde a colonização da América por portugueses e espanhóis. As disputas territoriais das coroas deram lugar à cooperação regional por meio da assinatura de acordos e da adesão aos organismos internacionais, como o Mercosul e a Aladi. Após o período colonial, é possível afirmar que os dois países mantêm relações pacíficas e também comercialmente frutíferas.

Segundo o Itamaraty,

A boa qualidade do diálogo político, somada à existência de vínculos econômicos substanciais, possibilita que a integração entre os dois países alcance considerável densidade em diversas áreas. Iniciativas adotadas em parceria com o Uruguai frequentemente servem de modelo para o processo de integração regional (BRASIL, 2017b).

Conforme o banco de dados Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), há um total de 4.176 trabalhadores uruguaios com carteira assinada no Brasil. Os principais estados a empregar funcionários dessa nacionalidade, por ordem decrescente, são: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná (BRASIL, 2016).

3.1. MALHA RODOVIÁRIA

Comparando as extensões das malhas rodoviárias do Brasil e do Uruguai, percebe-se que a uruguaia tem apenas 4,57% da extensão da malha brasileira, valor notavelmente menor. Porém, apesar da diferença considerável na extensão das malhas, é importante ressaltar que o território uruguaio representa em tamanho somente 20,2% do território brasileiro, sendo este um fator a ser considerado ao analisar a extensão das suas rodovias, como exibido pela Tabela 8. Na Figura 5 é possível visualizar a escala dos valores mencionados.

	Área territorial	Extensão da malha rodoviária
Brasil	8.515.767,05	1.700.000
Uruguai	176.215,70	77.732

Tabela 8 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Uruguai

Fonte: Brasil (2016) e Uruguai (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)



Figura 5 – Malha rodoviária do Brasil e do Uruguai

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

3.2. MALHA FERROVIÁRIA

O Brasil possui 28.538 km de malha ferroviária, dos quais 7.223 km estão na malha sul, que está conectada à rede uruguaia (ANTT, 2015a). A extensão da rede ferroviária uruguaia em operação é de 1.673 km. O Brasil é o décimo país do mundo em extensão da malha ferroviária, e o Uruguai consolida-se em 78º, segundo dados de 2014 da Central Intelligence Agency (CIA, 2017b).

Embora com bitolas diferentes (a Uruguia tem suas vias em bitola padrão de 1,435 m, e a brasileira, na malha sul, tem bitola métrica), as malhas encontram-se interligadas nas cidades de Santana do Livramento e Rivera. O pátio de Santana do Livramento e o trecho Santana do Livramento–Rivera são constituídos de bitola mista (1,435/1,00 m).

A RUMO/ALL é a atual concessionária da malha sul. Já a Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) é a empresa estatal do Uruguai encarregada da operação do transporte ferroviário e da manutenção da rede ferroviária uruguaia.

	Área territorial	Extensão da malha ferroviária
Brasil	8.515.767,05	28.538
Uruguai	176.215,70	1.673

Tabela 9 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Uruguai

Fonte: CIA (2017a; 2017b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

3.3. INTERAÇÕES FRONTEIRIÇAS

A fronteira entre Brasil e Uruguai, que se localiza ao sul do estado do Rio Grande do Sul, possui um total de 1.069 km, e se estende desde a tríplice fronteira Brasil–Argentina–Uruguai até a foz do Arroio Chuí, possuindo seis cidades gêmeas, ou seja, cidades que são cortadas por linhas de fronteira.

A classificação de fronteira aplicada às cidades gêmeas foi baseada na definição de fronteiras propostas por Arnaud Cuisinier-Raynal (2001). Sendo assim, as interações entre fronteiras podem ser classificadas como: margem; zona-tampão; frentes; capilar e sinapse.

- A fronteira margem é aquela que, apesar da proximidade territorial, não resulta em interação considerável entre as partes. Normalmente acontece quando um dos lados da fronteira não possui infraestrutura adequada, gerando uma falta de interesse em políticas de cooperação transfronteiriça.
- A fronteira tampão é caracterizada pela fronteira que, por possuir áreas estratégicas, é bloqueada pelo Estado. São, em geral, áreas de preservação natural.
- A fronteira tipo frente é a denominação para interações fronteiriças de povoamento ocorrentes há mais de cinquenta anos.
- A fronteira tipo capilar possui interação entre as cidades gêmeas, porém em nível local, em que as trocas ocorrem entre as populações próximas, não envolvendo questões internacionais.
- A fronteira tipo sinapse caracteriza-se pelo alto grau de troca entre as populações fronteiriças, englobando as cidades gêmeas mais dinamizadas.

Em geral, as fronteiras podem ser classificadas por mais de um tipo, porém é possível identificar o tipo de interação que sobressai em relação aos outros.

No caso do Uruguai, das seis cidades gêmeas fronteiriças, cinco são do tipo sinapse e apenas uma do tipo capilar. As sinapses concentram a maior parte do fluxo entre os dois países,

destacando-se a fronteira Santana do Livramento–Rivera, que possui a maior população. O Quadro 2 traz o detalhamento das fronteiras entre Brasil e Uruguai.

Brasil		Uruguai	
Cidade	Tipologia de interação fronteiriça	Limite	Cidade gêmea
Chuí	Sinapse	Fronteira seca – uma avenida separa as duas soberanias: a Av. Internacional	Chuy
Jaguarão	Sinapse	Ponte Barão de Mauá	Rio Branco
Aceguá	Capilar	Fronteira seca – uma rua separa as duas cidades	Aceguá
Santana do Livramento	Sinapse	Fronteira seca – o marco demarcatório é a Praça Internacional, com obelisco na linha divisória	Rivera
Quaraí	Sinapse	Ponte Internacional da Concórdia	Artigas
Barra do Quaraí	Sinapse	Ponte Internacional	Bella Unión

Quadro 2 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Uruguai

Fonte: Ministério da Integração Regional (BRASIL, 2005a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O Mercosul dispõe sobre as áreas de controle integrado (ACI), que visam promover maior cooperação entre as aduanas dos Estados Parte. As ACIs são divididas entre: ACI Trânsito Vicinal e Turístico, onde são exercidos os controles relativos ao trânsito de pessoas e veículos; e ACI Cargas, que realiza os controles integrados referentes às importações e exportações entre os Estados Partes.

Segundo o *site* da Receita Federal (2017), a Integração ainda não está completa, havendo apenas uma certa integração no modal rodoviário nas fronteiras: Quaraí/Artigas, com cabeceira única do lado uruguaio; Santana do Livramento/Rivera, com cabeceira única do lado brasileiro; Aceguá/Aceguá, com cabeceira única do lado brasileiro; e integração parcial com cabeceira única do lado brasileiro na fronteira Jaguarão/Rio Branco.

3.4. Transporte rodoviário de cargas

Com relação ao transporte rodoviário de cargas, nas trocas entre Brasil e Uruguai, observa-se que a frota brasileira habilitada a operar no Uruguai é quase seis vezes maior do que a uruguaia habilitada a operar no Brasil (ANTT, 2017c). A Tabela 10 apresenta a relação da frota das empresas brasileiras habilitadas a operar no Uruguai e das empresas uruguaias que estão habilitadas a operar no Brasil.

Empresas habilitadas	Quantidade de empresas	Frota
Brasileiras no Uruguai	282	24.306
Uruguaias no Brasil	181	4.073

Tabela 10 – Frota das empresas brasileiras e uruguaias habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional entre os países

Fonte: ANTT (2017b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Outro fator relevante para o transporte rodoviário de cargas entre os países são os intercâmbios comerciais realizados. A partir de dados gerados no AliceWeb (BRASIL, 2017a), no intervalo de 1997 a 2016, constata-se que o modal rodoviário foi o de maior utilização, tanto nas importações quanto nas exportações, do Brasil com o Uruguai. A participação de ambos os países no Mercosul e a configuração da fronteira terrestre com comunicação ferroviária pouco expressiva é um fator determinante para que isso ocorra. A Tabela 11 apresenta esses dados.

Exportações

	Período	US\$ FOB	Peso líquido (kg)	Quantidade	Percentual rodoviário
Todos os modais	01/1997 até 12/2016	27.757.508.565	29.695.951.696	9.735.828.452	62%
Rodoviário	01/1997 até 12/2016	17.311.362.805	11.772.607.502	8.980.988.763	

Importações

	Período	US\$ FOB	Peso líquido (kg)	Quantidade	Percentual rodoviário
Todos os modais	01/1997 até 12/2016	20.795.900.105	26.926.263.243	2.625.343.276	63%
Rodoviário	01/1997 até 12/2016	13.192.801.889	13.882.293.678	1.588.620.012	

Tabela 11 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com o Uruguai

Fonte: BRASIL (2017a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O comércio significativo entre o Brasil e o Uruguai é estudado pela Câmara de Comércio, Indústria, Agricultura e Turismo Brasil Uruguai (2016), que constatou que, em 2015, o grupo combustíveis (que representa 48,2% do valor total exportado) e o grupo automóveis (10,7%) representam a maior parte do que o Brasil exporta para o Uruguai. Por outro lado, os derivados do leite (14,3%), o grupo de automóveis (11,4%), amidos e féculas (9,2%), e as carnes (7,9%), representam os produtos de maior significância dentre os que o Uruguai exporta para o Brasil.

3.5. Transporte rodoviário de passageiros

De acordo com o Anuário Estatístico de 2017 do Ministério do Turismo, 284.113 uruguaios vieram ao Brasil no ano de 2016, sendo que 165.731 (58,33%) vieram por transporte rodoviário, seja carro próprio ou ônibus. Do número total, 4,3% têm residência permanente no Uruguai; esse número sobe para 8% se for analisado somente o número de turistas que vieram por rodovias.

As porcentagens podem não parecer expressivas, mas há que se levar em conta que o Uruguai possui uma das menores populações da América do Sul, maior apenas que a da Guiana e a do Suriname. A partir dessa ressalva, nota-se a expressiva quantidade de uruguaios que utilizam o transporte rodoviário para ingressar no País, menor somente que a quantidade de turistas argentinos no Brasil.

Já os brasileiros, segundo o anuário de 2016 do Ministério do Turismo do Uruguai, representaram, em 2015, 16% dos turistas que ingressaram no país, totalizando 473.605 turistas brasileiros. Desse total, 278.954 ingressaram por rodovia, representando 58,9% do total.

3.6. Transporte ferroviário de cargas e passageiros

Atualmente não há transporte ferroviário de cargas e de passageiros entre Brasil e Uruguai. De acordo com a Declaração de Rede de 2016 (ANTT, 2016a), o trecho da malha sul que faz a ligação com o Uruguai está com ocupação subutilizada ou sem tráfego de cargas. A Declaração de Rede informa ainda que o pátio de Santana do Livramento não mais se encontra em operação.

A Deliberação nº 124, de 6 de julho de 2011, estabeleceu condições e fixou prazos para regularizar a situação de trechos e ramais ferroviários subutilizados ou sem tráfego de cargas. Conforme a Deliberação (ANTT, 2011):

Art. 2º. No prazo de 60 (sessenta) dias, contados da publicação desta Deliberação, deverão ser apresentados, pela Concessionária, à ANTT, os respectivos cronogramas físicos para execução de obras de recuperação dos trechos e ramais ferroviários indicados a seguir, de forma a adequá-los para o transporte de cargas, no mínimo nas mesmas condições previstas quando da celebração dos respectivos Contratos de Concessão e de Arrendamento.

[...]

IX - Trecho: Entroncamento - Livramento; Extensão: 156 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

[...]

Projetos foram iniciados para revitalizar a ligação ferroviária entre os dois países. Conforme o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan), desde 2011 está em andamento o projeto de revitalização do corredor ferroviário Montevideu-Cacequi. O trecho interligará, por via ferroviária, a cidade de Montevideu (Uruguai) à malha sul e sudeste do Brasil.

Ainda segundo o Cosiplan (2016), o projeto irá melhorar a integração física do Mercosul, principalmente em relação ao transporte de cargas. Atualmente, a carga transportada entre os dois países concentra-se na modalidade rodoviária, via BR-293/RS e BR-158/RS.

O Brasil comprometeu-se a recuperar o trecho ferroviário brasileiro, com 156 km de extensão, de Cacequi até Santana do Livramento, na fronteira com o Uruguai (cujo tráfego foi suspenso há 10 anos), mediante a execução de serviços de substituição de dormentes, correção geométrica da via, reforço de lastro, recuperação de drenagem superficial, limpeza de cortes e recuperação de estruturas de pontes. Já o Uruguai recuperará o trecho de Montevideu a Riviera, de 422 km de extensão, com a substituição de trilhos, dormentes e lastro. As obras encontram-se em execução, com finalização estimada para o primeiro trimestre de 2018.

O ATIT regula, em seu Capítulo III, o transporte internacional por ferrovia:

Artigo 36.

I. Para os efeitos do presente capítulo por:

1. Transporte internacional de carga por ferrovias: a atividade pela qual mercadorias são transladas através da modalidade ferroviária, de um lugar a outro situados em distintos países; da mesma forma, se consideram incluídas nessa atividade as operações de manuseio ou armazenamento de tais mercadorias, quando as mesmas façam parte do mencionado traslado.

2. Carga ou mercadoria: toda coisa móvel suscetível de ser transportada, à exceção das bagagens dos passageiros.

3. Transportador: qualquer pessoa, física ou jurídica, que se obrigue, por si ou terceiros que atuem em seu nome, a efetuar o transporte terrestre internacional de carga, de acordo, com as disposições estabelecidas no presente capítulo.

4. Ferrovia: a empresa ou empresas ferroviárias dos países signatários do presente Acordo que participam de um determinado transporte internacional.

5. Estação: as estações ferroviárias, aí incluídos seus desvios particulares, os portos dos serviços de navegação e todas as demais instalações abertas ao público para execução do transporte.

6. Armazenamento: a custódia de mercadorias num armazém, depósito ou área a céu aberto, quando a mesma seja realizada pela ferrovia, ou ainda através de agentes seus ou de terceiros, porém sob sua responsabilidade.

7. Manuseio: a realização de qualquer operação de carregamento, descarregamento ou transbordo de mercadorias, assim como eventuais operações efetuadas para formar ou organizar lotes, sempre que as mesmas sejam realizadas pela ferrovia, através de agentes seus ou de terceiros, porém sob sua responsabilidade.

8. Conhecimento-carta de porte: o documento de transporte, cuja emissão e assinatura por parte de expedidor e da ferrovia comprova que esta tomou a seu cargo as mercadorias recebidas daquele, com vistas ao seu traslado e entrega, de acordo com o disposto no presente capítulo.

9. Remetente, embarcador, expedidor ou consignador: a pessoa, física ou jurídica que, por conta própria ou de terceiros, formaliza o contrato de transporte internacional de cargas por ferrovia, entregando-as, para esse feito, à empresa ferroviária.

10. Destinatário: a pessoa, física ou jurídica, a quem são enviadas as mercadorias e que, como tal, é designada no conhecimento-carta de porte ou indicada numa ordem posterior à emissão do mesmo.

11. Consignatário: a pessoa, física ou jurídica, autorizada a receber as mercadorias e que, como tal, é designada no conhecimento-carta de porte ou indicada numa ordem posterior à emissão do mesmo.

12. Carregamento: a ação e efeito de carregar uma mercadoria.

13. Descarregamento: a ação e efeito de descarregar uma mercadoria.

14. Remessa, despacho ou consignação: a mercadoria ou mercadorias amparadas por um conhecimento-carta de porte.

15. Estação de origem, expedidora ou de procedência: a estação ferroviária onde se entrega a mercadoria ao transporte.

16. Estação de destino ou destinatária: a estação ferroviária onde o remetente indica que seja entregue a mercadoria ao consignatário.

17. Tarifa de transporte: o conjunto de condições, previamente estabelecidas, em que se baseia a formalização do contrato de transporte.

18. Frete ou preço de transporte: a quantia a ser percebida pela ferrovia pelos serviços por ela prestados, mediante a aplicação das tarifas vigentes.

19. Despesas de transporte: toda alocação de recursos que a ferrovia deva efetuar para assegurar o cumprimento do contrato de transporte, seja por serviços por ela mesma prestados, sempre que não estejam previstos nas tarifas vigentes, seja por serviços que deva contratar com terceiros para cumprimento dos mesmos fins.

20. Receita: a retribuição relativa a fretes, preços ou despesas de transporte, cuja importância em dinheiro seja exigível contra a entrega de um recibo de valor idêntico e no qual constem explicitamente as prestações globais que lhe dão origem.

Qualquer referência a uma pessoa, física ou jurídica, se entenderá como feita, além disso, a seus empregados ou agentes.

III. As definições incluídas neste artigo não afetarão as terminologias aplicadas por outros organismos, já que elas se referem a termos ou expressões aplicáveis tão somente ao transporte internacional por ferrovia.

Artigo 37.

1. Ressalvadas as exceções previstas no parágrafo 5 deste artigo, este capítulo é aplicável às remessas de cargas entregues para transporte com uma carta de porte internacional direta, Conhecimento-Carta de Porte Internacional-TIF, emitida para percursos que incluem os territórios de, pelo menos, dois países e que compreendam exclusivamente linhas e estações relacionadas nas listas acordadas pelas empresas ferroviárias.

2. Mediante prévio acordo, as ferrovias poderão aceitar transporte a estações não previstas, cuja inclusão nas listas será providenciada com interveniência da Câmara de Compensação de Fretes. Também se considerará como transporte internacional de carga por ferrovia, submetido às disposições deste capítulo, aquele em que, estando envolvidos pelo menos dois países, parte do transporte se efetue meios e sempre que os manuseios e movimentações não ferroviários sejam de responsabilidade e se realizem por conta das empresas ferroviárias em cujos países se levam a cabo essas operações.

3. Este capítulo é aplicável unicamente aos transportes de cargas efetuados segundo a modalidade de vagão lotado.

4. Remessas menores poderão ser aceitas sempre que se cinjam às condições e tarifas do transporte por vagão lotado, isto é, serão avaliadas pela tonelagem mínima que tenha sido estabelecida para a mercadoria, segundo as tarifas de vagão lotado, em cada uma das empresas contratantes do transporte.

5. Constituirão exceções ao campo de aplicação deste capítulo as remessas cujas estações de origem e destino estejam situadas no território de um mesmo país e circulem por outro em trânsito, caso os países e ferrovias interessados tenham acordado não considerar tais remessas como internacionais.

6. Este capítulo não será aplicável aos transportes regulados por Convênios Postais Internacionais.

Artigo 38.

1. Mercadorias excluídas:

a) Mercadorias cujo transporte esteja proibido, ainda que somente em um dos territórios do percurso.

b) Mercadorias que, por suas dimensões, peso ou acondicionamento não se prestem ao transporte solicitado, em função das instalações ou do material, ainda que somente em um dos territórios do percurso.

c) Mercadorias cujo manuseio (carregamento, descarregamento ou transbordo) exija o emprego de meios especiais, a não ser que as estações envolvidas ou os usuários disponham dos mesmos.

2. Mercadorias admitidas em determinadas condições:

a) Mercadorias consideradas perigosas pelo menos por um dos países do percurso, quando exista acordo entre as empresas envolvidas.

b) Os transporte funerários, os vagões de particulares que circulem sobre suas próprias rodas e os animais vivos quando, por meio de acordos entre países ou entre empresas ferroviárias, se estabelecem as condições necessárias.

3. Esses acordos e cláusulas tarifárias deverão ser publicados e comunicados à Câmara de Compensação de Fretes, que os divulgará entre os países contratantes.

Artigo 39.

1. O preço de transporte e as despesas acessórias serão calculados conforme as tarifas vigentes à data da formalização do transporte, inclusive quando o preço do transporte seja calculado em separado para diferentes trechos do percurso.

2. As tarifas deverão contar as condições aplicáveis ao transporte e, quando couber, as condições de conversão das moedas.

3. As ferrovias poderão estabelecer tarifas especiais.

4. As ferrovias somente poderão perceber o preço do transporte previsto nas tarifas e as somas correspondente às despesas de transporte que tiveram realizado, os quais deverão ser devidamente comprovados e registrados no conhecimento-carta de porte. Quando parte ou a totalidade dessas despesas corram por conta do expedidor, estas lhe serão liquidadas para seu cancelamento, anexando-se todos os comprovantes que devam ser emitidos.

Artigo 40.

1. A unidade monetária prevista para este capítulo é o dólar norte-americano (US\$).

2. Os usuários deverão pagar os fretes em dólares ou seu equivalente na moeda do país onde se faz o pagamento, salvo se, sob sua responsabilidade, a empresa ferroviária na qual se efetua o pagamento aceite outra moeda.

3. As empresas ferroviárias deverão informar as cotações com base nas quais:

a) Efetuem o câmbio de sua moeda nacional para dólares (cotação de conversão).

b) Aceitem o pagamento em moedas estrangeiras (cotação de aceitação).

4. Como norma geral, os fretes poderão ser pagos, parcial ou totalmente, na origem, em trânsito ou no destino, para emitir qualquer combinação de pagamentos, com exceção das mercadorias perecíveis e daquelas cujo valor não cubra o montante dos respectivos fretes, as quais, em todos os casos, deverão ser despachadas com fretes pagos na origem. Não obstante, em caráter extraordinário, as empresas ferroviárias poderão exigir que os fretes e demais despesas decorrentes do transporte, relativas à circulação por suas linhas, lhes sejam pagos diretamente, determinando o período de vigência de tal circunstância.

5. As empresas ferroviárias, de comum acordo com a Câmara de Compensação de Fretes, determinarão, mediante uma disposição complementar, a sistemática de informação aos interessados sobre as variações que se produzam no valor das moedas de cada país com respeito ao dólar.

Artigo 41.

1. Dois ou mais países signatários, através de seus Órgãos de Aplicação de Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, com a assistência da Câmara de Compensação de Fretes, poderão estabelecer disposições especiais e complementares para a execução do disposto no presente capítulo.

2. As referidas disposições entrarão em vigor na forma estabelecida pelas leis e regulamentos de cada país, dando-se ciência de tudo à Câmara de Compensação de Fretes.

3. Na falta de estipulação neste capítulo, disposições especiais e complementares ou tarifas internacionais, se aplicará o Direito Nacional, entendendo-se por tal o Direito do país em que o titular faz valer seus direitos, incluídas as normas relativas aos conflitos de leis.

Artigo 42.

1. Para qualquer remessa internacional sujeita ao presente capítulo, o remetente deverá apresentar um conhecimento-carta de porte, devidamente preenchido, que contenha todos os dados ali requeridos, atendendo às disposições que se seguem.

2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário a ser aprovado pelos Órgãos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, o qual será adotado como documento único para o tráfego internacional por ferrovia com a designação de: Conhecimento-Carta de Porte Internacional - TIF. Os dados requeridos para o preenchimento do formulário deverão ser fornecidos pelo remetente ou pelo transportador, conforme corresponda.

3. As informações consignadas no conhecimento-carta de porte deverão ser escritas ou impressas em caracteres legíveis e indelévels e não se admitirá a existência de rasuras ou emendas, a não ser com as devidas ressalvas e com a aposição de nova assinatura do remetente. Quando os erros envolvam quantidade, as ressalvas deverão conter as quantidades corretas, expressas em números e por extenso.

4. Se o espaço reservado no conhecimento-carta de porte para as indicações do remetente resultar insuficiente, deverão ser utilizadas folhas complementares, que passarão a fazer parte integrante do conhecimento-carta de porte. Essas folhas complementares deverão ter o mesmo formato do conhecimento-carta de porte, serão emitidas em igual número e serão assinadas pelo remetente. O conhecimento-carta de porte deverá mencionar a existência das folhas complementares.

Artigo 43.

1. Para os efeitos do presente capítulo, o conhecimento-carta de porte será emitido em três vias, de igual teor e forma, assinadas pelo remetente e pelo transportador. A primeira via terá caráter negociável e será entregue ao expedidor.

Das duas restantes, que não serão negociáveis, a segunda acompanhará as mercadorias e a terceira ficará em poder do transportador. O acima disposto não constituirá impedimento à emissão de outras vias para cumprir disposições legais do país de origem.

2. Quando as mercadorias a serem transportadas devam ser carregadas em veículos diferentes, ou quando se trate de diversos tipos de mercadorias ou de lotes distintos, o remetente ou o transportador têm o direito de exigir a emissão de tantos conhecimentos de mercadorias a utilizar.

3. Quando o usuário assim o requeira, a ferrovia poderá autenticar cópias duplicatas não negociáveis do conhecimento-carta de porte. Da mesma forma, as empresas ferroviárias poderão tirar as cópias que desejam para atender suas necessidades internas, cópias essas que poderão acompanhar a expedição ou remessa tão somente no pertencente à ferrovia que as tenha emitido.

Artigo 44.

1. O remetente poderá solicitar no conhecimento-carta de porte o percurso a ser seguido, indicado os pontos ou estações fronteiriços e, quando for o caso, as estações de trânsito entre ferrovias. Não poderá indicar outros pontos e estações fronteiriços abertos ao tráfego que não constem da relação existente. Poderá designar também aquelas estações em que devam ser cumpridas as formalidades exigidas pelas alfândegas ou pelas demais autoridades administrativas, assim como aquelas em que se devam prestar cuidados especiais na expedição.

2. Excetuados os casos previstos no artigo 55 do presente capítulo, poderá efetuar o transporte por um percurso diferente daquele indicado pelo remetente, a não ser que se verifiquem as duas condições seguintes:

a) As formalidades exigidas pelas alfândegas ou pelas demais autoridades administrativas, assim como os cuidados especiais que devam ser prestados na expedição, tenham sempre lugar nas estações designadas pelo remetente.

b) As despesas e prazos de entrega não sejam superiores às despesas e prazos calculados segundo o percurso prescrito pelo remetente.

3. Excetuado o disposto no parágrafo 2, as despesas e prazos de entrega serão calculados segundo o percurso prescrito pelo remetente ou segundo o percurso que a ferrovia escolha.

4. O remetente poderá solicitar no conhecimento-carta de porte as tarifas a aplicar. A ferrovia estará obrigada a aplicar essas tarifas, caso sejam cumpridas as condições impostas para sua aplicação.

Artigo 45. As despesas (preço de transporte, despesas acessórias e outras que forem originadas a partir da aceitação do transporte até a entrega) serão pagas pelo remetente ou pelo destinatário, de conformidade com as disposições complementares que forem acordadas. Não obstante, a ferrovia de origem poderá exigir do remetente o antecipo das despesas quando se trate de mercadorias que, segundo sua apreciação, sejam suscetíveis de deterioração rápida ou que, a causa de seu exíguo valor ou de sua natureza, não lhe garantam suficientemente seu pagamento.

Artigo 46.

1. Quando uma mercadoria apresente sinais evidentes de avaria ou embalagem inadequada, a ferrovia deverá exigir que isto conste no conhecimento-carta de porte.

2. As operações da entrega ao transporte da mercadoria reger-se-ão pelas prescrições em vigor na estação de partida.

3. A operação de carga de vagão incumbirá ao remetente, exceto quando exista acordo especial estipulado entre o remetente e a ferrovia, que se mencionará no conhecimento-carta de porte. Essa operação será efetuada de acordo com as disposições em vigor na estação de partida.

4. A ferrovia deverá indicar ao remetente o limite de carga que deve ter cada vagão, levando em conta o menor peso por eixo autorizado para todo o percurso.

5. Serão de cargo do remetente as despesas e todas as consequências de uma operação de carga defeituosa e especialmente deverá reparar o prejuízo que a ferrovia tenha sofrido por esse motivo. A prova do defeito indicado incumbirá à ferrovia.

6. As mercadorias serão transportadas preferentemente em vagões fechados, descobertos com toldos ou em vagões especialmente acondicionados. Caso sejam utilizados vagões descobertos, sem toldo nem acondicionamento especial, regerão para todo o percurso as disposições em vigor na estação de partida, a não ser que existam tarifas internacionais que contenham outras disposições a esse respeito.

7. A aplicação de lacres nos vagões estará regulada pelas prescrições em vigor na estação de partida. O remetente deverá inscrever no conhecimento-carta de porte o número e a designação dos lacres colocados nos vagões.

Artigo 47. Quando for verificado um excesso de peso sobre a carga máxima autorizada do vagão, serão aplicadas as normas que vigorem no país onde for verificado esse excesso.

Artigo 48.

1. Estende-se por prazo de entrega o tempo fixado no conhecimento-carta de porte, em cujo transcurso a ferrovia deve transportar a mercadoria da estação de partida até a estação de destino e proceder, também, a certas operações previstas na mesma.

O prazo de entrega compõe-se:

a) Do prazo de expedição, fixado uniformemente para cada transporte, independentemente da longitude do percurso e do número de redes participantes.

b) Do prazo de transporte, que difere de acordo com a extensão do percurso.

c) Dos prazos suplementares, fixos ou eventuais.

2. Os prazos de entrega serão computados a partir de 0 (zero) hora do dia seguinte à aceitação do transporte e serão determinados nos acordos que as ferrovias que participarem dos transportes venham a formalizar.

3. O prazo de expedição será contado somente uma vez. O prazo de transporte será calculado em função da distância total percorrida entre as estações de origem e destino, atendido o disposto no artigo 44, 2 b) do presente capítulo.

4. Os prazos suplementares serão estabelecidos pelas ferrovias nos seguintes casos:

a) Operações de intercâmbio de vagões ou transbordo de cargas entre estações fronteiriças e entre estações de diferentes empresas ferroviárias de um mesmo país.

b) Utilização de linhas que por sua natureza determinam um desenvolvimento anormal do tráfego ou dificuldades anormais para sua exploração.

c) Utilização de vias navegáveis interiores ou rodovias.

d) Existência de tarifas domésticas especiais.

5. Os prazos de expedição, transporte, suplementares e de entrega previstos precedentemente deverão figurar nas tarifas vigentes em cada país.

6. As disposições complementares estabelecerão os casos de prorrogação, suspensão e término do prazo de entrega.

7. Considerar-se-à cumprido o prazo de entrega se, antes que o mesmo expire, a carga for colocada à disposição do destinatário, do acordo com as prescrições contidas nas tarifas internacionais aplicáveis, ou, na falta, naquelas vigentes na estação de destino.

Artigo 49.

1. Após a chegada da carga na estação de destino o consignatário, mediante a apresentação do original ou cópias autenticadas do conhecimento-carta de porte e prévio pagamento dos créditos a que faz jus a ferrovia, poderá exigir desta a entrega da mercadoria assinando para tanto o respectivo exemplar do conhecimento-carta de porte.

2. Caso se comprove a perda ou avaria da carga, o consignatário poderá fazer valer seus direitos, conforme decorram do conhecimento-carta de porte. Da mesma forma, poderá recusar-se a aceitar a carga, inclusive após o pagamento das despesas e até que não proceda às verificações que tenha solicitado para comprovar o dano alegado.

3. O descarregamento se fará de acordo com as condições vigentes na estação de destino.

4. As disposições complementares regularão os direitos ou obrigações da ferrovia de efetuar no lugar que não seja a estação de destino, a entrega da carga, as adequações a este ato e a prescrições segundo as quais deve ser efetuada a citada entrega.

Artigo 50.

1. No caso do recebimento indevido de gastos ou de erro no cálculo ou da aplicação de uma tarifa, o excesso será restituído pela ferrovia ou a esta se pagará a diferença, sempre que excedam o valor de dez dólares norte-americanos (US\$ 10), por conhecimento-carta de porte. A restituição se fará de ofício.

2. O pagamento das insuficiências de frete à ferrovia caberá ao expedidor ou destinatário, segundo as condições ou suas modificações, introduzidas pelo expedidor ou destinatário.

Artigo 51.

1. A ferrovia que aceitar a mercadoria para transporte será responsável pela execução de seu traslado, desde o momento que a mesma passa a ficar sob sua custódia até o momento da entrega.

2. Cada ferrovia subsequente, pelo mero fato de encarregar-se da mercadoria com o conhecimento-carta de porte primitivo, participará do transporte de acordo com o estipulado neste documento, e assumirá as obrigações que dele derivem. A ferrovia de destino terá, da mesma forma, responsabilidade no transporte, mesmo quando não tenha recebido nem a carga nem o conhecimento-carta de porte.

Artigo 52.

1. Os países signatários acordam criar uma Câmara de Compensação de Fretes, que se ocupará da compensação das contas entre as empresas ferroviárias participantes do transporte internacional.

2. Além das funções que decorram das compensações de contas, a Câmara de Compensação de Fretes realizará todas aquelas que se indicam expressamente nas diversas disposições do presente capítulo, e, em particular:

a) Elaborará, de comum acordo com os países signatários, as instruções especiais para as estações abertas ao tráfego internacional.

b) Receberá as comunicações enviadas pelos países signatários e pelas empresas ferroviárias, e as transmitirá, quando couber, aos demais países signatários e empresas ferroviárias.

c) Manterá em dia e à disposição dos interessados as listas de estações a que se refere o artigo 27, parágrafo 1, do presente capítulo.

3. Um regulamento, estabelecido de comum acordo entre os países signatários, determinará as faculdades e atribuições da Câmara de Compensação de Fretes e a forma de financiar as despesas decorrentes do seu funcionamento.

4. Os países signatários acordam designar a Associação Latino-Americana de Estradas de Ferro (ALAF) como órgão responsável pelos encargos e obrigações da referida Câmara.

Artigo 53.

1. Qualquer ferrovia que tenha cobrado, tanto na origem quanto no destino, as despesas ou outros créditos resultantes da execução dos transportes, deverá pagar às ferrovias interessadas a parte que lhes corresponda.

2. Sem prejuízo de seus direitos contra o remetente, a ferrovia de origem será responsável pelo preço do transporte e demais despesas que não tenha cobrado quando o remetente os tenha tomado inteiramente a seu cargo.

3. Se a ferrovia de destino entregar a carga sem que tenha arrecadado as despesas ou outros créditos resultantes da execução do transporte, esta será considerada responsável perante as ferrovias que participaram do transporte e os demais interessados.

4. No caso de falta de pagamento por parte de uma das ferrovias, comprovada pela Câmara de Compensação de Fretes por solicitação de uma das ferrovias credoras, todas as demais ferrovias que tenham sido consignadas nos respectivos conhecimentos-carta de porte arcarão com os prejuízos, na proporção que determine o Regulamento, mesmo quando não tiver recebido nem a mercadoria nem o conhecimento-carta de porte.

Fica reservado o direito de recorrer contra a ferrovia cuja falta de pagamento tenha sido comprovada.

Artigo 54.

1. A ferrovia que tenha pago uma indenização por perda total ou parcial ou por avaria, em virtude das disposições deste capítulo, terá direito de recorrer contra as ferrovias que tenham participado no transporte, de acordo com o disposto a seguir.

a) Será única responsável a ferrovia causadora do dano.

b) Se forem várias as ferrovias causadoras do dano, cada uma delas responderá pelo dano por ela causado. Se a apuração for impossível, o encargo da indenização será repartido entre elas, de acordo com as disposições da letra c).

c) Se não puder ficar provado que o dano tenha sido causado por uma ou várias ferrovias, o encargo da indenização será repartido entre todas as ferrovias que intervieram no transporte, excetuando-se aquelas que possam provar que o dano não se produziu em suas linhas; a repartição se fará proporcionalmente às distâncias quilométricas de aplicação das tarifas.

2. No caso de pagamento de indenização por atraso, o encargo incumbirá à ferrovia que o causou. Se o atraso for causado por várias ferrovias, a indenização será repartida entre elas proporcionalmente à duração do atraso em suas respectivas redes. Para este efeito, a divisão dos prazos de entrega e suplementares se efetuará mediante acordos entre as ferrovias.

3. Os prazos suplementares aos que tenha direito uma ferrovia serão atribuídos.

4. O intervalo entre a entrega da mercadoria à ferrovia e o início do prazo de expedição será atribuído exclusivamente à ferrovia de origem.

5. A divisão mencionada anteriormente somente será levada em consideração no caso em que não se tenha observado o prazo de entrega total.

Artigo 55. O procedimento, a competência e os acordos concernentes aos recursos previstos no artigo 54 do presente capítulo serão regulados por disposições complementares.

Artigo 56.

1. A ferrovia será obrigada, quando se verificarem as condições previstas neste capítulo, a efetuar qualquer transporte de carga, sempre que:

a) O remetente se ajuste às prescrições do presente capítulo e às disposições complementares ao mesmo.

b) O transporte seja possível com o pessoal e os meios normais que permitam satisfazer às necessidades regulares do tráfego.

c) O transporte não se ache obstaculizado por circunstâncias que a ferrovia não possa evitar e cuja superação não dependa desta.

2. Sempre que a autoridade competente decida que o serviço seja suprimido ou suspenso, total ou parcialmente, ou que certos despachos sejam excluídos ou admitidos sob condição, tais restrições deverão ser levadas prontamente ao conhecimento dos usuários pelas ferrovias.

3. Qualquer infração a este artigo praticada pela ferrovia poderá dar lugar a uma ação de reparação do dano causado.

Artigo 57. A aplicação do presente capítulo não modificará as disposições vigentes dos convênios bilaterais que existam entre as empresas ferroviárias. (BRASIL, 1990)

Considerando-se as disposições do ATIT e as deliberações resultantes da Diretriz MERCOSUL/CCM/DIR nº 6/00, da Comissão de Comércio do Mercosul, que aprova o modelo de regulamento da área de controle integrado de cargas, não se vislumbra, à priori, qualquer óbice legal ao transporte ferroviário de cargas no porto seco da fronteira de Santana do Livramento com Rivera, o que sugere que a falta de operação decorre de razões comerciais.

O marco regulatório do transporte ferroviário de cargas e passageiros no Brasil consiste, basicamente, no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832/1996 e em resoluções da ANTT, que dispõem sobre os aspectos específicos da operação ferroviária e sobre a regulação da prestação dos serviços pelas concessionárias da malha ferroviária.

O transporte ferroviário de produtos perigosos é regulamentado pelo Decreto nº 98.973/1990 e pelo Decreto nº 1.797/1998, que internalizou o Acordo de Alcance Parcial para Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul. A ANTT regulamenta o tema através da Resolução nº 1.573/2006 e da Resolução nº 5.232/2016, esta última tendo como anexo o documento intitulado “Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos”. No contexto do marco regulatório do transporte ferroviário no Brasil, cumpre mencionar, ainda, o Decreto nº 8.129/2013, que instituiu a política de livre acesso ao subsistema ferroviário federal e as resoluções 3.694/2011, 3.695/2011 e 4.348/2014, da ANTT, esta última aprovando o Regulamento do Operador Ferroviário Independente.

Em que pese o mencionado Decreto nº 8.129/2013 ter sido revogado pelo Decreto 8.875/2016, a Resolução nº 4.348, da ANTT, de 5 de junho de 2014, que aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente (OFI) para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária continua em vigor. Salvo melhor juízo, é forçoso concluir, em tal contexto, que a revogação do Decreto nº 8.129/2013 não acabou com a política de livre acesso ao subsistema ferroviário, que continua sendo regida pelas Resoluções da ANTT que tratam do tráfego mútuo e direito de passagem e do Operador Ferroviário Independente.

Como a infraestrutura ferroviária no Brasil é operada por empresas concessionárias que detêm, também, o direito de explorar a prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas, as Resoluções anteriormente identificadas têm o limite de sua aplicação delineados nos direitos e nas obrigações previstos nos contratos de concessão em vigor. Nesse cenário, tem-se notícia de uma única empresa autorizada a atuar como Operador Ferroviário Independente, com amparo na Resolução nº 4.348/2014, da ANTT, referida anteriormente.

Salienta-se, ademais, que a Resolução nº 4.348/2014, da ANTT, precisa ser revista para sua adequação ao cenário da revogação do Decreto nº 8.129/2013, já que a VALEC não oferece a atribuição de compra e venda de capacidade de tráfego:

DAS CONDIÇÕES DE ACESSO À INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

Art. 18. A prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas pelo OFI poderá se dar em qualquer trecho do Subsistema Ferroviário Federal e pressupõe a existência de:

I - Contrato de Cessão Onerosa do Direito de Uso de Capacidade de Tráfego firmado com a VALEC; e

II - Contrato Operacional de Transporte firmado com a concessionária titular da outorga para exploração da infraestrutura ferroviária na qual se dará a prestação do serviço.

Parágrafo único. O direito de uso da capacidade de tráfego adquirido pelo OFI e não utilizado não poderá ser negociado com terceiros, exceto no caso de extinção da autorização, conforme procedimento descrito no art. 17, da presente Resolução. (ANTT, 2014)

Portanto, não se pode afirmar que as portas para o livre acesso ao subsistema ferroviário foram terminantemente fechadas, há muita obscuridade no contexto legal e algumas lacunas regulatórias que impedem sua efetiva operacionalização.

As operações de transporte ferroviário de passageiros, por serem desvinculadas da exploração da infraestrutura, ocorrem nas modalidades de permissão e autorização.

Assim como no Brasil, o transporte ferroviário de cargas e passageiros no Uruguai é considerado serviço público essencial e regulado pela Lei nº 18.834/2011 que, entre outras providências, cria a Direção Nacional de Transporte Ferroviário e o Regulamento de Operadores Ferroviários.

Aquele que pretender ser Operador Ferroviário de cargas ou passageiros deve habilitar-se previamente junto à Direção Nacional de Transporte Ferroviário, que concederá uma licença de operação de caráter precário, intransferível e revogável. Tal licença deve ser renovada a cada dois anos e pressupõe que o postulante seja uma empresa regularmente constituída, com domicílio fiscal no Uruguai e comprove sua regularidade fiscal e previdenciária, além de capacidade técnica e econômica.

Assim como o Brasil, o Uruguai também não tem legislação nacional específica sobre o transporte ferroviário internacional.

O ATIT estabelece que o Conhecimento-Carta de Porte é o documento de transporte, cuja emissão e assinatura por parte do expedidor e da ferrovia comprova que esta tomou a seu cargo as mercadorias recebidas daquele, com vistas ao seu traslado e entrega. No Mercosul

este documento é o TIF-DTA e, no Brasil, está regulamentado pela Instrução Normativa SFR nº 12, de 1993.

4. Visitas técnicas

Com o propósito de agregar informações e melhor contextualizar as análises, foram desenvolvidas, no período de 13 a 17 de março de 2017, visitas técnicas aos principais órgãos envolvidos nas questões de transportes no Uruguai, assim como aos organismos internacionais com incumbências relativas ao ATIT e à integração dos países envolvidos no presente estudo.

A seguir, tem-se um relato do que foi abordado em cada uma das reuniões realizadas no âmbito das visitas técnicas.

4.1. ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI)

A visita técnica à Aladi ocorreu no dia 14 de março de 2017. Na ocasião, foram entrevistadas as seguintes especialistas:

- » Belquisse Pimentel – Chefe do Departamento de Integração Física e Digital (DIFD)
- » Verónica Miranda Lakatos – Técnica do DIFD

Após apresentações dos objetivos do Projeto pelos técnicos do LabTrans/UFSC, as técnicas da Aladi fizeram um breve apanhado histórico sobre a integração latino-americana, que teve início com a Organização de Estados Americanos (OEA), posteriormente Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC) e, após 1980, com o Tratado de Montevideo, evoluiu para a criação da Aladi. Esta Associação, composta por 13 países-membros (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela), com outros países em processo de ingresso, caso da Nicarágua, e outros como observadores, tem, no que tange ao projeto em desenvolvimento, especial relevância, já que uma de suas atividades primordiais é ser a secretaria executiva do ATIT, celebrado entre o Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai, Bolívia, Peru e Chile, firmado em 1989, em Santiago, Chile, e posto em vigor em 1990, e de outros acordos setoriais de distintas sub-regiões da América Latina.

O Art. 16 do ATIT instituiu a Comissão de Prosseguimento do Acordo (Comissão do Art. 16), com a atribuição de promover sua modificação e atualização. Nesse particular contexto, as técnicas explanaram as atribuições da Aladi, no âmbito do Acordo e da atuação da Comissão.

Entre outros aspectos, destacaram que há, atualmente, importantes pendências relativas aos ajustes ao ATIT, resultantes da reunião da Comissão do Artigo 16, realizada em

Montevideo em dezembro de 2010, cujas deliberações ainda não foram referendadas por todos os países signatários.

Esclareceram que, a despeito da pendência, outras questões relevantes foram discutidas e ajustadas em reuniões posteriores, mas se decidiu não as converter em novo protocolo adicional ao ATIT enquanto as alterações já acordadas não forem referendadas. Apesar do acompanhamento das tratativas no âmbito dos ATIT e da Comissão do Artigo 16, os três Protocolos Adicionais acordados, que se referem à Comissão do Artigo 16 e a Aspectos Migratórios e Aspectos Aduaneiros, seguem aguardando a manifestação e assinatura de Bolívia e Peru.

As entrevistadas informaram, ainda, da oficialização, na última reunião realizada em São Paulo em 2016, da Aladi como Secretaria Executiva do ATIT (até então tal incumbência era tácita e não formal), e da aprovação do Estatuto da Comissão do Artigo 16.

Comunicaram, também, a intenção de elaboração, pela Aladi, por meio da contratação de instituição especializada, de estudos relativos às legislações dos Países vinculados ao ATIT e à Comunidade Andina de Nações (CAN), com escopo similar ao do presente trabalho e com vistas, igualmente, à proposta de sua harmonização.

As especialistas destacaram o interesse da Aladi no bom andamento dos estudos desenvolvidos no presente trabalho e sua disposição para plena colaboração, inclusive abrindo a possibilidade da realização de um seminário, no âmbito daquele organismo internacional, para a discussão do tema e recebimento de contribuições dos países envolvidos no projeto.

4.2. DELEGAÇÃO PERMANENTE DO BRASIL JUNTO À ALADI E AO MERCOSUL

A visita técnica à Delegação Permanente do Brasil junto à Aladi e ao Mercosul aconteceu no dia 14 de março de 2017. Na ocasião, foi entrevistado o especialista Secretário Adriano Botelho.

O Secretário da Delegação Permanente do Brasil junto à Aladi (Brasaladi) explanou o papel do órgão e sua atuação no âmbito da integração, como entidade vinculada ao Ministério de Relações Exteriores do Brasil – Itamaraty. A entidade acompanha as tratativas no âmbito do Mercosul e as atividades que são desenvolvidas pela Aladi, e participa das reuniões que buscam a efetiva integração em todas as áreas, resguardando os Acordos e Resoluções aprovadas.

No tocante aos Transportes, o representante da Brasaladi destacou as atividades da Comissão do Artigo 16 – Comissão de Prosseguimento do ATIT, reprisando a preocupação, já manifestada no âmbito da Aladi, quanto aos protocolos adicionais cujas assinaturas por parte do Peru e da Bolívia se encontram pendentes. Tais protocolos têm como objeto a modificação do Art. 16, no tocante a multas e sanções, e do Anexo II do ATIT – Aspectos Migratórios, e a modificação e alteração das ações e estrutura da Aladi, todas deliberações da XII Reunião da Comissão do Artigo 16, realizada na Sede da Aladi em dezembro de 2010.

O Secretário lembrou que o Brasil propôs alterações ao Segundo Protocolo Adicional ao ATIT, que, no entanto, não foram encaminhadas em razão da decisão de aguardar-se pela solução das pendências relativas à reunião de 2010, em Montevideo.

O representante da Brasaladi destacou a importância do trabalho para mitigar problemas como controvérsias geradas por interpretações divergentes dadas pelos países a temas acordados e por interesses de mercado, em disputas como as que ocorreram entre o Chile e a Bolívia pelo uso de entrepostos alfandegários bolivianos em Antofogasta e Iquique. Fatos similares teriam ocorrido no passado nos depósitos alfandegados paraguaios em Paranaguá, Brasil.

4.3. MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (MTOP)

A visita técnica ao MTOP aconteceu no dia 15 de março de 2017, e, na ocasião, foram entrevistados os seguintes especialistas:

- » Felipe Martins – Diretor Nacional de Transportes – MTOP
- » Javier Garagorry – Diretoria Nacional de Transportes – MTOP

Inicialmente, os técnicos do LabTrans/UFSC apresentaram o projeto em desenvolvimento, indicando seus objetivos e a metodologia eleita para a realização dos trabalhos.

Os representantes do MTOP abriram a reunião apresentando aspectos institucionais relacionados às competências do órgão, inclusive no que diz respeito à aplicação dos acordos celebrados e ao cumprimento da Legislação Nacional de Transporte e Trânsito. Destacou-se que o Uruguai tem mais facilidade e agilidade na verificação do cumprimento das leis, uma vez que todos os órgãos envolvidos no processo de sua aplicação estão concentrados no âmbito do MTOP.

Ressaltou-se que, como na organização institucional brasileira as atividades inerentes à aplicação das normas de internalização dos acordos envolvem distintos órgãos com distintas atribuições e disciplinados por legislações específicas, há, por vezes, entraves burocráticos e falta de agilidade nas decisões. A propósito de exemplificar essa morosidade decorrente de entraves burocráticos, citaram um incidente de apreensão de caminhão do Uruguai.

No entendimento dos técnicos do MTOP, que são, há mais de 30 anos, responsáveis pela aplicação do ATIT, esse é um instrumento fundamental para a efetiva integração, mas suas distintas interpretações promovem distorções que, por vezes, o afastam de seu real objetivo.

Apontou-se, ainda, como problemas recorrentes nas operações de transporte: (i) a falta de certas definições no ATIT, ensejando dificuldades e divergências, como no caso dos Documentos de Porte Obrigatório; (ii) a existência de sanções que não correspondem a obrigações estabelecidas naquele Acordo; (iii) a existência de divergências entre as normas nacionais de cada país tendentes ao cumprimento do ATIT; (iv) as aplicações de diferentes critérios por diferentes fiscais no momento da fiscalização; (v) a competência de autoridades diferentes para a fiscalização de trânsito e transporte em alguns países, como o Brasil; (vi) as diferenças de horários de expediente nas operações aduaneiras entre as instalações brasileiras e uruguaias; (vii) a falta de uniformização quanto a aspectos de pesos e dimensões, o que no Uruguai foi minimizado com a criação de corredores.

Destacou-se, ainda, que um dos fatores determinantes das dificuldades em aprovar os aspectos inerentes ao ATIT, alterados no âmbito da Comissão do Artigo 16 deste Acordo para ajustar problemas operacionais, reside nas constantes alterações dos membros que participam das reuniões de integração na representação de alguns países.

Consultados, os representantes informaram: (i) que não dispõem de um manual de fiscalização, mas entendem que a harmonização dos procedimentos em um manual de fiscalização representaria importante passo para a eliminação dos problemas atualmente verificados na operação de transporte internacional, o que já se discute no âmbito do SGT-5; (ii) que não dispõem de arquivo ou banco de dados que consolide toda a legislação nacional do Uruguai sobre transportes, e indicaram o *site* do *Centro de Información Oficial de Uruguay* (www.impo.com.uy) como fonte de consulta, que deve ser feita por assunto, filtrando-se, após, os resultados obtidos.

4.4. ENG. LUCIO CÁCERES

A visita técnica ao Sr. Lúcio Cáceres, ex-ministro dos Transportes e Obras Públicas do Uruguai e Assessor Regional de Infraestrutura de Latinoamerica e Caribe (LCO), ocorreu no dia 15 de março de 2017.

O ex-ministro afirmou que o ATIT atende aos objetivos de integração entre os países signatários, desde que adequadamente cumprido, mas que as assimetrias na aplicação das normativas, ao longo do tempo, promovem dificuldades e geram impasses nas fronteiras, com a introdução de exigências de fiscalização ou inclusão de dispositivos para protecionismo momentâneo.

Atentou, ainda, para as questões relativas às diferenças nas operações aduaneiras entre países (como, por exemplo, diferenças nos horários de trabalho e a necessidade de presença de representantes de outros órgãos, como do Ministério da Agricultura), gerando ônus e atrasos evitáveis. Falou da importância da integração de sistemas, como o Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) e seus correlatos nos demais países signatários do ATIT.

A exemplo da preocupação manifestada pelos técnicos do MTOP entrevistados, o Eng. Cáceres também alertou para a falta de estabilidade na aplicação do ATIT, em razão das constantes trocas de técnicos responsáveis por essa interação por parte de alguns países signatários.

Finalmente, mencionou a iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), programa conjunto dos governos dos 12 países da América do Sul que visa promover a integração sul-americana por meio da integração física desses países, com a modernização da infraestrutura de transporte, de energia e de telecomunicações, mediante ações conjuntas. A IIRSA surgiu de uma proposta brasileira apresentada em agosto de 2000, em Brasília, durante a Reunião de Presidentes da América do Sul, baseada na experiência de planejamento e em estudos desenvolvidos com foco na integração da infraestrutura logística do país, financiados pelo Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES). A IIRSA é financiada, desde sua criação, pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), pela Corporação Andina de Fomento (CAF) e pelo Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata). Além dessas agências, a IIRSA também recebe financiamentos oriundos do BNDES.

4.5. SECRETARIA DO MERCOSUL

A visita técnica à Secretaria do Mercosul aconteceu no dia 16 de março de 2017. Na ocasião, foi entrevistado o especialista Jimmy Voss Donamarí, técnico do Setor Normativo, Documentação e Divulgação.

Entre as funções da entidade, que é sede do Gabinete do Alto Representante Geral do Mercosul (ARGM), subordinado ao Conselho do Mercado Comum (CMC), está a de apoiar o processo de integração, inclusive com a apresentação de temas a serem discutidos periodicamente no âmbito das distintas comissões.

No tocante ao ATIT, os temas são tratados pela Comissão de Comércio do Mercosul (CCM), criada pela Decisão 009/1994, que se reúne mensalmente, e mais especificamente pelo Subgrupo 5 – Transporte Terrestre, criado pela Resolução nº 020/995, assim dividido: (i) Comissão de Especialista de Transporte Marítimo do Mercosul (CETM); (ii) Comissão de Transporte Ferroviário (CTF); (iii) Conselho Permanente de Segurança Viária do Mercosul (CPSV); (iv) Grupo de Trabalho sobre Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas no Mercosul (GTMP); (v) Comissão de Facilitação Fronteiriça (CFF); (vi) Comissão de Harmonização de Procedimentos de Fiscalização do Transporte Internacional por Rodovia (CF); (vii) Comissão de Integração de Informações de Transportes de Passageiros e Cargas – Sistematização de Dados (CIIT); e (viii) Comissão de Produtos Perigosos (CPP).

As propostas, os encaminhamentos e as decisões oriundas das Comissões do Mercosul são encaminhadas à Aladi, que revisa, verifica sua compatibilidade com o ATIT, encaminha para protocolo e posterior assinatura pelos países, que, por sua vez, devolvem com a notificação de internalização, indicando a norma de internalização.

O técnico entrevistado apontou, ainda, os problemas decorrentes da demora na internalização de normas, a exemplo da norma que trata de produtos perigosos, que já foi objeto de inúmeras revisões, mas cuja versão original sequer foi internalizada nos países signatários. Ressalta-se que ainda está vigente a norma anterior, que já sofreu diversas alterações.

Finalmente, mencionou as distinções entre os acordos intra-reunião de ministros, que ficam apenas em uma ata de boas intenções, e os acordos internacionais, que vão para o CMC, no Paraguai, onde ficam depositados.

4.6. CÁMARA DE AUTOTRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DEL URUGUAY (CATIDU)

A visita técnica à Catidu aconteceu no dia 16 de março de 2017. Na ocasião, foram entrevistados os especialistas Diego Martinez Paleo e Nicanor Comas, ambos conselheiros.

Os representantes do setor privado, reunidos na Catidu e por ela representados, expuseram sua preocupação com as diferentes interpretações dadas pela fiscalização a aspectos acordados no ATIT. As assimetrias no processo de fiscalização, aliadas aos horários de operação da aduana brasileira nos pontos de fronteira, vêm causando transtornos no Transporte Internacional Terrestre, mesmo com os Sistemas Integrados de Fronteira, gerando custos adicionais ao Transporte Internacional.

Mencionaram as discrepâncias existentes quanto à fiscalização das apólices de seguro, já que no transporte das mercadorias brasileiras o percurso indústria–fronteira é feito sem a exigência de seguro, o qual é exigido apenas no percurso fronteira–entrepasto, ao passo que, no transporte de mercadorias uruguaias, a exigência do seguro é para a integralidade do percurso (porta-a-porta).

Foram referidas, finalmente: (i) as dificuldades inerentes ao preenchimento e à obtenção do Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário¹ (CRT), não internalizado pelo Uruguai; (ii) a falta da centralização da emissão das competentes licenças ambientais em um único órgão ambiental no Brasil, impondo às Empresas Uruguaias uma peregrinação por diversos órgãos ambientais em nível estadual; e (iii) as distorções geradas pela contratação indiscriminada dos autônomos (agregados), sem que haja restrições ou limites legalmente estabelecidos.

¹ No âmbito do ATIT esse registro é denominado Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional e na legislação do Uruguai, Carta de Porte. Por se tratar do mesmo documento, optou-se pela padronização da sigla ao longo do documento.

5. Análises comparativas

A presente seção está subdividida de acordo com os temas propostos para análise comparativa das legislações selecionadas do Brasil e do Uruguai. Em cada uma das seções a seguir são apresentados os resumos e resultados da análise comparativa das legislações levantadas.

5.1. AUTORIZAÇÕES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE E SERVIÇOS

Neste subitem serão tratados os temas relativos a autorizações, documentos de transporte e serviços.

5.1.1. Autorizações

5.1.1.1. Licenças Originárias e Complementares

De acordo com o que dispõe o ATIT em seu Art. 2º, somente empresas autorizadas poderão realizar o transporte internacional de cargas ou passageiros. Em adição, conforme o Art. 20, para estabelecer um serviço de transporte internacional por rodovia e suas modalidades, deverá haver um acordo prévio entre os países signatários. Esses outorgarão as licenças correspondentes às empresas de transporte de carga e/ou de passageiros, com o objetivo de tornar efetivo o princípio da reciprocidade.

Ademais, o ATIT estabelece o seguinte sobre o acesso à condição de transportador internacional:

Artigo 2º. O transporte internacional de passageiros ou cargas somente poderá ser realizado pelas empresas autorizadas, nos termos deste Acordo e seus Anexos.

Artigo 3º. As empresas serão consideradas sob jurisdição do país em que:

- a) Estejam legalmente constituídas;
- b) Estejam radicados e matriculados os veículos utilizados na prestação dos serviços;
- e
- c) Tenham domicílio real de acordo com as disposições legais do país respectivo.

Artigo 22.

1. Os países signatários só outorgarão licenças originárias às empresas constituídas de acordo com a legislação do país a cuja jurisdição pertençam.

2. Os contratos sociais reconhecidos pelo Organismo Nacional Competente do país signatário em cujo território a empresa está constituída e tem domicílio real, serão aceitos pelos Organismos Nacionais Competentes dos outros países signatários. As empresas comunicarão as modificações que se produzam em seu contrato social ao Organismo Nacional Competente que fornece a licença originária; se estas modificações incidirem nos termos em que a licença foi concedida, serão levadas ao conhecimento dos Organismos Nacionais dos outros países signatários.

3. Mais da metade do capital social e o controle efetivo da empresa estarão em mãos de cidadãos nacionais ou naturalizados do país signatário que concede a licença originária.

Artigo 31.

1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser de sua propriedade ou afrotados sob a forma de arrendamento mercantil ou "leasing", tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos.

2. Os países signatários, mediante acordos bilaterais, poderão admitir, no transporte internacional de carga por rodovia, a utilização temporária de veículos de terceiros que operem sob a responsabilidade das empresas autorizadas. (BRASIL, 1990).

Em seu Art. 21, o ATIT prevê que cada país signatário outorgará as Licenças Originárias e Complementares para a realização de transporte bilateral ou em trânsito dentro dos limites do seu território. O Art. 23 estabelece que a Licença Originária concedida por um dos países signatários às empresas sob sua jurisdição será aceita pelo outro país signatário, o qual deve decidir sobre a emissão de Licença Complementar para o funcionamento da empresa em seu território, como prova de que a empresa cumpre todos os requisitos para realizar o transporte internacional.

5.1.1.2. Transporte de mercadorias

A Resolução ANTT nº 1.474, de 31 de maio de 2006, dispõe sobre os procedimentos relativos à expedição de Licença Originária e de Autorização de Caráter Ocasional para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul, e de Licença Complementar, em caso de empresas estrangeiras, e dá outras providências.

A Licença Originária é a autorização para realizar transporte internacional terrestre, outorgada pelo país com jurisdição sobre a empresa que preencha os requisitos estipulados no ATIT, nos demais acordos internacionais de transporte rodoviário de cargas, na legislação brasileira e na Resolução ANTT nº 1.474/ 2006.

A Autorização de Caráter Ocasional é a licença concedida para realização de viagem não caracterizada como prestação de serviço regular ou permanente.

A Licença Complementar é o ato expedido no Brasil, pelo qual a ANTT, atendidos os termos do ATIT e demais acordos internacionais vigentes, autoriza empresas com sede em outro país à prestação e operação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas, bem como a entrada, saída e trânsito de seus veículos no território brasileiro, através de pontos de fiscalização aduaneira. Deve-se notar que a Licença Originária não autoriza a empresa a operar antes da obtenção da correspondente Licença Complementar no país de destino ou de trânsito.

A expedição da Licença Complementar compete a empresas de países estrangeiros a sua solicitação. Dispõe a Resolução nº 1.474/2006 da ANTT:

Art. 17. A Licença Complementar será expedida, obedecidos os princípios da reciprocidade consagrados nos acordos bilaterais e multilaterais, à empresa estrangeira que seja detentora de Licença Originária, outorgada pelo Organismo Nacional Competente do país de origem.

Art. 18. O pedido de Licença Complementar será dirigido à ANTT, mediante requerimento de representante legal da empresa no Brasil, ao qual deverão ser anexados os seguintes documentos:

I - Licença Originária e seus anexos, concedida há, no máximo, 120 (cento e vinte) dias pelo organismo nacional competente e legalizada na representação diplomática do Brasil no país de origem; e

II - procuração por instrumento público, outorgada a representante legal, único, perante a ANTT, residente e domiciliado em território brasileiro e com poderes para

representar a empresa e responder por ela em todos os atos administrativos e judiciais, facultado o subestabelecimento com reserva de poderes.

§ 1º Os documentos deverão ser apresentados em cópia autenticada ou cópia simples a ser autenticada no ato do protocolo, mediante exibição do original.

§ 2º Na procuração de que trata o inciso II, deverão constar a identificação completa do representante legal, o respectivo domicílio, com endereço e telefone, assim como a inscrição no CNPJ, CPF ou equivalente.

§ 3º Todos os documentos em língua estrangeira deverão ser acompanhados da correspondente tradução para o português, por tradutor público juramentado, após obtenção do visto consular perante a representação diplomática do Brasil no país de origem.

§ 4º Eventual substituição do representante legal ou alteração dos respectivos dados cadastrais, deverá ser comunicada à ANTT no prazo de 30 (trinta) dias do fato, sob pena de imediata suspensão da Licença Complementar, até efetiva regularização da pendência. (ANTT, 2006).

Além disso, essa Resolução também dispõe sobre a conformidade dos veículos com a Resolução Mercosul/GMC/RES. nº 26/11 e estabelece a obrigatoriedade do Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV), conforme condições estabelecidas na Resolução Mercosul/GMC nº 75, de 13 de dezembro de 1997, o que será tratado com maior detalhamento na seção 5.5.

No Uruguai, a Licença Originária, conhecida como *Permiso Originário*, é o espelho do documento brasileiro, sendo sua emissão de competência da Direção Nacional de Transportes, vinculada ao Ministerio de Transportes e Obras Públicas. Para obtê-la, são requisitos: (i) ser titular ou representante legal da empresa transportadora; (ii) que a empresa esteja registrada como profissional; (iii) ter Banco de Previsión Social (BPS) e Dirección General Impositiva (DGI) vigentes; (iv) estar livre de dívidas perante a Direção Nacional de Transportes; e (v) que os poderes do representante legal tenham sido outorgados por escritura pública. Os veículos que serão usados no transporte internacional deverão ter CITV vigente; os veículos tipo caminhão ou trator deverão ter cabine dormitório e todos os veículos deverão ter número de chassi.

As empresas estrangeiras que queiram realizar transporte internacional no Uruguai devem solicitar o *Permiso Complementario*, equivalente à Licença Complementar do Brasil. Para isso, é necessário credenciar um representante brasileiro no Uruguai frente ao Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas (CIRHE), que deverá apresentar o Formulário R de Identificação de empresa estrangeira e seu representante (designado em procuração por escritura pública), contendo os poderes previstos no ATIT, em que o nome da empresa

representante deve coincidir com o titular do *Permiso Originário*. As empresas devem apresentar, ainda, cópia simples do *Permiso Originário* (dentro de um prazo de 60 dias a partir da expedição, ou com validação de vigência efetuada pela autoridade que o estendeu), sendo necessária a apresentação do original para validação da fotocópia.

Faz-se necessário, também, apresentar requerimento dirigido ao Diretor Nacional de Transporte da DNT, solicitando a obtenção do documento para a realização de transporte internacional no Uruguai. A solicitação deve conter: (i) uma declaração assinada pelo representante ou mandatário habilitado; (ii) *Permiso Originário* mediante reconhecimento de firma, expedido por Escrivão (Lei nº 18.362, de 30 de setembro de 2008), não ultrapassando o período de 60 dias, ou com validação de vigência efetuada pela autoridade que a expediu; (iii) a autorização para tramitar *Permiso Complementario* entregue pelo CIRHE; e (iv) apólices de seguro de responsabilidade civil por danos de terceiros (Acordo 1.41 das Reuniões de Ministros de Transporte do Cone Sul) correspondentes a todos os veículos.

5.1.1.3. Transporte de Passageiros

Até 2014, o Decreto nº 2.251/1998, modificado pelo Decreto nº 8.083/2013, dispunha sobre a exploração, mediante permissão, nos casos de transporte rodoviário internacional regular de passageiros, e autorização, nos casos de prestação de serviços em caráter emergencial e transporte rodoviário internacional de passageiros sob regime de fretamento (contínuo, eventual ou turístico). Porém, a Lei nº 12.966/2014 passou a prever o instrumento da autorização para a prestação dos serviços regulares de transporte, dispensando, assim, o procedimento licitatório prévio.

A Resolução nº 4.770, de 25 de julho de 2015, passou a dispor sobre o Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR), concedido pela Diretoria da ANTT, de prazo indeterminado, com renovação da documentação a cada período de três anos e que torna a transportadora apta a solicitar os mercados e as linhas para a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros. Concomitante ao TAR, a empresa que desejar realizar o serviço regular de transporte rodoviário coletivo internacional deverá solicitar a Licença Operacional (LOP), que autorizará a transportadora a executar a prestação do serviço de acordo com a relação dos mercados autorizados e suas respectivas linhas.

Para solicitação do TAR, a transportadora deverá preencher o Formulário 1 – Cadastro da Empresa, disponível no *site* da ANTT, acompanhado da seguinte documentação:

1. Formulário impresso;
2. Contrato Social ou Ato Constitutivo em vigor e suas alterações;
3. Capital social mínimo exigido conforme tamanho da frota;
4. Balanço patrimonial e demonstração de resultado do exercício do último exercício social, que comprove patrimônio líquido positivo;
5. Documento de identidade dos diretores e sócios-gerentes;
6. Certidão Criminal da Justiça Federal de regularidade dos diretores e sócios-gerentes emitida na seção judiciária do estado em que está localizada a sede da transportadora;
7. Certidão Criminal emitida da Justiça Estadual de 1ª instância de regularidade dos diretores e sócios-gerentes;
8. Qualificação técnico-profissional (responsável técnico pela gestão em transporte);
9. Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral do CNPJ, devendo ter como atividade principal o transporte coletivo de passageiros;
10. Qualificação técnico-operacional (atestado emitido por ente público, que comprove o volume de passageiro-quilômetro produzido em serviço coletivo de transporte rodoviário de passageiros);
11. Certidão negativa de falência ou recuperação judicial;
12. Prova de regularidade fiscal com a Fazenda Federal/INSS da sede da empresa;
13. Prova de regularidade fiscal com Fazenda Estadual ou do Distrito Federal da sede da empresa;
14. Certidão de Regularidade da Justiça do Trabalho;
15. Certidão Negativa de Dívida Ativa ou de Certidão Positiva com Efeito Negativo emitida pela Procuradoria Federal junto à ANTT;
16. Certificado de Regularidade de Situação do FGTS, fornecida pela CEF;
17. Prova de regularidade fiscal com Fazenda Municipal da sede da empresa. (ANTT, [201-d]).

Para solicitar a Licença Operacional, o Formulário 2 – informações de frota, o Formulário 3 – cadastro de infraestrutura, o Formulário 4 – pleito dos mercados atuais sem mudança de esquema operacional e/ou o Formulário 5 – pleito dos mercados atuais com mudança de esquema operacional, deverão ser preenchidos, contendo:

1. mercados que pretende atender;
2. relação das linhas pretendidas (seções e itinerários);
3. quadro de horários que atenda a frequência mínima;
4. indicação da frota necessária para atender o quadro de horários proposto;
5. esquema operacional;
6. relação de garagens, pontos de apoio e pontos de parada;
7. relação de terminais rodoviários;
8. relação de instalações para venda de bilhetes de passagens nos pontos de origem, destino e seções a serem atendidas;
9. declaração de Engenheiro Civil ou Arquiteto, registrado em Conselho de Classe, atestando a adequabilidade das instalações (itens 6, 7 e 8) para a prestação dos serviços solicitados, conforme modelo estabelecido pela ANTT. (ANTT, [201-d])

Já o procedimento para solicitação de autorização para os serviços em regime de fretamento é mais simples. As empresas interessadas deverão apresentar à ANTT o requerimento solicitando o Termo de Autorização do Serviço realizado em regime de Fretamento (TAF), disposto na Resolução ANTT nº 4.777/2015, acompanhado da seguinte documentação:

- I) contrato social consolidado ou estatuto social atualizados, com objeto social compatível com o fretamento, devidamente registrado na forma da lei, bem como documentos de eleição e posse de seus administradores, conforme o caso;
- II) prova de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), devendo ter como atividade econômica principal ou secundária o transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento;
- III) certidão negativa ou positiva com efeitos de negativa relativa a créditos tributários federais e à dívida ativa da União, emitida, conjuntamente, pela

Secretaria da Receita Federal do Brasil e Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional:

- IV) certidão negativa de débitos ou certidão positiva com efeitos de negativa de débitos com a fazenda pública estadual ou distrital, inclusive quanto à dívida ativa;
- V) certidão negativa ou positiva com efeitos de negativa de débitos com a fazenda pública municipal, inclusive quanto à dívida ativa;
- VI) certidão negativa ou certidão positiva com efeitos de negativa de débitos trabalhistas da Justiça do Trabalho;
- VII) certificado de regularidade junto ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS);
- VIII) certificado de Cadastro no Ministério do Turismo, se for atuar no fretamento turístico; (ANTT, 2016b)

Sanadas as pendências, se houver, e cumpridas todas as exigências, o requerimento será deferido pela área técnica e submetido à Diretoria da ANTT para aprovação e publicação do TAF. O TAF habilita o transportador a prestar serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, autoriza a emissão de licença de viagem de fretamento turístico ou de fretamento eventual e autoriza o envio de requerimento de licença de viagem de fretamento contínuo. O TAF tem prazo de vigência indeterminado e exige renovação da documentação a cada três anos.

Já em posse da Autorização, o transportador deverá solicitar a expedição da Licença Originária junto ao Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros da ANTT. Os documentos exigidos estão dispostos no modelo de solicitação disponível no *site* da ANTT:

1. requerimento da Empresa;
2. Ato Constitutivo/última alteração contratual e Certidão simplificada expedida pela Junta Comercial (para Ltda);
3. Ata da Assembleia Geral Extraordinária (para S/A);
4. nada consta de multas emitido pela ANTT;
5. prova de regularidade com a Fazenda Federal/Dívida Ativa da União/INSS;
6. prova de regularidade com a Fazenda Estadual ou Distrito Federal;
7. prova de regularidade com a Fazenda Municipal do domicílio ou sede da empresa;
8. prova da regularidade relativa ao FGTS;
9. relação atualizada da frota para habilitação, conforme o apêndice 1 do ATIT;
10. certificado de propriedade dos veículos;
11. Certificado de Inspeção Técnica Veicular – CITV;
12. Seguro de Responsabilidade Civil dos Transportadores em viagens internacionais (ATIT). (ANTT, [201-b]).

As empresas estrangeiras que desejarem realizar a prestação de serviço de transporte internacional de passageiros no Brasil deverão solicitar a expedição de Licença Complementar junto ao Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros da ANTT. Os documentos exigidos estão dispostos no modelo de solicitação disponível no *site* da ANTT ([201-e]):

1. Requerimento dirigido ao Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
2. Documento de Idoneidade bilíngue que comprove a licença originária e anexo (frota habilitada);
3. Prova da designação de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição deste país. As procurações em língua estrangeira deverão ser traduzidas por tradutor juramentado;
4. Ficha cadastral do representante legal no Brasil (modelo anexo), original. (ANTT, [201-e]).

O regulamento uruguaio para exploração de serviços regulares de transporte de pessoas por rodovia, disposto pelo Decreto nº 285/2006, em seu primeiro artigo determina que

o transporte internacional de passageiros será em regime de licenças, assim como disposto no ATIT, fato reiterado no artigo 4.6, que obriga o cumprimento dos convênios sobre Transporte Internacional que o país tenha ratificado.

As Licenças (*Permisos*, em espanhol), que são tratadas no capítulo IX do regulamento, serão outorgadas por um prazo inicial de até 10 anos, prorrogáveis por períodos de até cinco anos, desde que alinhadas com as regulamentações vigentes na matéria, tanto durante o tempo de sua outorga como posteriormente às mesmas. O prazo máximo das Licenças será de 30 anos.

Para a concessão da Licença Complementária às empresas estrangeiras é necessário o credenciamento do representante legal da empresa estrangeira junto ao CIRHE através do formulário R, contendo a Escritura Pública registrada em cartório dos poderes outorgados ao representante legal consonantes ao exposto no ATIT.

Após a apresentação da documentação, essa será estudada e inserida no sistema *on-line* em um prazo de 48 horas. Se aprovada, o CIRHE entregará uma Autorização para tramitar Licença Complementária. Em posse da Autorização, o interessado deverá solicitar a Licença Complementária junto à Direção Nacional de Transporte. A solicitação deverá conter:

1. documento assinado pelo representante ou mandatário habilitado, segundo modelo disponível no sítio do CIRHE;
2. Licença Originária, mediante testemunho expedido por um Escrivão (Lei 18.362/2008, Formas e documentos estrangeiros), expedido com uma antiguidade não maior de 60 dias ou com a validação de vigência efetuada pela autoridade que o expediu;
3. Autorização para Tramitar Licença Complementária emitida pelo CIRHE;
4. Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil por danos a terceiros correspondente a todos os veículos. (URUGUAY, 2017c)

A concessão das Licenças Complementárias para o transporte internacional de passageiros do Brasil e do Uruguai apresentam requisitos análogos, porém verificam-se divergências para sua apresentação. Quanto à comprovação da Licença Originária, o Brasil utiliza o documento de idoneidade disposto no ATIT, já o Uruguai solicita a comprovação por um escrivão, de acordo com a Lei nº 18.362/2008. Tal diferença pode trazer complicações ao transportador que necessite Licenças Complementares para diferentes países, que além de expedir o documento de idoneidade padrão do ATIT, terá que expedir o modelo uruguaio. Outra diferença é que a legislação brasileira não dispõe sobre o modo como deve ser apresentada a

prova da designação de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa; já no Uruguai, o CIRHE dita o modo como deve ser feito o credenciamento do representante legal.

Além disso, o Seguro de Responsabilidade Civil por danos a terceiros não é necessário no Brasil para a mera expedição da Licença Complementária, apesar de ser obrigatório para o transporte. Na legislação Uruguia, por sua vez, identificou-se o Decreto nº 285/006, que aprova o “Reglamento para la Explotación de Servicios Regulares de Transporte de Personas por Carretera - Aprobación” e que estabelece a regulação das tarifas pelo Estado, de acordo com as bases do Acordo de Cochabamba.

Para a definição das tarifas em geral, há o Decreto nº 218/009, que aprova a Reglamentación Regimen de Precios y Beneficios en el Transporte Colectivo Regular de Personas por Carretera. É determinado para os serviços nacionais:

Artículo 1.6. - A los efectos de la aplicación de la tarifa pasajero-kilómetro para determinar los precios de boletos en los recorridos de las líneas nacionales de corta, media o larga distancia, cualquiera sea su longitud total, los mismos se dividirán en los siguientes tramos:

- a) recorridos de hasta 120 (ciento veinte) kilómetros, tramos de 10 (diez) kilómetros.
- b) recorridos de hasta 240 (doscientos cuarenta) kilómetros, tramos de 20 (veinte) kilómetros.
- c) recorridos mayores de 240 (doscientos cuarenta) kilómetros, tramos de 30 (treinta) kilómetros.

Para determinar los precios en los recorridos de las líneas metropolitanas, éstos se dividirán en tramos de 8 (ocho) o 12 (doce) kilómetros, salvo en aquellas zonas en que por la naturaleza del servicio la Dirección Nacional de Transporte estime conveniente la división en tramos de diferente longitud. (URUGUAY, 2009).

Deve-se seguir os seguintes valores para as tarifas:

1º) en las líneas centrales de corta distancia

a) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo y el kilómetro 50 (cincuenta), se cobrará un precio único correspondiente a la cantidad de 60 (sesenta) kilómetros.

b) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo y el kilómetro 60 (sesenta), con exclusión de los mencionados en el literal precedente, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el Artículo 1.6 literal a), un tramo de 10 (diez) kilómetros.

2º) en las líneas centrales de media y larga distancia

a) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo y el kilómetro 60 (sesenta), se cobrará un precio único correspondiente a 90 (noventa) kilómetros.

b) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo, y el kilómetro 120 (ciento veinte), con exclusión de los mencionados en el literal precedente, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el Artículo 1.6 literal b), dos tramos de 10 (diez) kilómetros.

3º) en las líneas de larga distancia, para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo, y el kilómetro 240 (doscientos cuarenta), con exclusión de los mencionados en el numeral precedente, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el Artículo 1.6 literal c), un tramo de 10 (diez) kilómetros.

4º) en las líneas centrales de media y larga distancia, cuando por sus recorridos existan servicios de líneas regionales de corta o media distancia, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el artículo 1.6 literal b), dos tramos de 10 (diez) kilómetros.

Artículo 1.13. - No obstante lo establecido en el artículo anterior, la Dirección Nacional de Transporte podrá, mediante resolución fundada, autorizar o imponer precios de protección o cobertura, en las líneas, zonas o tramos en que sea necesario atender situaciones especiales o estimular el uso de determinados servicios. (URUGUAY, 2009).

Para os serviços internacionais, fica estabelecido que os preços devem estar em conformidade com os acordos internacionais subscritos, como o ATIT. A Dirección Nacional de Transporte pode estabelecer proteções nos preços das passagens das permissionárias ou concessionárias de serviços de linhas nacionais. Sobre as linhas internacionais, também é disposto sobre a devolução de passagens:

“Artículo 5.1.- Las empresas de transporte colectivo regular de personas por carretera aplicarán el siguiente régimen máximo de descuentos en la devolución de pasajes no utilizados por los usuarios que los adquirieron:

[...]

2º) en líneas internacionales:

a) 10% (diez por ciento) de descuento si el usuario solicita la devolución del importe del pasaje con una anticipación mayor o igual a 48 (cuarenta y ocho) horas, anteriores a la hora salida del servicio. (URUGUAI, 2009)

Mais especificamente, há Decreto nº 67/2016 e o Decreto nº 60/2017, ambos definindo valores para linhas nacionais regionais de curta, média, e longa distância; linhas nacionais centrais de longa distância; bilhetes de serviços suburbanos; e valores para o terminal urbano de Tres Cruces, o maior terminal de ônibus no país, tanto para linhas nacionais quanto internacionais.

Utilizando os valores do Decreto nº 60/2017, por ser este o mais atualizado, fica determinado para os serviços internacionais no terminal de Tres Cruces o valor máximo de \$ 338,80, permitindo as empresas a cobrança de um preço por embarque de \$ 24,00.

Tendo em consideração a análise realizada, não foram constatadas, à luz das normas identificadas e comparadas, divergências para harmonização.

Fonte	Documento	Resolução ou artigo
ATIT	Licença originária	Arts. nº 21, nº 23
ATIT	Licença complementar	Art. nº 21
Brasil	Licença originária para Cargas	Resolução ANTT nº 1.474 de 31/05/2006
Brasil	Licença complementar para cargas	Resolução ANTT nº 1.474 de 31/05/2006
Brasil	Licenças para o transporte de passageiros	Decreto nº 2.251/1998
Brasil	Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR)	Resolução ANTT nº 4.770/2015

Brasil	Termo de Autorização do Serviço realizado em regime de Fretamento (TAF)	Resolução ANTT nº 4.777/2015
Uruguai	<i>Permiso Originário</i>	<i>Resolución del MTOP de 10/05/1991</i> e Guia para o Usuário – Autorização de empresa para tramitar Licença Originária. Documento: DO-2.3-ORI/CIRHE
Uruguai	<i>Permiso complementario</i>	<i>Resolución del MTOP de 10/05/1991</i> e Guia para o Usuário – Autorização de empresa estrangeira para tramitar Licença Complementar. Documento: DO-2.3-COM/CIRHE
Uruguai	Licenças para o transporte de passageiros	Decreto nº 285/2006

Quadro 3 – Comparação das Licenças Originária e Complementar: ATIT, Brasil e Uruguai

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.1.1.4. Autorizações especiais

No que tange às autorizações especiais, o ATIT se refere ao transporte próprio e ao autotransporte. O Segundo Protocolo Adicional ao ATIT faz referência à autorização especial no Art. 3º, que versa sobre infrações graves, como transportar sem autorização especial cargas que, por suas dimensões, peso ou periculosidade, assim o requeiram. No Brasil, de acordo com o *site* do DNIT (2017), as resoluções abaixo indicam a necessidade de autorização especial para o transporte:

RESOLUÇÃO nº 01/2016 – DNIT – Dispõe sobre o transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões e para trânsito de veículos especiais. Revoga a Resolução 11/2004-DNIT e outras disposições em contrário. Vigência coexistente com a RESOLUÇÃO nº 02/2014 – DNIT.

RESOLUÇÃO nº 210/06 – CONTRAN – Estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres. Alterada pelas Resoluções nº 284/2008 –

CONTRAN, 269/2008 – CONTRAN, 326/2009 – CONTRAN, PORTARIA 63/2009 – DENATRAN e anexos (composições homologadas), 373/2011 – CONTRAN, 419/2012 – CONTRAN, 489/2014 – CONTRAN e 520/2015 – CONTRAN. Ex.: caminhão baú fechado, carreta boiadeiro.

RESOLUÇÃO nº 211/06 – CONTRAN – Dispõe sobre requisitos de segurança necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga – CVC, alterada pelas Resoluções nº 04/1998 – CONTRAN, 256/2007 – CONTRAN, 269/2008 – CONTRAN, 326/2009 – CONTRAN, PORTARIA 63/2009 – DENATRAN e anexos (composições homologadas), 381/2011 – CONTRAN, 419/2012 – CONTRAN, 438/2013 – CONTRAN, 489/2014 – CONTRAN, Lei 13.103/15 (Lei do Caminhoneiro), 630/2016 – CONTRAN, 635/2016 – CONTRAN e 640/2016 – CONTRAN. Ex.: bitrem, rodotrem, romeu e julieta, treminhão e tritrem.

RESOLUÇÃO nº 564/2015 – CONTRAN – Dispõe sobre o transporte de contêineres.

RESOLUÇÃO nº 508/14 – CONTRAN – Dispõe sobre a autorização, a título precário, para o transporte de passageiros em veículos de carga. Ex.: transporte de boias-frias ou romeiros.

RESOLUÇÃO nº 349/10 – CONTRAN – Dispõe sobre o transporte de cargas em veículos tipo automóveis, alterada pelo Ofício nº 27/2010/CGIT/DENATRAN, de 05/01/2011, do DENATRAN Ex.: transporte de asa-delta, escadas.

RESOLUÇÃO nº 305/09 – CONTRAN – Estabelece requisitos de segurança necessários à Circulação de Combinações para Transporte de Veículos – CTV. Alterada pela Resolução nº 04/1998 – CONTRAN e 368/2010 – CONTRAN. Ex.: cegonheiros.

RESOLUÇÃO nº 341/10 – CONTRAN – Cria Autorização Específica (AE) para os veículos e/ou combinações de veículos equipados com tanques que apresentem excesso de até 5% (cinco por cento) nos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, devido à incorporação da tolerância, com base em Resolução do CONTRAN. Alterada pelas Resoluções nº 374/2011 – CONTRAN, 388/2011 – CONTRAN, 399/2012 – CONTRAN e 627/2016 – CONTRAN.

Portanto, os países que circularem em território nacional deverão obedecer à obrigatoriedade do uso de autorização especial para trânsito de veículos ou cargas com características fora dos padrões, como indicado nas resoluções do Contran.

No Uruguai, as permissões especiais são necessárias para circulação com cargas ou estruturas de veículos que, de acordo com suas características, podendo ser de peso ou medida, comprometam a circulação e a segurança no trânsito. Devem ser exigidas para cargas indivisíveis e excepcionais, que também devem ser embaladas em equipamentos especiais ou apropriados, por exemplo: carro, cargas de projeto etc., sendo que o tamanho, o peso da carga e/ou a configuração do equipamento não estão incluídos na legislação de trânsito. São necessários os

seguintes documentos para se obter a permissão: (i) formulários de solicitação; (ii) permissão nacional de circulação; e (iii) CIVT. A empresa deve, ainda, estar em dia com suas obrigações, sem dívidas ou multas.

Nesse caso, nota-se que o Brasil tem mais exigências para o transporte com autorização especial, como no caso de transporte, a título precário, de passageiros e contêineres. Portanto, esse enquadra-se como mais um tema com divergências.

5.1.2. Documentos de transporte

5.1.2.1. Documentos obrigatórios

Além das Licenças Original e Complementar, o art. 22 do ATIT determina que mais da metade do capital social e do controle efetivo da empresa requerente deverá estar em mãos de cidadãos nacionais ou naturalizados do país signatário que concede a licença originária. Os contratos sociais reconhecidos pelo organismo nacional competente do país signatário, em cujo território a empresa está constituída e tem domicílio real, serão aceitos pelos organismos nacionais competentes dos outros países como prova do cumprimento dessa condição.

É válido ressaltar que, no Brasil, o art. nº 171 da Constituição Federal previa essa normativa referente ao controle do capital social da empresa transportadora. Entretanto, tal artigo foi revogado em 1995, não sendo mais exigida, em território brasileiro, a determinação de que o controle do capital social da empresa transportadora deva ser exercido somente por cidadão nato ou naturalizado.

No Brasil, a Resolução nº 1.474/2006 determina, em seu art. 4º, que a empresa que pretende habilitar-se ao transporte rodoviário internacional de cargas deve ser constituída nos termos da legislação brasileira.

No Uruguai, o reflexo desse dispositivo do ATIT está no Regulamento para Concessão de Serviços Regulares de Transporte de Passageiros por Rodovia que, em seu art. 5.1, prevê que só poderão gerenciar autorizações de linhas regulares de transporte coletivo de passageiros por rodovia as empresas, pessoas físicas ou jurídicas nacionais. São consideradas nacionais as empresas que tenham seu efetivo controle e mais da metade do capital social pertencente a cidadãos naturais ou legais com domicílio real no país.

Além dessa questão, no Brasil, a Resolução nº 4.799, de 27 de julho de 2015, regulamenta os procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de

Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC), elencando, em seu Capítulo IV, que trata sobre Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas, os documentos obrigatórios ao transporte rodoviário de cargas:

Art. 22. Na realização do transporte rodoviário de cargas é obrigatória a emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) como documento que caracteriza a operação de transporte, as obrigações e as responsabilidades das partes e a natureza fiscal da operação, respeitado o Art. nº 744 do Código Civil.

§ 1º O emitente do documento fiscal deve autorizar a ANTT a ter acesso ao conteúdo digital do documento, mediante o preenchimento do CNPJ da ANTT em campo específico.

§ 2º O Documento Auxiliar do Manifesto de Documentos Fiscais (DAMDFE), correspondente ao MDF-e, deverá ser impresso para acompanhar a carga desde o início da viagem.

§ 3º Será obrigatória a emissão de Conhecimento ou Contrato de Transporte como documento que caracteriza a operação de transporte nos termos estabelecidos no *caput* apenas nos casos em que é vedada pela legislação a emissão de MDF-e.

§ 4º O contrato, quando utilizado como documento que caracteriza a operação de transporte, é de porte obrigatório na prestação do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas durante toda a viagem ou, no caso de utilização do Conhecimento de Transporte Eletrônico, é de porte obrigatório o Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico.

Art. 23. O documento que caracteriza a operação de transporte deverá ser emitido antes do início da viagem, contendo, no mínimo, as seguintes informações:

I - nome, razão ou denominação social, CPF ou CNPJ, número do RNTRC e o endereço do transportador emitente e dos subcontratados, se houver;

II - nome, razão ou denominação social, CPF ou CNPJ, e endereço do embarcador, do destinatário e do consignatário da carga, se houver;

III - nome(s) e CPF do(s) motorista(s);

IV - placa e Renavam do veículo automotor de cargas e, quando houver, dos implementos rodoviários;

V - data e horário previstos para o início da viagem;

VI - endereço do local onde o transportador receberá e entregará a carga;

VII - descrição da natureza da carga, a quantidade de volumes ou de peças e o seu peso bruto, seu acondicionamento, marcas particulares e números de identificação da embalagem ou da própria carga, quando não embalada ou o número da Nota Fiscal, ou das Notas Fiscais, no caso de carga fracionada;

- VIII - valor do frete, com a indicação do responsável pelo seu pagamento;
- IX - valor do Vale-Pedágio obrigatório desde a origem até o destino, se for o caso;
- X - identificação da seguradora e o número da apólice do seguro e de sua averbação, quando for o caso;
- XI - condições especiais de transporte, se existirem;
- XII - local e data da emissão do documento;
- XIII - Código Identificador da Operação de Transporte, conforme a regulamentação do Art. nº 5º – da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007;
- XIV - Autorização de acesso ao arquivo digital do documento, conforme previsto no Art. 22, §1º desta Resolução.

Parágrafo único. Para fins de fiscalização da ANTT, em caso de emissão de documento fiscal para caracterizar a operação de transporte, as informações a que se refere este artigo poderão ser verificadas em mais de um documento fiscal.

Art. 24. As outras condições comerciais gerais, pactuadas entre o contratante e o transportador, poderão estar estipuladas em contrato de transporte particular (BRASIL, 2015).

Os documentos listados anteriormente são válidos para as empresas brasileiras que efetuam o transporte rodoviário somente no âmbito interno. Destaca-se que para o transporte rodoviário internacional de cargas utiliza-se apenas o Manifesto Internacional de Carga Rodoviária / Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), inclusive nos trechos domésticos.

Para o transporte de passageiros, a ANTT determina, segundo seu *site*, que:

Em geral, na prestação de serviço internacional (viagem internacional) é necessário portar:

- Licença de Viagem (autorização de viagem) e a relação dos passageiros;
- Documentos exigidos na legislação de trânsito;
- Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional;
- Certificado de Inspeção Técnica Veicular – CITV.

Nas viagens internacionais deverão constar obrigatoriamente no Roteiro de Viagem os pontos de fronteira a serem utilizados na ida e na volta.

Adicionalmente, na prestação de serviço internacional, a empresa deverá portar a documentação exigida pelos Acordos Internacionais, considerando as exigências e especificidade de cada país de destino. (ANTT, 2017a).

No Uruguai, o Decreto nº 183/2016, que regulamenta o art. nº 385 da Lei nº 19.355, relativo ao regime de contrato de transporte, disciplina as definições terminológicas e

estabelece os seguintes documentos como obrigatórios ao transporte rodoviário nacional e internacional de cargas:

Artículo 2

A los efectos del artículo 385 de la Ley nº 19.355 de 19 de diciembre de 2015, se entiende por documentación obligatoria la siguiente:

- 1) Cuando se realice transporte nacional:
 - a) Factura de venta o remito
 - b) Guía Electrónica de Transporte de Carga.
- 2) Cuando se realice transporte internacional:
 - a) Factura de venta o remito
 - b) Guía Electrónica de Transporte de Carga
 - c) Documento Único Aduanero (DUA)
 - d) Carta de Porte (CRT)
 - e) Manifiesto de Transporte Internacional de Carga (MIC/DTA)
 - f) Seguro

En los casos de transporte de mercancías peligrosas se requerirá adicionalmente la documentación de transporte establecida por el artículo 33 del Reglamento Nacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, aprobado por el Decreto nº 560/003 de 31 de diciembre de 2003. (Uruguay, 2016).

Para realizar o transporte coletivo interestadual e internacional de passageiros, é necessário se inscrever no Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas (CIRHE). Cada vez que se registra uma empresa de transporte produz-se um registro da empresa na base de dados da Dirección Nacional de Transportes (DNT) e outorga-se um código para a empresa. Então, a empresa deve indicar os veículos que irão desenvolver a sua atividade. Se o veículo não está registrado na base de dados da DNT, produz-se um registro do veículo e outorga-se o número de registro. Se o veículo já estava registrado em nome de outra empresa, produz-se uma modificação de titularidade. Assim que estiverem cumpridos todos os requisitos, outorga-se a cada veículo uma Licença Nacional de Circulación – Permiso Nacional de Circulación (PNC) – ou Cédula de Identificación – Cédula de Identificación (CI) –, que identifica com precisión o veículo e a empresa, assim como o tipo de atividade que se pode realizar. Se o cumprimento dos requisitos merecer alguma observação por parte da CIRHE, poderá outorgar-se os mencionados documentos com carácter provisório.

Esses documentos possuem uma data de validade de um ano, e as empresas deverão solicitar a renovação antes dessa data. É obrigatório a renovação anual de toda a documentação

da empresa e de seus veículos, devendo apresentar um calendário pré-estabelecido que depende do tipo de empresa e seu número de Registro Único Tributário (RUT). Nessa ocasião, são verificados: a quitação das obrigações tributárias da empresa; a inexistência de dívidas com a DNT; a contratação dos seguros obrigatórios; a vigência da inspeção técnica veicular de seus veículos; entre outros requisitos necessários.

Cumpridos esses requisitos, renova-se a habilitação outorgada, quando se registra por um novo período de um ano. É obrigatório que as empresas declarem qualquer mudança nos dados associados a ela ou seus veículos (endereço, representantes, mudanças de registro ou estrutura dos seus veículos). Ao fazê-lo, produz-se uma modificação que pode dar lugar ou não à outorga de novos PNC ou CI. A empresa deverá possuir também o Certificado de Aptidão Técnica – Certificado de Aptitud Técnica Vehicular (CAT) – expedido pela DNT.

5.1.2.2. Manifesto Internacional de Carga Rodoviária e Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA)

O ATIT dispõe sobre o MIC em seu art. 28 estabelecendo que, para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços, deverá ser apresentado um MIC. Prevê, ainda, a DTA, que, segundo o ATIT, é a manifestação de mercadoria perante a aduana pelo declarante. É válido ressaltar que esse documento também é utilizado nos despachos aduaneiros para os demais países não integrantes do Mercosul.

Como o controle aduaneiro é o conjunto de medidas tomadas com vistas a assegurar o cumprimento das leis e dos regulamentos que a aduana esteja encarregada de aplicar, não compete à ANTT verificar sua conformidade, ele consta aqui apenas a título de registro.

No Brasil, é a Instrução Normativa DPRF nº 56, de 23 de agosto de 1991, que o institui, na forma da DTA, e estabelece normas para sua emissão e utilização. O MIC/DTA constitui-se em documento necessário aos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias tiverem sido objeto de transporte internacional rodoviário, iniciado a partir de 1º de novembro de 1991, entre Brasil e países do Mercosul. Sua utilização é obrigatória para viagens internacionais no tráfego bilateral entre Brasil e países do Mercosul, mesmo quando o veículo estiver vazio. O preenchimento pode ser em português ou em espanhol. Nesse sentido, ainda há a Norma de Execução CIEF/CSA nº 01, de 10 de outubro de 1991, que estabelece procedimentos para o preenchimento e trâmites aduaneiros do MIC/DTA.

No Uruguai, a oficialização da utilização do MIC é dada por meio da Ordem do Dia nº 96/2004, da Direção Nacional de Aduanas.

Fonte	Documento	Resolução ou Artigo
ATIT	MIC	CAPÍTULO XIII – Art. nº 28
Brasil	MIC	Instrução Normativa DpRF nº 56 de 23/08/1991
Brasil	Norma de Execução CIEF/CSA nº 01 de 10/10/1991	Estabelece procedimentos para o preenchimento e trâmites aduaneiros do Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro MIC/DTA
Uruguai	MIC/DTA	O/D nº 96/2004 <i>Dirección Nacional de Aduanas</i>

Quadro 4 – Comparação MIC: ATIT, Brasil e Uruguai

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Fonte	Documento	Resolução ou Artigo
ATIT	DTA	Art. nº 1º
Brasil	Declaração de Trânsito Aduaneiro	Decreto nº 99.704/1990
Uruguai	<i>Documento Único Aduanero Simplificado</i>	Decreto nº 312/998

Quadro 5 – Comparação DTA: ATIT, Brasil e Uruguai

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.1.2.3. Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário (CRT)

No Capítulo II, ao tratar do Transporte Internacional por Rodovia, o art. 28 do ATIT estabelece a obrigatoriedade do documento CRT, que é um formulário bilíngue aprovado pelos

organismos nacionais competentes, no qual os dados deverão ser fornecidos pelo expedidor ou pelo transportador, conforme o caso, no idioma do país de origem, escritos ou impressos em caracteres legíveis e indelévels. Não serão admitidos aqueles que contenham emendas ou rasuras que não tenham sido devidamente ressalvadas mediante uma nova rubrica do expedidor.

Quanto ao CRT, no âmbito da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), foi assinado pelo Brasil, Peru, Chile, Uruguai, Bolívia, Paraguai o Acordo Sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias, ratificado no Brasil pelo Decreto nº 1.866/1996. Tal acordo reconhece o CRT como documento fidedigno à existência de um contrato de transporte. Dispõe sobre a obrigatoriedade da emissão em três vias originais, assinadas pelo remetente e pelo transportador. A primeira via será entregue ao remetente, a segunda acompanhará as mercadorias e a terceira ficará em poder do transportador. O acima disposto não constituirá impedimento à emissão das cópias para cumprir com as disposições legais do país de origem. O art. 5º dispõe sobre os documentos exigidos:

Art. 5º. A Carta de Porte ou Conhecimento de Transporte deve contar no mínimo os seguintes dados:

- a) lugar e data de expedição;
- b) nome e domicílio do remetente;
- c) nome e domicílio do transportador;
- d) lugar e data em que o transportador tomou a seu cargo as mercadorias;
- e) nome e domicílio do destinatário e lugar de entrega;
- f) nome e domicílio do consignatário;
- g) denominação da natureza das mercadorias e do tipo de embalagem, bem como a denominação normal das mercadorias se estas forem perigosas;
- h) número de volumes, suas marcas particulares e seus números;
- i) quantidade de mercadorias expressa em peso bruto ou em outra unidade de medida;
- j) despesas de transporte (preço do mesmo, despesas acessórias, e outras despesas que sobrevenham desde a formalização do contrato até o momento da entrega);
- k) instruções exigidas por formalidades de alfândega; e

l) uma cláusula manifestando que o transporte está sujeito às disposições do presente Acordo, as quais anulam qualquer estipulação que se afaste delas em prejuízo do remetente ou do consignatário.

Quando pertinente a Carta de Porte ou Conhecimento de Transporte deve conter também as seguintes indicações:

- a) menção expressa de proibição de transbordo;
- b) despesas que o remetente toma sob sua responsabilidade;
- c) soma do reembolso a ser percebida no momento da entrega das mercadorias;
- d) instruções do remetente ao transportador concernentes ao seguro das mercadorias;
- e) valor declarado das mercadorias;
- f) prazo acordado no qual deverá ser realizado o transporte; e
- g) lista de documentos entregues ao transportador.

As partes do contrato podem acrescentar na Carta de Porte ou Conhecimento de Transporte qualquer outra indicação que julgarem conveniente. (BRASIL, 1996).

No Brasil há a Instrução Normativa Conjunta SNT/DpRF nº 58, de 27 de agosto de 1991, que o institui, sendo caracterizado por ser o documento obrigatório a ser utilizado na prestação de serviços de transporte de carga em viagens internacionais no tráfego entre o Brasil e os países do Cone Sul, necessário nos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias tiverem sido objeto de transporte internacional rodoviário iniciado após 1º de novembro de 1991.

O documento tem como finalidade apresentar os dados essenciais da operação, como as especificidades da mercadoria, o nome do embarcador e do consignatário da carga, os locais de origem e destino, o ponto de fronteira de liberação do veículo e a data de entrega da mercadoria ao transportador. Tal documento é obrigatório para viabilizar a liberação dos veículos de cargas nas aduanas dos países signatários do ATIT e possui três funções delimitadas no texto do próprio Acordo, figurando como: (i) contrato de transporte terrestre; (ii) recibo de entrega da carga; e (iv) título de crédito. O CRT deve ser emitido em três vias originais, sendo uma do transportador, uma do exportador e uma que acompanhe a carga. O documento tem 30 dias de validade, devendo a mercadoria cruzar a fronteira para o país de destino dentro desse período.

Para o Uruguai, o CRT é conhecido como Carta de Porte e se encontra definido no art. 166 do Código de Comércio, com a seguinte redação:

Art. 166. La carta de porte es el título legal del contrato entre el cargador y el acarreador, y por su contenido se decidirán todas las contestaciones que ocurran con motivo del transporte de los efectos, sin admitirse más excepción en contrario que la de falsedad, o error involuntario de redacción. Si no hubiere carta de porte, se estará al resultado de las pruebas que presente cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones; pero el cargador ante todo tendrá que probar la entrega de los efectos al porteador, en caso que éste lo negare. Sólo podrá probarse el valor, según la apariencia exterior de los efectos. (URUGUAI, 1867)

Tanto o embarcador quanto o consignatário da carga poderão solicitar esse documento, em que devem constar o nome de ambos, o local onde deve ser feita a entrega, características da carga (número de volumes, peso, marca ou sinais exteriores), o frete, o prazo de entrega, entre demais informações que se tenham acordado previamente. Contudo, como se pode observar no excerto acima, não se trata de um documento obrigatório e possibilita ao transportador garantir a entrega por seus próprios meios.

Fonte	Documento	Resolução ou artigo
ATIT	CRT	Capítulo II – Art. 28
Brasil	CRT	Instrução Normativa Conjunta SNT/DpRF nº 58 de 27/08/1991
Uruguai	CRT	Art. 166 do Código de Comércio

Quadro 6 – Comparação Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário ATIT, Brasil e Uruguai

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Apesar de ser Estado signatário do Acordo Sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias, segundo as Disposições de Internalização, Sumário e Textos Atuais do Acordo disponível no sítio da Aladi, não houve a internalização do Acordo pelo Uruguai. O disposto no art. 166 do Código de Comércio não contempla todas as questões pertinentes à Carta de Porte Internacional, sendo o ATIT a única norma complementária ao assunto no Ordenamento Jurídico uruguaio. No Brasil, há normas que versam detalhadamente sobre o tema, principalmente referentes à listagem do que é necessário para expedição da carta, evidenciando tal lacuna no Uruguai.

5.1.2.4. Documentos de trânsito – Habilitação para conduzir e certificados dos veículos

Documentos de habilitação para conduzir veículos, expedidos por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo Acordo, serão reconhecidos como válidos pelos demais países signatários. Tais documentos não poderão ser retidos em caso de infrações de trânsito, como disposto no art. 9º, sendo que são permitidos o ingresso e a permanência dos tripulantes no território do país no qual se presta o serviço pelo prazo em que o veículo em que se viaja também permaneça no território estrangeiro, de acordo com o art. 12 e disposições contidas em “Anexos Migratórios”. Prevalece, nesse caso, o Princípio da Territorialidade da Lei.

No Brasil, os documentos obrigatórios para condução são estabelecidos pela Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº 205, de 20 de outubro de 2006, que dispõe sobre os documentos de porte obrigatório e dá outras providências.

Art. 1º. Os documentos de porte obrigatório do condutor do veículo são:

I – Autorização para Conduzir Ciclomotor - ACC, Permissão para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação - CNH, no original;

II – Certificado de Registro e Licenciamento Anual - CRLV, no original;

§ 1º. Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão expedir vias originais do Certificado de Registro e Licenciamento Anual – CRLV, desde que solicitadas pelo proprietário do veículo.

§ 2º. Da via mencionada no parágrafo anterior deverá constar o seu número de ordem, respeitada a cronologia de sua expedição.

Art. 2º. Sempre que for obrigatória a aprovação em curso especializado, o condutor deverá portar sua comprovação até que essa informação seja registrada no RENACH e incluída, em campo específico da CNH, nos termos do §4º do Art. 33 da Resolução do Contran nº 168/2005.

Art. 3º Cópia autenticada pela repartição de trânsito do Certificado de Registro e Licenciamento Anual – CRLV será admitida até o vencimento do licenciamento do veículo relativo ao exercício de 2006. (Art. Alterado pela Resolução Contran nº 235, de 11 de maio de 2007) (BRASIL, 2006).

Quanto ao Uruguai, são exigidos para a condução de veículos em vias públicas a licença de condução e certificado de padronização do veículo (registro do veículo). Em casos de veículos especiais, estes deverão possuir a licença correspondente; para veículos oficiais, é necessário ter licença que habilite o condutor para a categoria de veículo que conduzirá, assim como habilitação expedida pelo organismo estatal para qual o motorista trabalhe.

5.1.2.5. Listagem das divergências para documentos

Assunto	Divergência
Documentos de transporte e trânsito	Nos aspectos da fiscalização
Permissões especiais	Brasil exige mais permissões que Uruguai

5.1.3. Serviços

Quanto ao tema Serviços, o ATIT regula questão, traz definições e estabelece seu alcance.

5.1.3.1. Transporte local

Em seu art. 7º, o ATIT prevê o impedimento à realização do transporte local dentro dos países signatários por um outro país. Nesse sentido, o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre reafirmada essa vedação e prevê, em seu art. 2º, as sanções aplicáveis à infringência dessa proibição.

5.1.3.2. Utilização de veículos de terceiros

Em seu art. 31, o ATIT regula o uso de veículos de terceiros para prestação de serviço:

1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser de sua propriedade ou afrotados sob a forma de arrendamento mercantil ou "leasing", tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos.
2. Os países signatários, mediante acordos bilaterais, poderão admitir, no transporte internacional de carga por rodovia, a utilização temporária de veículos de terceiros que operem sob a responsabilidade das empresas autorizadas.
3. Os veículos habilitados por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários sempre que se conformem às

especificações referidas na jurisdição destes últimos quanto às dimensões, pesos máximos e demais requisitos técnicos.

4. Os países signatários poderão acordar a circulação de veículos de característica diferentes daquelas citadas no parágrafo anterior. (BRASIL, 1990)

No Brasil, a Resolução nº 1.474, de 31 de maio de 2006, estabelece que poderão ser habilitados veículos que sejam objeto de contrato de locação entre os respectivos proprietários e a empresa requerente, se devidamente comprovado à ANTT. Na hipótese de locação, os contratos deverão conter, obrigatoriamente, a cláusula identificada no Anexo I e a Relação de Veículos, conforme Anexo II da Resolução.

O Anexo I regula a obrigatoriedade de constar do contrato de locação cláusula de contratação de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil, nos termos da legislação específica vigente, e destinado à reparação dos danos causados a terceiros, em decorrência da utilização dos veículos locados.

O Anexo da Resolução também especifica as informações que devem ser contidas na Relação de Veículos, sendo: tipo, ano, marca, modelo, chassi, número de eixos e placa. Além disso, o art. 10 obriga as empresas que tenham veículos locados em sua frota a comunicar à ANTT a extinção do(s) contrato(s) de locação de veículo(s) autorizado(s) a operar no transporte rodoviário internacional de cargas.

Apesar de a menção no ATIT ser direcionada ao transporte de cargas, como é visto no § 2º do art. 31, o Brasil, por meio da Resolução ANTT nº 4.998, de 13 de janeiro de 2016, dispõe sobre os procedimentos para utilização de ônibus e motoristas de terceiros por prazo determinado, por empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros.

A transportadora cessionária deverá requerer à ANTT autorização para utilização de ônibus de propriedade de terceiros, por prazo determinado, mediante contrato de locação ou comodato, nas seguintes situações:

I – pelo prazo máximo de 90 (noventa) dias, quando no mercado de um determinado serviço ocorrer variação incomum e temporária de demanda, nas datas festivas, cívicas e nos feriados santificados e nos períodos compreendidos entre a segunda semana de junho até a primeira semana de agosto e da última semana de novembro até a primeira semana de fevereiro, devendo a empresa cedente ser prestadora de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual ou internacional coletivo de passageiros, ou prestadora de serviços de

transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, sob regime de fretamento;
e

II – Pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, quando destinado à realização de testes operacionais de ônibus novos, devendo a empresa cedente ser uma montadora nacional.

O requerimento deverá ser instruído com as seguintes informações e documentos:

- I - prefixos dos serviços onde serão utilizados os ônibus de terceiros;
- II - cópia do contrato de locação ou comodato, com validade igual ou superior ao período de utilização do ônibus, contendo razão social, CNPJ, endereço da empresa cedente e placa(s) do(s) veículo(s) que será(ão) utilizado(s);
- III - período da utilização do ônibus na execução do serviço; e
- IV - no caso do inciso II, do art. 3º, cópia autenticada do Certificado de Registro de Licenciamento do Veículo - CRLV do ônibus e do contrato com o fabricante. (ANTT, 2016c)

No Uruguai, o Guia do Usuário da Direção Nacional de Transporte, disposto no DO-2.3-LEA, do CIRHE, que trata de *leasing* para transporte internacional, dispõe que o trâmite de validação de contratos de *leasing* comercial com finalidade de realizar transporte internacional se realizará na sede do CIRHE, em Montevideu, apresentando o Formulário Q contendo a autorização do Departamento de Cargas Internacionais e o contrato de arrendamento de uso (*leasing* comercial). As exigências para a habilitação são similares àquelas previstas pela legislação brasileira.

Uma vez validado pelo CIRHE, a empresa que possua a habilitação para realizar transporte internacional deverá apresentar uma nota dirigida ao Direto Nacional de Transporte, solicitando incorporar a sua Licença Originária a unidade sobre a qual se celebrou o *leasing* comercial, para que possa realizar transporte internacional.

Quanto ao transporte internacional de passageiros mediante veículos de terceiro, na legislação uruguaia nada foi encontrado.

5.1.3.3. Transporte próprio

De acordo com o art. 19 do ATIT, o transporte próprio é aquele realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga remunerado, o qual também

tem que ser efetuado com veículos de sua propriedade e exclusivamente de cargas utilizadas para seu consumo ou para distribuição dos seus produtos. Por sua vez, no art. 35 é disposto que o transporte próprio será regido por um regime especial, no qual que os países signatários acordarão bilateral ou multilateralmente, no qual se regulará a frequência, os volumes de carga e a quantidade de veículos aplicáveis a essa modalidade.

Segundo a Resolução ANTT nº 1.474, de 31 de maio de 2006, no Brasil considera-se transporte de carga própria aquele realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga remunerado, efetuado com veículos de sua propriedade e que se aplica exclusivamente a cargas para consumo próprio ou distribuição dos seus produtos. A comprovação de atendimento a essa condição é dada mediante a verificação do transportador e do importador ou exportador da mercadoria. Essa instrução é reforçada pela Resolução nº 4.799, de 27 de julho de 2015, que, em seu art. 5º, prescreve que o transportador que detenha propriedade ou posse de veículo automotor de carga registrado no órgão de trânsito na categoria “particular” será considerado como Transportador de Carga Própria (TCP), sendo-lhe vedada a cobrança de frete ou de qualquer valor discriminado que caracterize a remuneração pelo transporte.

No art. 12 da resolução supracitada, é estabelecido que a ANTT, quando solicitada, emitirá Autorização de Caráter Ocasional, nas condições especificadas nos acordos internacionais vigentes e na Resolução. A empresa que solicitar Autorização de Caráter Ocasional deverá apresentar as seguintes informações:

I – nome ou razão social da empresa responsável pela viagem ocasional;

II – origem e destino da viagem;

III – pontos de fronteira a serem utilizados durante o percurso;

IV – tipo de carga a ser transportada, tanto na ida quanto no regresso;

V – relação dos veículos a serem utilizados e cópia autenticada dos respectivos Certificados de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e da Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil por lesões ou danos a terceiros;

VI – cópia autenticada do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) Periódica;

VII – vigência pretendida para a autorização;

VIII – número de inscrição do transportador no RNTRC, nos termos da Resolução nº 437, de 2004. (ANTT, 2006).

Além disso, os veículos autorizados a realizar viagem de caráter ocasional deverão portar os respectivos CITVs e Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil por lesões ou danos a terceiros. Destaca-se que a Autorização de Caráter Ocasional não poderá ser superior a 180 (cento e oitenta) dias.

No Uruguai, há uma Permissão de Transporte Próprio (Veículos de Cargas Internacionais) que autoriza as empresas uruguaias à realização de transporte, com veículos próprios, de insumos para sua própria atividade ou acabamento de produção com um ou mais países da região. Para realizar esse tipo de serviço, é necessário:

- a) ser titular legal da empresa;
- b) a empresa estar registrada como Não Profissional;
- c) ter certificado BPS e DGI vigentes.

Os veículos que fizerem parte do processo devem:

- a) possuir cédula de identificação vigente;
- b) possuir Certificado de Aptidão Técnica vigente e com Categoria Internacional;
- c) contar com cabine dormitório, no caso de veículos tipo caminhão;
- d) estarem livres de dívidas perante o Departamento Nacional de Trânsito;
- e) ter número de chassis (todos os veículos);
- f) apresentar os estatutos em que consta a atividade principal que realizam;
- g) apresentar a cópia do Seguro de Responsabilidade Civil Extracontratual vigente;
- h) em se tratando de sociedade anônima, as ações devem ser nominais.

5.1.3.4. Transporte multimodal de cargas

Em relação ao Transporte Multimodal de Cargas, há o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. Entende-se por Transporte Multimodal de Mercadorias

aquele realizado por pelo menos duas modalidades de transporte, em virtude de um Contrato de Transporte Multimodal, desde um lugar situado em um Estado Parte em que um Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, até outro lugar designado para sua entrega, situado em outro Estado Parte, compreendendo, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega da carga ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação das cargas.

O Capítulo III trata do Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal e, no art. 3º, prevê que o Operador de Transporte Multimodal, ao tomar as mercadorias sob sua custódia, emitirá, por escrito, um Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal, que será, a critério do expedidor, negociável ou não negociável. Sua forma e conteúdo serão os que se empregam no transporte multimodal, vigentes e reconhecidos internacionalmente, e deverá ser datado e firmado pelo Operador de Transporte Multimodal ou por pessoa efetivamente autorizada por ele.

Em consequente é disposto que:

Art. 4º - As disposições contidas no presente Acordo serão aplicáveis sempre que existir no documento ou conhecimento de transporte multimodal expressa menção ao mesmo, indicando, especificamente, "Acordo de Transporte Multimodal Internacional MERCOSUL".

No caso em que exista tal menção, as disposições do presente Acordo prevalecerão sobre quaisquer das cláusulas adicionais do contrato de transporte multimodal que lhe sejam contrárias, salvo se aumenta a responsabilidade ou as obrigações do Operador de Transporte Multimodal.

Nenhuma disposição deste Acordo restringe o direito do contratante de escolher entre transporte multimodal ou segmentado.

O Operador de Transporte Multimodal não inscrito ou que não cumpra com os requisitos do presente Acordo não poderá invocar o "Acordo de Transporte Multimodal Internacional – MERCOSUL nem recorrer a seus benefícios. (BRASIL, 1995)

A Lei nº 9.611/1998 (BRASIL, 1998) regula o Transporte Multimodal de Cargas, definindo o Operador de Transporte Multimodal (OTM) como pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros. Prevê a prévia habilitação e registro no órgão federal designado. Trata do Contrato de Transporte, denominado Conhecimento de Transporte

Multimodal de Cargas e rege toda a operação de transporte desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor, assim como disposto no Acordo de Alcance Parcial.

O art. 10 dispõe sobre a obrigação de o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas apresentar as características e dados próprios desse documento, devendo explicitar o valor dos serviços prestados no Brasil e no exterior, e conter:

- I - a indicação "negociável" ou "não-negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;
- II - o nome, a razão ou denominação social e o endereço do emitente, do expedidor, bem como do destinatário da carga ou daquele que deva ser notificado, quando não nominal;
- III - a data e o local da emissão;
- IV - os locais de origem e destino;
- V - a descrição da natureza da carga, seu acondicionamento, marcas particulares e números de identificação da embalagem ou da própria carga, quando não embalada;
- VI - a quantidade de volumes ou de peças e o seu peso bruto;
- VII - o valor do frete, com a indicação "pago na origem" ou "a pagar no destino";
- VIII - outras cláusulas que as partes acordarem (BRASIL, 1998).

A Lei 9.611/1998 (BRASIL, 1998) ainda trata das responsabilidades do OTM perante o contratante desde o instante de recebimento da carga até a ocasião de sua entrega ao destinatário, cessando com o recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalva. Compete ao OTM a execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, e pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado.

A Portaria Ministério dos Transportes (MT) nº 356, de 4 de setembro de 1996, criou, na Secretaria-Executiva, uma comissão especial encarregada do Registro de Operador de Transporte Multimodal, no âmbito do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre o Brasil, a Argentina, o Paraguai e o Uruguai, de que trata o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995. À Comissão Especial compete:

I – instruir os processos de pedido de concessão de registro e propor ao Ministro dos Transportes a outorga dos Certificados de Registro de Operador de Transporte Multimodal, desde que cumpridos os requisitos estabelecidos no Acordo Parcial - Anexo ao Decreto nº 1.563, de 19.07.95.

II – manter intercâmbio com os demais Estados Parte integrantes do Acordo Parcial acima mencionado, através da emissão e recebimento de comunicados sobre os registros concedidos, respectivas modificações, suspensões ou cancelamentos (BRASIL, 1996).

Cumpre destacar a Resolução ANTT nº 794, de 22 de novembro de 2004, que dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que tratam a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995.

A Resolução em comento estabelece que o exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal depende de habilitação prévia e registro junto à ANTT e prevê, ainda, que:

Parágrafo único. A habilitação será precedida de consulta às demais agências reguladoras de transporte, para manifestação sobre eventual impedimento.

Art. 2º A ANTT manterá sistema único de registro para o OTM, o qual será disponibilizado aos usuários e operadores.

Art. 3º Para habilitar-se como OTM, o interessado, pessoa jurídica nacional ou representante de empresa estrangeira, deverá apresentar à ANTT os seguintes documentos:

I – requerimento nos termos do formulário indicado no Anexo I desta Resolução, assinado pelo interessado ou seu representante legal, devidamente habilitado por instrumento de mandato;

II – ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado, em se tratando de sociedade comercial e, no caso de sociedade por ações, apresentar também documento de eleição e termo de posse de seus administradores;

III – registro comercial, no caso de firma individual; e

IV – inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ, do Ministério da Fazenda, ou no extinto Cadastro Geral de Contribuintes – CGC, para o caso de cartões ainda com validade ou, no caso de empresa estrangeira, a inscrição do seu representante legal.

Art. 4º No caso de inscrição para atuação nos termos do Decreto nº 1.563, de 1995, a pessoa jurídica nacional deverá ainda apresentar comprovação de patrimônio mínimo em bens ou equipamentos equivalente a 80.000 DES (oitenta mil Direitos Especiais de Saque), ou aval bancário ou seguro de caução equivalente.

Art. 5º O Operador de Transporte Multimodal originalmente habilitado na Argentina, Paraguai ou Uruguai, que pretenda realizar operações no Brasil, nos termos do Decreto nº 1.563, de 1995, deverá apresentar à ANTT comprovante de habilitação no país de origem, assim como prova de designação, no território nacional, de representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país.

Parágrafo único. O representante legal de que trata o caput poderá ser pessoa jurídica ou física, regularmente inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica- CNPJ ou Cadastro de Pessoas Físicas – CPF.

Art. 6º O requerimento de habilitação como OTM poderá ser efetivado via postal, com Aviso de Recebimento, ou protocolado diretamente na sede ou nas unidades regionais da ANTT.

Parágrafo único. Os documentos que integram o requerimento deverão ser apresentados, conforme o caso, em original ou cópia autenticada.

Art. 7º No caso de requerimento que não preencha os requisitos fixados nos arts. 3º, 4º e 5º, desta Resolução, o interessado será notificado para regularização do feito, no prazo de 30 (trinta) dias, sob pena de arquivamento.

Art. 8º A habilitação se dará mediante Resolução da Diretoria, devidamente publicada no Diário Oficial da União, com subsequente emissão de Certificado de Operador de Transporte Multimodal – COTM, pela Superintendência Organizacional competente.

Art. 9º O COTM será válido por 10 (dez) anos, ou enquanto forem atendidos, nesse prazo, os requisitos legalmente exigidos para a habilitação, podendo ser renovado a pedido do interessado, com antecedência mínima de 90 (noventa) dias do respectivo vencimento.

Parágrafo único. O COTM será emitido com numeração seqüencial, sendo os últimos 4 (quatro) dígitos identificadores do mês e ano de emissão, conforme Anexo II desta Resolução.

Art. 10. Qualquer alteração nas condições aceitas para habilitação do OTM deverá ser comunicada à ANTT no prazo máximo de 30 (trinta) dias de sua ocorrência, sob pena de cancelamento da habilitação.

Art. 11. É obrigatório o recadastramento do Operador do Transporte Multimodal no 5º ano, contado da data de emissão do respectivo Certificado.

§ 1º Para o recadastramento deverão ser apresentados, conforme o caso, com antecedência mínima de 90 (noventa) dias ao do vencimento do prazo quinquenal de que trata o caput, os documentos previstos nos arts. 3º, 4º e 5º, desta Resolução, devidamente atualizados.

§ 2º A inobservância das determinações contidas neste artigo implicará o cancelamento da habilitação do OTM. (ANTT, 2004).

No Uruguai, o Decreto nº 299/995 internaliza o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, sendo que o Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) se encarrega de regulamentar a operacionalização de aplicação do acordo e determina os controles necessários.

5.1.3.5. Bagagem e encomendas

O ATIT não detalha o serviço de transporte de bagagens e encomendas. Algumas diretrizes são traçadas no Segundo Protocolo Adicional, que dispõe sobre as indenizações do extravio de bagagens e sobre a obrigatoriedade em entregar o comprovante de recebimento de bagagem ao passageiro no momento em que ela é colocada no porão do ônibus.

O regime aduaneiro de bagagens está disposto no Mercosul pela Decisão nº 53/08, internalizada no Brasil pelo Decreto nº 6.870/2009 e no Uruguai pelo Decreto nº 139/2014, trata de questões aduaneiras e tarifárias não pertinentes a este relatório.

A Resolução ANTT nº 1.432/2006 obriga as permissionárias e as autorizatárias a efetuarem o transporte de encomendas garantindo a prioridade de espaço no bagageiro para a condução da bagagem dos passageiros e das malas postais, resguardando a segurança dos passageiros e a de terceiros e sem prejudicar a comodidade destes ou causar atrasos na execução das viagens, respeitando a legislação vigente no que se refere ao peso bruto total máximo dos ônibus e que o transporte seja feito mediante a emissão de documento fiscal apropriado. Além disso, veda-se o transporte de produtos perigosos e também daqueles que, por sua forma ou natureza, comprometam a segurança do ônibus, de seus ocupantes ou de terceiros.

É autorizado o transporte gratuito de até 30 kg e volume máximo de 300 dm³ no bagageiro e 5 kg no porta-embrulhos. Excedendo esses valores, poderá ser cobrado até 0,5% do valor da passagem por quilo excedente. Em caso de danos, poderá ser cobrado até 3.000 vezes o coeficiente tarifário e, em caso de extravio, poderá ser cobrado até 10.000 vezes o coeficiente tarifário. O coeficiente tarifário é estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.123/2016 e varia de acordo com o serviço de transporte contratado. A título de comparação, para serviços de transporte convencional com sanitário em trecho pavimentado, o valor é de aproximadamente R\$ 0,166.

No Uruguai, o Regulamento Geral para o serviço Interdepartamental de Ônibus, disposto na Resolução nº 3.118/1953, em seu art. 38 confere a cada passageiro o direito de transportar gratuitamente até 30 kg, em bagagens pequenas ou bagagem de mão, sem delimitar um volume máximo. A empresa se encarregará de toda responsabilidade a respeito de valores ou objetos de valor.

Nota-se divergências entre os países. O Brasil tem a legislação mais abrangente, em virtude da Resolução nº 1.432/2006, que contempla exclusivamente os procedimentos para o transporte de bagagens e encomendas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros e para de seus proprietários ou responsáveis, estabelece valores precisos para indenizações e permite 30 kg ou 300 dm³ de bagagens gratuitos. O Uruguai trata do tema de forma superficial no regulamento geral para o serviço interdepartamental de ônibus e não estipula valores de indenização, apenas exige a responsabilidade por parte da empresa, estabelece a gratuidade para também 30 kg, sem

estipular limite volumétrico, apenas dispondo vagamente sobre bagagens pequenas ou volumes de mão.

5.1.3.6. Listagem das divergências para Serviços

Assunto	Divergência
Transporte próprio	Tipo diferente de informações solicitadas pelos países para concessão do documento permissionário ao transporte

Quadro 7 – Listagem das divergências para serviços entre Brasil e Uruguai

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.2. TARIFAS E PEDÁGIOS

Para a elaboração desta seção foram levantadas e analisadas todas as normativas do Brasil que tratam de tarifa para o transporte internacional, de pedágio, de taxas e emolumentos e algumas atas de reuniões do Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transportes do MERCOSUL – relativas aos temas.

Alguns documentos identificados denotam que vigora, no âmbito do ATIT, o regime da livre oferta, em condições de livre e equitativa concorrência.

Cite-se, a propósito, recomendação resultante de reunião de ministros de obras públicas e transportes dos países do Cone Sul:

Acuerdo 1.28 (IX).- 1) Recomendar a los organismos de aplicación del Convenio, que en los acuerdos bilaterales respectivos las tarifas aplicables al transporte internacional de pasajeros sean fijadas de acuerdo a ciertas pautas que se detallan. 2) Recomendar a los organismos nacionales de aplicación del Convenio y a las empresas en los países que dejan librada a ellas la fijación de tarifas, que estudien y apliquen criterios correctivos de las distorsiones provenientes de las diferencias de costos de explotación que puedan traducirse en ventajas competitivas para algunos de ellos. (MERCOSUL, 2011).

Ainda, a ata da XLI REUNIÓN ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO nº 5 – "TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA" – que fazia a seguinte consideração:

Las distintas delegaciones reafirmaron sus respectivas posturas expresadas en anteriores ocasiones, coincidiéndose en que cada una seguirá aplicando el mecanismo utilizado en su país para la determinación de las tarifas de pasajes, siempre con apego al método de fijación de tarifas internacionales consagrado en el Acuerdo de Cochabamba a nivel de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur, que establece la figura de la sumatoria de tramos. Las Delegaciones se comprometieron a comunicar cada variación tarifaria a los demás países para su conocimiento y aplicación. (MERCOSUL, 2011).

O art. 4º do ATIT dispõe que:

1. Aplicar-se-ão às empresas que efetuam transporte internacional, assim como a seu pessoal, veículos e serviços que prestem no território de cada país signatário, as leis e regulamentos nela vigentes, a exceção das disposições contrárias às normas deste Acordo.
2. As empresas deverão cumprir as disposições sobre as taxas e impostos estabelecidos por cada país signatários. (BRASIL, 1990).

Os transportadores estão, portanto, submetidos à regulação tarifária válida no seu respectivo país de origem, entretanto, os diferentes países deverão comunicar cada variação tarifária aos outros países para conhecimento e aplicação. Quanto aos regimes de impostos e taxas estabelecidos, aplicam-se os do país de trânsito.

O Quadro 8 apresenta as normativas harmonizáveis identificadas. Posteriormente, será realizado um breve comentário com relação à norma:

Fonte	Norma ou artigo
ATIT	Art. 4º
Segundo Protocolo Adicional ATIT	Não dispõe sobre
	Resolução nº 018/2002
	Resolução nº 018/2002 - Título IV
	Resolução ANTT nº 161/2003 – Anexo III
Brasil	Resolução nº 1430/2006
	Resolução ANTT nº 1.928/2007
	Lei nº 11.975 de 07/07/2009
	Resolução nº 4770/2015
Uruguai	Decreto nº 285/2006
	Decreto Nº 218/009

Decreto nº 67/2016

Decreto nº 60/2017

Quadro 8 – Normativas consideradas para o tema de tarifas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Quanto à assimetria na fixação das tarifas, no Brasil, até 2006, o modelo adotado para o estabelecimento de tarifas era o *cost plus*, de forma a cobrir os custos de operação acrescidos de remuneração do capital investido, utilizando-se, na determinação dos coeficientes tarifários, Planilha Tarifária para os procedimentos de reajuste e revisões, contemplando (i) itens de custos, (ii) parâmetros operacionais, (iii) adicionais incidentes, como tributos (PIS e COFINS), seguros (SRC) e receitas alternativas, sendo que os valores eram obtidos através de informações prestadas pelas transportadoras, calculando-se os valores médios através de regressão linear ou média aritmética.

A Resolução ANTT nº 161, de 29 de janeiro de 2003, estabelecia a cobrança de emolumentos referentes aos custos para expedição de Licença Originária, Licença Complementar, Autorização de Viagem Ocasional Modificação de Frota, Relatório de Frota Existente, Confirmação de Vigência para Licença Originária e Segunda Via da Licença Originária para empresas de transporte rodoviário de cargas autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul. Porém, com o Anexo III Resolução ANTT nº 1.474/2006, ela foi implicitamente revogada, passando a vigorar os seguintes valores:

DOCUMENTO	VALOR
Licença Originária (empresas nacionais)	R\$ 180,00 (cento e oitenta reais), com adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por unidade.
Autorização de Viagem Ocasional (empresas nacionais)	R\$ 10,00 (dez reais), com adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por unidade.
Modificação de frota (empresas nacionais)	R\$ 10,00 (dez reais), com adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por unidade.
Segunda via de Licença Originária (empresas nacionais)	R\$ 180,00 (cento e oitenta reais)
Licença Complementar (empresas estrangeiras)	R\$ 180,00 (cento e oitenta reais)
Segunda via de Licença Complementar (empresas estrangeiras)	R\$ 180,00 (cento e oitenta reais)
Relatório de frota existente / Modelo "A" (empresas nacionais e estrangeiras)	R\$ 50,00 (cinquenta reais)

Tabela 12 – Tabela de Emolumentos

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

A partir de 2007, com a edição da Resolução ANTT nº 1.627/2006, foi implementada a metodologia de reajuste por fórmula paramétrica, consistente na adoção de índices setoriais como referenciais de variação de preço dos insumos considerados. A variação desses índices é ponderada conforme o peso do insumo na estrutura de custos, resultando no percentual de reajuste a ser aplicado sobre o coeficiente tarifário vigente para o período anterior. Além disso, a Resolução ANTT nº 1.627/2006 previa revisões quadrienais da estrutura de custos que pondera a fórmula paramétrica, a contar de 1º de julho de 2006. Embora não revogada explicitamente, essa resolução não é mais aplicada, visto que a Resolução ANTT nº 4.770/2015, nos arts. 76 e 77, define que a ANTT fixará o Coeficiente Tarifário Máximo até a data de 18 de junho de 2019, segundo a seguinte condição:

Art. 77. O Coeficiente Tarifário Máximo será reajustado anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, com o preço relativo ao óleo diesel para distribuidora, conforme equação abaixo:

$$CC = CC_{(t-1)} \times \left(1 + \left(0,3254 \times \frac{(OD_i - OD_0)}{OD_0} + 0,6746 \times \frac{(OC_i - OC_0)}{OC_0} \right) \right)$$

Em que

CC = Coeficiente Calculado;

CC (t – 1) = Coeficiente Tarifário do Ano Anterior;

ODi = Preço de Combustível Distribuidora, ANP / média Brasil – Óleo Diesel, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste;

OD0 = Preço de Combustível Distribuidora, ANP / média Brasil – Óleo Diesel, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência;

OCi = Número Índice do IPCA, para Outros Custos, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste;

OC0 = Número Índice do IPCA, para Outros Custos, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência (ANTT, 2015b).

Menciona-se, ainda, a Resolução ANTT nº 1.430/2006, que fixa os critérios e procedimentos para o repasse dos valores de pedágio nas rodovias submetidas ao regime de pedágio, nos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros. Os valores devem seguir o teto de valor obtido pela seguinte fórmula:

$$VA = \frac{TP}{LOT \times IAP}$$

Em que VA é o valor a ser pago por passageiro; TP indica o valor total do pedágio a ser pago pela permissionária na seção percorrida pelo passageiro; LOT é a lotação total do ônibus; e IAP é o Índice de Aproveitamento previsto na planilha tarifária. Esses valores serão repassados aos passageiros por meio do bilhete de passagem.

A Resolução ANTT nº 1.928, de 28 de março de 2007, estabelece tarifas promocionais diferenciadas no Brasil, a serem definidas com base nas características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos usuários, prevendo, ainda: (i) a obrigatoriedade, nesses casos, da inscrição “Tarifa Promocional”, em destaque, nos bilhetes de passagem; e (ii) que sua prática nos serviços internacionais está sujeita aos entendimentos bilaterais.

Segundo entendimento entabulado na XX Reunião Bilateral Uruguai/Brasil dos organismos de aplicação de acordo sobre transporte internacional terrestre, que aconteceu em 13 de agosto de 2012, o Brasil faz a definição tarifária anualmente no mês de julho, aplicando um valor máximo para a tarifa que pode receber promoções, conforme descrito anteriormente. O Uruguai realiza ajustes bianualmente, mas, no caso das empresas internacionais, estes não têm caráter obrigatório.

Além da questão das tarifas, as resoluções emanadas da ANTT também regulam aspectos correlatos, como as regras para emissão e reembolso de passagens. São abordadas, ainda, provisões quanto ao cancelamento e interrupção das viagens e suas consequências. A ANTT regulamenta, ainda, alguns aspectos referentes à cobrança de pedágio e taxas (emolumentos). Entretanto, considerando o Princípio da Territorialidade da Lei, esses aspectos não estão sujeitos a harmonização.

A Resolução ANTT nº 4.898, de 13 de outubro de 2015 dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulam vazios.

Art. 1º A condição de veículo vazio de que trata o art. 17º da Lei nº 13.103 poderá ser verificada a partir:

I – de avaliação visual;

II – da documentação fiscal associada à viagem;

III – do Código Identificador da Operação de Transporte CIOT, nos termos da Resolução nº 3.658/2011;

IV – do peso bruto total do veículo (ANTT, 2015c).

O Anexo III da Resolução ANTT nº 1.474/2006 estabelece a cobrança de emolumentos referentes aos custos para expedição de Licença Originária, Licença Complementar, Autorização de Viagem Ocasional, Modificação de Frota, Relatório de Frota Existente, Segunda Via da Licença Originária e Segunda Via de Licença Complementar, para empresas de transporte rodoviário de cargas autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul.

Quanto à legislação Uruguia, identificou-se o Decreto nº 285/006, que aprova o *“Reglamento para la Explotación de Servicios Regulares de Transporte de Personas por Carretera – Aprobación”* e que estabelece a regulação das tarifas pelo Estado, de acordo com as bases do Acordo de Cochabamba.

Para a definição das tarifas em geral, há o Decreto nº 218/009, que aprova a *Reglamentación Regimen de Precios y Beneficios em el Transporte Colectivo Regular de Personas por Carretera*. É determinado para os serviços nacionais que:

Artículo 1.6. - A los efectos de la aplicación de la tarifa pasajero-kilómetro para determinar los precios de boletos en los recorridos de las líneas nacionales de corta, media o larga distancia, cualquiera sea su longitud total, los mismos se dividirán en los siguientes tramos:

a) recorridos de hasta 120 (ciento veinte) kilómetros, tramos de 10 (diez) kilómetros.

b) recorridos de hasta 240 (doscientos cuarenta) kilómetros, tramos de 20 (veinte) kilómetros.

c) recorridos mayores de 240 (doscientos cuarenta) kilómetros, tramos de 30 (treinta) kilómetros.

Para determinar los precios en los recorridos de las líneas metropolitanas, éstos se dividirán en tramos de 8 (ocho) o 12 (doce) kilómetros, salvo en aquellas zonas en que por la naturaleza del servicio la Dirección Nacional de Transporte estime conveniente la división em tramos de diferente longitud (URUGUAI, 2009).

Seguindo os seguintes valores:

1º) en las líneas centrales de corta distancia

a) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo y el kilómetro 50 (cincuenta), se cobrará un precio único correspondiente a la cantidad de 60 (sesenta) kilómetros.

b) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo y el kilómetro 60 (sesenta), con exclusión de los mencionados en el literal precedente, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el Artículo 1.6 literal a), un tramo de 10 (diez) kilómetros.

2º) en las líneas centrales de media y larga distancia

a) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo y el kilómetro 60 (sesenta), se cobrará un precio único correspondiente a 90 (noventa) kilómetros.

b) para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo, y el kilómetro 120 (ciento veinte), con exclusión de los mencionados en el literal precedente, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el Artículo 1.6 literal b), dos tramos de 10 (diez) kilómetros.

3º) en las líneas de larga distancia, para los recorridos comprendidos entre el kilómetro 0 (cero), medido desde Montevideo, y el kilómetro 240 (doscientos cuarenta), con exclusión de los mencionados en el numeral precedente, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el Artículo 1.6 literal c), un tramo de 10 (diez) kilómetros.

4º) en las líneas centrales de media y larga distancia, cuando por sus recorridos existan servicios de líneas regionales de corta o media distancia, se adicionará al precio determinado según lo dispuesto en el artículo 1.6 literal b), dos tramos de 10 (diez) kilómetros.

Artículo 1.13. - No obstante lo establecido en el artículo anterior, la Dirección Nacional de Transporte podrá, mediante resolución fundada, autorizar o imponer precios de protección o cobertura, en las líneas, zonas o tramos en que sea necesario atender situaciones especiales o estimular el uso de determinados servicios (URUGUAI, 2009).

Para os serviços internacionais, fica estabelecido que os preços devem estar em conformidade com os acordos internacionais subscritos, como no ATIT. A Dirección Nacional de Transporte pode estabelecer proteções nos preços das passagens das permissionárias ou concessionárias de serviços de linhas nacionais. Sobre as linhas internacionais, também é disposto sobre a devolução de passagens:

Artículo 5.1. – Las empresas de transporte colectivo regular de personas por carretera aplicarán el siguiente régimen máximo de descuentos en la devolución de pasajes no utilizados por los usuarios que los adquirieron:

...

2º) en líneas internacionales:

a) 10% (diez por ciento) de descuento si el usuario solicita la devolución del importe del pasaje con una anticipación mayor o igual a 48 (cuarenta y ocho) horas, anteriores a la hora salida del servicio (URUGUAI, 2009).

Mais especificamente, há o Decreto nº 67/2016 e o Decreto nº 60/2017 ambos definindo valores para linhas nacionais regionais de curta, média, e longa distância; linhas nacionais centrais de longa distância; bilhetes de serviços suburbanos; e valores para o terminal urbano de Tres Cruces, o maior terminal de ônibus no país, tanto para linhas nacionais quanto internacionais.

Utilizando os valores do Decreto nº 60/2017, por este ser o mais atualizado, fica determinado para os serviços internacionais terminal de Tres Cruces o valor máximo de \$ 338,80, permitindo às empresas a cobrança de um preço por embarque de \$ 24,00.

Tendo em consideração a análise realizada, não foram constatadas, à luz das normas identificadas e comparadas, divergências para harmonização.

5.3. SEGUROS

O ATIT regula o tema Seguros de forma detalhada. No art. 13, impõe às empresas de transporte terrestre que realizem viagens internacionais a contratação de seguro pelas responsabilidades emergentes do contrato de transporte, obrigando a contratação de seguro (i) para a carga, pessoas e bagagens transportadas e (ii) seguro de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados.

Em complementação ao art. 13, há ainda o Anexo III, relativo a seguros, que, em seu art. 1º, estende as obrigações aos proprietários ou condutores dos veículos destinados ao transporte próprio, tal como definido no art. 19 do ATIT. Há, no mais, estipulações referentes à transferência dos prêmios de seguros e aos pagamentos referentes às indenizações por sinistros e despesas entre os Estados Parte, assim como a obrigação de que haja a troca de informações referentes às normas vigentes.

Sempre visando à máxima harmonia entre os países, o art. X do ATIT dispõe, também, sobre os certificados de cobertura e anexa um modelo de referência; estipula os valores mínimos que devem constar nas coberturas concedidas e incentiva a promoção de acordos entre as seguradoras e/ou os resseguradores, com a devida intervenção e consequente regulamentação pelos organismos de controle de seguros de cada país e entre autoridades de transporte e controle de divisas.

Inicialmente, merece destaque o Protocolo de Ouro Preto, que definiu as bases gerais para a regulamentação da responsabilidade civil por acidentes de trânsito entre os Estados Parte, estabelecendo a prevalência das leis do Estado Parte em que o acidente houver ocorrido.

Menciona-se, também, a Resolução nº 037/1992/GMC, que estabelece as condições gerais para o seguro de responsabilidade civil do proprietário e/ou condutor de veículos terrestres não matriculados no país de ingresso em viagem internacional, internalizada pelo Uruguai através do Decreto nº 381/009, que estabelece o seguro de responsabilidade civil do proprietário e/ou condutor de veículos terrestres não matriculados no país de ingresso em viagem internacional.

Consolidando o ATIT no âmbito do Mercosul, é de suma importância a Resolução nº 120/1994/GMC, que trata do Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário e: (i) estabelece as condições gerais para o seguro de responsabilidade civil do proprietário e/ou condutor de veículos terrestres não matriculados no país de ingresso em viagem internacional; (ii) objetiva a indenização a terceiros ou o reembolso ao segurado pelos montantes pelos quais seja civilmente responsável; e (iii) dispõe sobre o risco coberto, o âmbito geográfico, os riscos não cobertos, as somas seguradas e os limites máximos de responsabilidade, pagamento de prêmio, prejuízos não indenizáveis, obrigações do segurado, contribuição proporcional, liquidação de sinistros, perda de direitos, vigência e cancelamento do contrato, sub-rogação de direitos, prescrição e sobre o tribunal competente.

Essa resolução estabelece o Seguro Carta Verde, o seguro de responsabilidade civil obrigatório. A Carta Verde tem por objetivo cobrir as indenizações que os proprietários e/ou condutores de veículos de passeio, em trânsito por países do MERCOSUL que não o de sua origem, sejam obrigados a pagar por danos corporais e/ou materiais causados a terceiros nesses países. Considera-se como risco coberto a responsabilidade civil do segurado por danos materiais e/ou corporais a terceiros não transportados pelo veículo segurado, em consequência de acidente de trânsito causado: (i) pelo veículo segurado, sendo este, necessariamente, de passeio (particular ou de aluguel), não licenciado no país de ingresso; (ii) por objetos

transportados no veículo em lugar, em seu interior, destinado a esse fim; e (iii) por reboque acoplado ao veículo segurado, desde que também discriminado na apólice/endorso.

Ainda há a Resolução MERCOSUL nº 62/97, que versa seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional relativo a danos à carga. Tal acordo foi incorporado pelo Banco Central do Uruguai, que publicou o Acordo 1.67 (XVI), pelo Brasil, através da Circular SUSEP nº 02/1990, sem alterações no seu texto. Portanto, tal tema está harmonizado entre os países.

No Brasil, os seguros aplicados ao transporte de cargas são o Seguro de Transporte Nacional e o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C). O primeiro é regulamentado pela Resolução CNSP nº 17/68, sendo um seguro contratado pelo embarcador, fornecendo cobertura completa sob a carga. O RCTR-C é contratado pelo transportador, regulamentado pela Resolução CNSP nº 219 de 2010 e cobrindo danos materiais ocorridos durante o transporte e sejam causados diretamente por:

- a) colisão, capotagem, abalroamento, tombamento do veículo transportador;
- b) incêndio ou explosão no veículo transportador.

Quanto aos aspectos institucionais da regulação de seguros, enquanto no Brasil a regulação do tema está a cargo da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), instituída pelo Decreto-Lei nº 73/1966, no Uruguai a atividade é atribuição *da* Superintendencia de Seguros e Reaseguros, vinculada ao Banco Central del Uruguay, com as seguintes competências estipuladas pela Lei nº 16.426/1993:

Compete a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros controlar a las empresas públicas y privadas que realicen actividades de seguros o reaseguros, así como las personas que ejerzan actividad de intermediación en la materia indicada y coordinar la actividad del sector público.

ARTICULO 7º. - En lo que refiere a la supervisión y fiscalización de las empresas públicas y privadas de seguros y reaseguros, incluso mutuas, corresponderá a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros:

- A) Habilitar su instalación, una vez autorizadas por el Poder Ejecutivo.
- B) Autorizar la apertura de dependencias de empresas privadas ya instaladas.
- C) Dictar normas genéricas de prudencia, así como instrucciones particulares, tendientes a preservar y mantener su estabilidad y su solvencia.
- D) Fijar y modificar la cuantía de los capitales mínimos, establecer márgenes de solvencia, reservas técnicas y aprobar los planes de recomposición patrimonial o

adecuación. A tales efectos podrá no tomar en cuenta los activos y reservas no radicados en el país.

E) Emitir opinión sobre los proyectos de fusiones, absorciones y toda otra transformación.

F) Autorizar la transferencia de acciones de las empresas organizadas como sociedades anónimas.

G) Requerirles información con la periodicidad y bajo la forma que juzgue necesaria, así como la exhibición de registros y documentos.

H) Establecer el régimen informativo contable al que deberán ceñirse.

I) Reglamentar la publicación periódica de sus estados contables y otras informaciones.

J) Realizar un seguimiento permanente a efectos de verificar su situación económica financiera y su cumplimiento de las normas vigentes.

K) Efectuar observaciones y apercibimientos, y aplicar multas de hasta el 10% (diez por ciento) del capital mínimo a aquellas empresas privadas que infrinjan las leyes y los decretos que rijan sus actividades, las normas generales o particulares dictadas conforme a la presente ley.

L) Proponer al Directorio la aplicación, a los mencionados infractores, de sanciones pecuniarias más graves o de otras medidas, tales como la intervención, la suspensión de actividades o la revocación de la autorización para funcionar. Asimismo, podrá recomendar al Directorio que gestione ante el Poder Ejecutivo la revocación de la autorización para funcionar, por razones de legalidad o de interés público.

M) Resolver la instrucción de sumarios conducentes a comprobar la responsabilidad de las personas que puedan ser pasibles de las multas o inhabilitaciones previstas en el artículo 23 del decreto-ley nº 15.322, de 17 de setiembre de 1982, con las modificaciones introducidas por la Ley nº 16.327, de 11 de noviembre de 1992.

ARTICULO 8º. - Créase una Comisión Honoraria integrada por un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, que la presidirá, uno por el Banco Central del Uruguay, dos por el Banco de Seguros del Estado, y tres delegados del sector privado designados por dicho Ministerio, a propuesta de las compañías de seguros y reaseguros que operen en plaza, de los agentes y de los corredores de seguros.

La reglamentación regulará la forma de designación de los integrantes de esta Comisión.

El Ministerio de Economía y Finanzas suministrará los recursos necesarios para su funcionamiento.

ARTICULO 9º. - Los cometidos de esta Comisión Honoraria serán:

A) Asesorar al Poder Ejecutivo y a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros.

B) Proponer al Poder Ejecutivo textos legales o reglamentarios sobre las siguientes materias:

- 1) Régimen jurídico de control estatal sobre el Banco de Seguros del Estado, las compañías privadas de seguros y reaseguros y las personas que ejerzan actividad de intermediación en la materia.
- 2) Régimen jurídico del contrato de seguros y del de reaseguros. (URUGUAI, 1993)

A SUSEP editou diversas circulares regulando o transporte internacional, dentre as quais destaca-se a nº 008, de 21 de abril de 1989, que aprova Condições Gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional – RCTR-VI. Posteriormente, esta circular foi alterada pela Circular SUSEP nº 471/13, que redefiniu os montantes de cobertura:

5.1 - São as seguintes as importâncias seguradas e os máximos de responsabilidade por veículo e por evento, para veículos que trafegarem na Bolívia, no Chile, no Paraguai, ou no Peru:

5.1.1 - Para danos a terceiros não transportados:

- a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 20.000,00 por pessoa.
- b) Danos materiais: US\$ 15.000,00 por bem.

5.1.1.1 - No caso de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.1.1 fica limitada a US\$ 120.000,00.

5.1.2 - Para danos a passageiros:

- a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 20.000,00 por pessoa.
- b) Danos materiais: US\$ 500,00 por pessoa.

5.1.2.1 - Nas hipóteses de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.1.2 fica limitada a:

- a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 200.000,00
- b) Danos materiais: US\$ 10.000,00

5.2 - São as seguintes as importâncias seguradas e os máximos de responsabilidade por veículo e por evento, para veículos que trafegarem na Argentina, no Brasil ou no Uruguai, a partir de 1º de julho de 2013:

5.2.1 - Para danos a terceiros não transportados:

- c) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 50.000,00 por pessoa.
- d) Danos materiais: US\$ 30.000,00 por bem.

5.2.1.1 - No caso de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.2.1 fica limitada a US\$ 200.000,00.

5.2.2 - Para danos a passageiros:

c) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 50.000,00 por pessoa.

d) Danos materiais: US\$ 1.000,00 por pessoa.

5.2.2.1 - Nas hipóteses de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.2.2 fica limitada a:

c) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 240.000,00

d) Danos materiais: US\$ 10.000,00

5.3 - Não obstante a fixação dos valores previstos nos itens 5.1 e 5.2 desta cláusula, poderão ser acordados, entre Segurado e Sociedade Seguradora, limites de importâncias seguradas mais elevados, mediante cláusula particular a ser incluída na presente apólice, os quais passarão a constituir os limites máximos de responsabilidade assumidos pela Sociedade Seguradora por veículo e evento (SUSEP, 2013).

Cita-se ainda a Resolução ANTT nº 19, de 23 de maio de 2002, cujo Título III dispõe sobre a contratação de seguro de responsabilidade civil pelas empresas permissionárias e autorizadas de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, e dá outras providências. Pelo art. 4º, a Resolução determina que o usuário, quando na posse do seu bilhete de passagem, passe o ou cortesia, além do Seguro DPVAT, deverá estar garantido por seguro de responsabilidade civil, na cobertura de R\$ 1.200.772,67 por veículo e por evento, destinado aos danos causados aos passageiros do veículo sinistrado ou aos seus dependentes. No art. 7º é determinado que os capitais de garantia especificados na norma, assim como os prêmios de seguros, serão atualizados na mesma data e pelo mesmo percentual de reajuste aplicados aos coeficientes tarifários do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Posteriormente, essa resolução teve o Título V acrescentado, o qual tratava sobre infrações, mas que foi revogado pela Resolução ANTT nº 442, também revogada, em seguida, pela Resolução ANTT nº 5.083.

Releva destacar ainda que, no Brasil, a Lei nº 6.194/74 instituiu o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), análogo ao Seguro Obrigatório de Automóveis Uruguaio que, depois da Lei nº 16.426/93, a qual desmonopolizou a

contratação de seguros, pode ser contratado em qualquer seguradora habilitada (art. 11, Lei nº 18.412/08).

Em 2014, o Mercosul constatou que os valores estipulados pelo art. 5º do Anexo III – Seguros do ATIT – não atendiam mais os objetivos para os quais haviam sido fixados e não cobriam mais as primeiras despesas decorrentes de danos pessoais e/ou materiais resultantes de acidentes. Amparado pelo art. 16 do ATIT, que institui uma comissão destinada a avaliar permanentemente o acordo, e através da Resolução nº 015/2014/GMC, atualizou significativamente os valores mínimos que devem constar das coberturas concedidas.

O seguro Carta Azul é um seguro de responsabilidade civil obrigatório para proprietários de veículos de transportes de passageiros ou carga que vão circular além da sua fronteira nacional pelos países signatários do ATIT. Os riscos cobertos pelo Carta azul são: morte, danos pessoais e/ou materiais causados a passageiros; morte, danos pessoais e/ou materiais causados a terceiros não transportados, à exceção da carga; custas judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima – neste último caso, sempre que o pagamento for imposto ao segurado por sentença judicial transitada em julgado ou mediante acordo judicial ou extrajudicial.

Para veículos que trafegarem na Argentina, no Brasil e no Uruguai, os Limites Máximos de Indenização (LMI) são os seguintes, por veículo e por evento:

- **Para danos a terceiros não transportados:** Morte e/ou danos pessoais: US\$ 50.000 (cinquenta mil dólares estadunidenses) por pessoa. Danos materiais: US\$ 30.000 (trinta mil dólares estadunidenses) por bem. No caso de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da seguradora pela cobertura prevista no item “1” fica limitada a US\$ 200.000 (duzentos mil dólares estadunidenses).
- **Para danos a passageiros:** Morte e/ou danos pessoais: US\$ 50.000 (cinquenta mil dólares estadunidenses) por pessoa. Danos materiais: US\$ 1.000 (mil dólares estadunidenses) por pessoa. Nas hipóteses de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da seguradora pela cobertura prevista no item “2” fica limitada a: Morte e/ou danos pessoais – US\$ 240.000 (duzentos e quarenta mil dólares estadunidenses)
- **Danos materiais:** US\$ 10.000 (dez mil dólares estadunidenses).

Pode-se perceber equivalência na exigibilidade dos seguros brasileiros e uruguaios que cobrem cargas transportadas e de responsabilidade civil a pessoas transportadas ou não, como observado no Decreto Lei nº 73/1966, art. 20:

- l) danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres e por embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não; (Redação dada pela Lei nº 8.374, de 1991)
- m) responsabilidade civil dos transportadores terrestres, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada. (Incluída pela Lei nº 8.374, de 1991) (BRASIL, 1966).

A cobertura da responsabilidade civil do transportador brasileiro no trecho nacional fica garantida pelo já referido DPVAT. O que se verifica, no entanto, é uma assimetria entre os valores das coberturas estabelecidas no âmbito dos acordos multilaterais e dos previstos pelo DPVAT, que são de: (i) R\$ 13.500,00 em caso de morte; (ii) até R\$ 13.500,00 em caso de invalidez permanente; e (iii) até R\$ 2.700,00 para o reembolso de despesas médicas e hospitalares.

Em que pese a constatação da divergência e sua anotação na lista para eventual e futura harmonização, cumpre registrar que essa assimetria não caracteriza contrariedade ao que dispõe o ATIT.

5.4. PRODUTOS PERIGOSOS

Quanto ao transporte de produtos perigosos, o ATIT não especifica acerca dos países signatários que devem obedecer. É definido em seu art. 8º que os países signatários adotarão medidas especiais para o transporte de cargas ou produtos que, por suas características, sejam ou possam se tornar perigosos ou representem riscos para a saúde das pessoas; a segurança pública ou o meio ambiente. Nesse particular contexto, observa-se que tanto o Brasil como o Uruguai internalizaram o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação de Transporte de Produtos Perigosos entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai.

No Brasil, o Acordo é internalizado pelo Decreto nº 1.797, de 25 de janeiro de 1996, que dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. Já o Decreto nº 2.866, de 7 de dezembro de 1998, dispõe sobre a execução do Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos,

firmado em 16 de julho de 1998, entre os Governos do Brasil, da Argentina, do Paraguai e do Uruguai.

A regulamentação no Brasil, assim como em outros países, é baseada no “United Nations Orange Book” (do inglês, “Livro Laranja das Nações Unidas”), um livro publicado a cada dois anos pela Organização das Nações Unidas (ONU). Nesse “Livro Laranja” está o trabalho do Comitê de Especialistas de Transporte de Produtos Perigosos, objetivando à segurança do comércio mundial, incluindo todos os modais de transporte.

Na totalidade da análise, foram avaliadas as seguintes normativas:

- Decreto-Lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983 – Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do serviço de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos e dá outras providências;
- Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988 – Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências;
- Decreto-Lei nº 2.866, de 7 de dezembro de 1988 – Dispõe sobre a execução do Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos (AAP.PC/7), firmado em 16 de julho de 1998, entre os Governos do Brasil, da Argentina, do Paraguai e do Uruguai;
- Decreto nº 1.797, de 25 de janeiro de 1996 – Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994 (Decisão 002/1994/GMC);
- Portaria nº 22/2001, do MT, de 19 janeiro de 2001 – Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no MERCOSUL;
- Resolução nº 3.665, de 04 de maio de 2011 – Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos;
- Portaria nº 302, de 25 de julho de 2016 – Estabelece os procedimentos para o transporte de produtos alimentícios para uso ou consumo humano ou animal em equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel originários do Uruguai;
- Resolução ANTT nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016 – Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e dá outras providências.

No Uruguai, identificou-se o Regulamento Nacional sobre o Transporte de Produtos Perigosos por Rodovia, que estabelece regras e procedimentos para o transporte viário de

produtos que apresentem riscos à saúde das pessoas, à segurança pública e ao meio ambiente, aprovado pelo Decreto nº 560/003, considerando o Primeiro Protocolo Adicional do ATIT. Os artigos que ajudam a elucidar a incorporação das normas internacionais sobre o trânsito de produtos perigosos no Uruguai estão dispostos a seguir:

ARTICULO 2º- Serán aplicables al transporte nacional de mercancías peligrosas por carretera las disposiciones contenidas en el Anexo II del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR.

ARTICULO 5º.- Será aceptada la circulación en territorio nacional de vehículos que transporten mercancías peligrosas ingresadas o egresadas del mismo cumpliendo las exigencias establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTICULO 6º- Los organismos competentes para establecer normas específicas complementarias a lo dispuesto en este Reglamento para las mercancías de las Clases 1 y 7 y para los residuos peligrosos, constan en el Anexo I. 1 CAPITULO (URUGUAI, 2003).

No entanto, quanto às divergências, há, na ata da reunião do MERCOSUL/SGT nº 5/ATA nº 01/16 – Reunião Ordinária do SGT nº 5 "Transporte", registro apontado pela delegação do Uruguai de que as autoridades de transporte do Uruguai e do Brasil mantêm clara diferença de interpretação e entendimento a respeito da aplicação do art. 11 do Anexo I do Acordo, que estabelece a proibição do transporte de produtos alimentícios a granel em cisternas de transporte de produtos perigosos. Na oportunidade, a delegação uruguaia reiterou a necessidade de que, no âmbito do SGT nº 5, se procedesse à revisão das disposições do Anexo I e à incorporação do acordo alcançado bilateralmente entre as autoridades do transporte do Brasil e do Uruguai, elaborado com base na legislação internacional comparada, para resolver o problema da incerteza normativa.

A questão foi resolvida com a Portaria ANTT nº 302, de 25 de julho de 2016, que tem o objetivo de:

Art. 1º. Padronizar os procedimentos para o transporte de alimentos em equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel originários do Uruguai.

Art. 2º. O transporte de produtos para uso ou consumo humano ou animal em equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel é proibido pelo Acordo de Facilitação para o Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL, internalizado no Brasil pelo Decreto nº 1.797/96, nos termos do art. 11 do Anexo I.

Parágrafo único. Acordado entre as autoridades competentes dos países, os equipamentos destinados ao transporte de produtos perigosos poderão ser usados para quaisquer outros fins desde que sofram completa limpeza e descontaminação, atendido o art. 3º do anexo I do Acordo de Facilitação para o Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul.

Art. 3º. Considerando que o Governo do Uruguai, por meio do seu Ministério dos Transportes, atestou que parte de sua frota está adequadamente descontaminada e autorizada a executar o transporte de alimentos, orienta-se que, inexistindo evidência material, o transporte de alimentos em veículos destinados ao transporte de produtos perigosos não será objeto de descumprimento do previsto no Art. 11 da Subseção II da Seção I do Capítulo II do Decreto nº 1.797/96, desde que esteja acompanhado de Certificado de Descontaminação e Autorização para o transporte de alimentos emitidos pela autoridade competente do governo uruguaio (ANTT, 2016d).

Portanto, apesar de Brasil e Uruguai adotarem o Primeiro Protocolo Adicional ao ATIT sobre o transporte de produtos perigosos, garantindo harmonização quanto às normativas, na prática revela-se a necessidade de harmonização de alguns entendimentos e procedimentos de fiscalização, bem como a necessidade de que, no âmbito do SGT nº 5, se proceda à revisão das disposições do Anexo I.

5.5. NORMAS TÉCNICAS

O ATIT não dispõe sobre normas técnicas mas regula, de forma geral, a habilitação da frota e inspeção veicular, nos arts. 31, 32 e 33.

O Mercosul, a seu turno, está engajado em harmonizar requisitos técnicos previstos nas legislações nacionais dos países signatários, que diferem de um Estado Parte para outro, através de seu Subgrupo de Trabalho nº 3 – Regulamentos Técnicos e Avaliação da Conformidade –, uma vez que obstáculos técnicos ao comércio e à livre circulação de veículos são passíveis de eliminação com sua harmonização para todos os Estados Parte. Os veículos utilizados para a realização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas devem estar em conformidade com a Resolução Mercosul/GMC/RES. nº 26/11.

Inicialmente, destaca-se que, no Brasil, a ANTT, através da Resolução nº 3.054 de, 5 de março de 2009, aprovou o Glossário dos Termos e Conceitos Técnicos utilizados pela Agência na regulamentação da prestação dos serviços de transportes terrestres. Isso não foi observado na legislação uruguaia analisada, tampouco identificado em normas do MERCOSUL, apesar de essa definição de termos ser um importante facilitador do processo. Na legislação comparada, os termos técnicos são encontrados de forma esparsa em leis, decretos e resoluções.

No Brasil, as normas que regulamentam, especificamente, questões sobre **inspeção veicular** são a Resolução Contran nº 247, de 27 de julho de 2007, que estende o **prazo de estadia** em no máximo 30 dias, conforme estabelecido pela Resolução Mercosul/GMC nº 75, de 13 de dezembro de 1997, quando o veículo estiver em viagem fora do país de origem e, por caso fortuito ou de força maior, seja impossibilitado de retornar antes de expirar o CITV, conforme o disposto pelo ATIT e o considerando o estabelecido no art. 3º da Resolução MERCOSUL/GMC nº 15, de 22 de junho de 2006. Em adição, a Resolução Contran nº 359, de 29 de setembro de 2010, atribui ao DENATRAN **competência para a inspeção**; também define que o veículo inspecionado e aprovado receberá um **selo de segurança**, colado no para-brisa, vinculado ao respectivo certificado que será de porte obrigatório.

A Resolução Contran nº 466, de 11 de dezembro de 2013, estabelece **procedimentos** para o exercício da atividade de **vistoria de identificação veicular**, definindo que é de responsabilidade dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal e poderá ser realizada por pessoa jurídica de direito público ou privado previamente habilitada. A inspeção veicular serve para verificar a autenticidade da identificação do veículo e da sua documentação; a legitimidade da propriedade; se as características originais dos veículos e seus agregados foram modificados e, caso constatada alguma alteração, se esta foi autorizada, regularizada e se consta no prontuário do veículo na repartição de trânsito e se os equipamentos obrigatórios dos veículos estão de acordo com o imposto pelas Normas Técnicas de cada um deles, garantindo, dessa forma, a segurança dos passageiros.

No Brasil, o art. 106 do Código de Trânsito Brasileiro lista os equipamentos obrigatórios, a serem estabelecidos pelo Contran:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do Contran, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo Contran;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo Contran.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009) (BRASIL, 1997)

Cabe ao Contran disciplinar o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinar suas especificações técnicas; nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste estudo, e com os demais estabelecidos pelo Contran.

Ainda, a Resolução Contran nº 14/1998 especifica os itens obrigatórios por tipo de veículo. Dispõe, em seu art. 1º, que para circular em vias públicas, os veículos deverão estar dotados dos equipamentos obrigatórios relacionados a seguir, a serem constatados pela fiscalização e em condições de funcionamento.

I) Nos veículos automotores e ônibus elétricos:

- 1) para-choques, dianteiro e traseiro;
- 2) protetores das rodas traseiras dos caminhões;
- 3) espelhos retrovisores, interno e externo;
- 4) limpador de para-brisa;

- 5) lavador de para-brisa;
- 6) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor;
- 7) faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;
- 8) luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;
- 9) lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
- 10) lanternas de freio de cor vermelha;
- 11) lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha;
- 12) lanterna de marcha à ré, de cor branca;
- 13) retrorefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha;
- 14) lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca;
- 15) velocímetro,
- 16) buzina;
- 17) freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
- 18) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 19) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo;
- 20) extintor de incêndio;
- 21) registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, nos veículos de transporte e condução de escolares, nos de transporte de passageiros com mais de dez lugares e nos de carga com capacidade máxima de tração superior a 19 t;
- 22) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
- 23) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, naqueles dotados de motor a combustão;
- 24) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;

- 25) macaco, compatível com o peso e a carga do veículo;
- 26) chave de roda;
- 27) chave de fenda ou outra ferramenta apropriada para a remoção de calotas;
- 28) lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim o exigirem;
- 29) cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e carga.

II) Para os reboques e semirreboques:

- 1) para-choque traseiro;
- 2) protetores das rodas traseiras;
- 3) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
- 4) freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes, para veículos com capacidade superior a 750 quilogramas e produzidos a partir de 1997;
- 5) lanternas de freio, de cor vermelha;
- 6) iluminação de placa traseira;
- 7) lanternas indicadoras de direção traseiras, de cor âmbar ou vermelha;
- 8) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 9) lanternas delimitadoras e lanternas laterais, quando suas dimensões assim o exigirem.

III) para os ciclomotores:

- 1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3) lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
- 4) velocímetro;
- 5) buzina;

- 6) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 7) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.

IV) Para as motonetas, motocicletas e triciclos:

- 1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3) lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
- 4) lanterna de freio, de cor vermelha
- 5) iluminação da placa traseira;
- 6) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiro e traseiro;
- 7) velocímetro;
- 8) buzina;
- 9) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 10) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.

V) Para os quadriciclos:

- 1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3) lanterna, de cor vermelha na parte traseira;
- 4) lanterna de freio, de cor vermelha;
- 5) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
- 6) iluminação da placa traseira;
- 7) velocímetro;
- 8) buzina;
- 9) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 10) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor;
- 11) protetor das rodas traseiras.

VI) nos tratores de rodas e mistos:

- 1) faróis dianteiros, de luz branca ou amarela;
- 2) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
- 3) lanternas de freio, de cor vermelha;
- 4) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
- 5) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 6) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.

VII) nos tratores de esteiras:

- 1) faróis dianteiros, de luz branca ou amarela;
- 2) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
- 3) lanternas de freio, de cor vermelha;
- 4) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
- 5) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.

No Uruguai, o Decreto nº 246/007 dispõe que a Empresa Concessionária do **Serviço de Inspeção Técnica Veicular** controlará as luzes, os elementos refletores, os freios, a direção e o cinto de segurança de veículos de transporte de cargas, que devem ser inspecionados segundo a regulamentação vigente. Esses critérios são os únicos que podem impedir a concessão do CAT, sendo que todos os outros elementos que não estejam em consonância com a regulamentação vigente serão classificados como “defeito leve”. A norma em comento não se aplica, no entanto, aos veículos habilitados para a circulação internacional de cargas e de cargas perigosas.

Mencione-se, ainda, o Decreto nº 260/995, que estabelece que todos veículos com capacidade de carga igual ou acima de 5 toneladas que prestem serviços sob a jurisdição do MTOP devem realizar suas inspeções técnicas veiculares anualmente. A data de uso deve começar a ser contada a partir da primeira padronização realizada. A concessão da Permissão de Circulação ou Habilitação para o Transporte de Passageiros deve ser realizada com base em uma inspeção inicial para esses veículos.

Em adição, o art. 29 da Lei nº 18191 – Lei de Trânsito e Seguridade Viária – dispõe que a inspeção técnica veicular garante as boas condições de uso e operação de veículos, conferida

por um certificado emitido pela autoridade competente ou por um concessionário com delegação para tal. Todos os veículos automóveis, para circular na via pública, devem ter, pelo menos, os seguintes equipamentos obrigatórios em condições de utilização e operação:

- a) O sistema de direção que permite ao condutor controlar facilmente e com segurança a trajetória do veículo em qualquer circunstância.
- b) Um sistema de suspensão que proporcione ao veículo adequado amortecimento dos efeitos das irregularidades da estrada e contribua para a sua aderência e estabilidade.
- c) Dois sistemas de freio de ação independentes, permitindo controlar o movimento do veículo, parar e permanecer parado.
- d) Sistemas e elementos de iluminação e sinalização para permitir boa visibilidade e segurança na circulação e no estacionamento de veículos.
- e) Elementos de segurança, extintores, faróis ou dispositivos refletores independentes para casos de emergência.
- f) Espelhos que permitem que o condutor tenha uma ampla visão traseira permanente.
- g) Um aparelho ou dispositivo que permita manter limpo o para-brisa e garanta uma boa visibilidade em todas as circunstâncias.
- h) Para-choques dianteiros e traseiros, cuja concepção, construção e montagem reduzam os efeitos de impactos.
- i) Para-brisas construído em material cuja transparência seja inalterada ao longo do tempo, que não deforme substancialmente os objetos vistos através dele e, se quebrado, permaneça minimizado o perigo de lesões corporais.
- j) Buzina sem som estridente, que possa ser ouvida em condições normais.
- k) Dispositivo silenciador para reduzir substancialmente ruídos causados pelo funcionamento do motor.
- l) Pneumáticos que proporcionem segurança e aderência mesmo em pisos úmidos ou molhados.
- m) Para-lamas que minimize a dispersão de líquidos, lama, pedras etc.
- n) Os reboques e semirreboques devem ter os mesmos equipamentos das alíneas b, d, l e m aqui dispostas, além de um sistema de freios e para-choques traseiros.

A Inspeção Técnica Veicular é tratada por ambos os países analisados. No entanto, essa questão é abordada de diferentes maneiras, uma vez que o ATIT especifica apenas sobre a validade da inspeção em território estrangeiro.

Nesse particular contexto, os tópicos a seguir destinam-se a examinar e confrontar as disposições constantes do ATIT e dos diplomas do Mercosul, Brasil e Uruguai acerca de cada item obrigatório. Para justificar a listagem de divergências são expostos exemplos pontuais de itens tratados de forma diferentes em cada país.

5.5.1. Faixas refletivas

Segundo o disposto no art. 2º da Resolução nº 64/08/MERCOSUL/GMC sobre o uso de faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros, incorporada pelo Uruguai pelo Decreto nº 434/009, as faixas refletivas perimetrais retrorrefletoras deverão ser fixadas nas laterais e na parte traseira da carroceria dos veículos, dispostas horizontalmente, distribuídas uniformemente, cobrindo, no mínimo:

- a) 33% do comprimento lateral da carroceria;
- b) 38% da extensão da parte traseira.

No Brasil, a Resolução nº 366, de 24 de novembro 2010, altera o dispositivo do Anexo das Resoluções nºs 128/2001 e 132/2002, do Contran, que tratam do uso obrigatório de película refletiva, e resolve que os dispositivos deverão ser afixados nas laterais e na traseira do veículo, ao longo da borda inferior ou opcionalmente, no caso dos *siders*, sobre o bandô existente na parte externa, alternando os segmentos de cores vermelha e branca, dispostos horizontalmente, distribuídos de forma uniforme e cobrindo no mínimo:

- a) 33,33% da extensão das bordas laterais;
- b) 80% da extensão das bordas traseiras do veículo da frota em circulação.

Quanto às cores, para Mercosul e Uruguai, o art. 4º da Resolução nº64/08 admite faixas retro refletivas com um dos seguintes esquemas de cores e desenhos:

- a) vermelha e branca nas laterais e na parte traseira, alternando os segmentos de cor;
- b) branca ou amarela nas laterais, e vermelha na parte posterior;
- c) branca ou amarela nas laterais, e vermelha e branca com e sem franjas a 45º, alternadas, na parte posterior.

Além dessas, há outras especificações que variam conforme o tipo de veículo sobre as faixas refletivas.

BRASIL	Resoluções Denatran	nº 132 / nº 366 – faixas refletivas para carroceria – modelos rígida, flexível e com base de alumínio; nº 152 – faixas refletivas para para-choque; nº 290 – adesivo de tara; nº 305 / nº 368 – faixas refletivas para veículo longo – CTV e CTVP; nº 316 – fitas refletivas para ônibus; nº 370 – faixa ouro – faixa amarela para veículos de transporte acima de 4.536 kg; nº 410 – motofrete, motoboy, mototáxi – equipamentos e acessórios de segurança – faixas refletivas para baú e capacete e coletes com selo de aprovação Inmetro.
URUGUAI	Decreto nº 434/009	Incorpora ao ordenamento jurídico interno, a Resolução do Grupo Mercado Comum do Mercosul nº 64/08
ATIT	Não especifica	–
MERCOSUL	Resolução nº 064/2008/GMC/MERCOSUL	Uso de faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.

Quadro 9 – Normativas referentes às faixas reflexivas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Nota-se que há divergências entre os padrões de faixas refletivas dos veículos normatizados pelas legislações dos países-objeto analisados. Enquanto o Uruguai internalizou a Resolução nº 64/08/MERCOSUL/GMC, o Brasil manteve regulamentos próprios que são mais restritivos que a Resolução do Mercosul. Além disso, o Brasil detalha especificações de outros tipos de veículo, o que não acontece no Uruguai.

5.5.2. Pneumáticos

O Mercosul adota como referência a norma NBR-6087/88/89 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e as normas nº 113.319 / 320 / 321 / 322 / 323 / 324 / 325 / 327 / 337 e 8A1 / 2 / 3 do Instituto Argentino de Racionalización de Materiales (IRAM). Como o

Uruguai internaliza a normativa do Mercosul e ela está de acordo com a brasileira, não há divergência.

BRASIL	Resolução Contran nº 558, de 15/04/1980	Fabricação e reforma de pneumático com indicadores de profundidade.
	Resolução Contran nº 492, de 5/6/2014	Altera o Art. 1º, da Resolução Contran nº 558/1980, que dispõe sobre a fabricação e reforma de pneus.
URUGUAI	Decreto nº 206/996	Internaliza a Resolução 65/92 Neumáticos, aros y válvulas.
ATIT	Não especifica	-
MERCOSUL	Resolução 065/1992/GMC/MERCOSUL	Pneumáticos, aros e válvulas

Quadro 10 – Normativas referentes a pneumáticos

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.3. Iluminação e sinalização de veículos

Quanto à iluminação e sinalização dos veículos, na Resolução Contran nº 225, de 9 de fevereiro de 2007, é demonstrada a simbologia que aparece iluminada no painel dos veículos. Contudo, na Resolução nº 083/1994 /GMC/MERCOSUL, que é incorporada pelo Uruguai, não foi identificada a mesma informação.

BRASIL	Resolução Contran nº 225, de 09/02/2007	Estabelece requisitos de localização, identificação e iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas piloto
	Resolução Contran nº 227, de 09/02/2007	Estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos.
	Resolução Contran nº 294, de 17/10/2008	Altera a Resolução nº 227/2007, de 9 de fevereiro, do Contran, que estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos.
URUGUAI	Decreto nº 206/996	Internaliza a Resolução nº 083/1994 /GMC/MERCOSUL
ATIT	Não especifica	-

MERCOSUL

Resolução 083/1994
/GMC/MERCOSULSistemas de **iluminação e sinalização**
veicular**Quadro 11 – Normativas referentes à iluminação e sinalização de veículos**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.4. Para-brisas

No que diz respeito ao uso de para-brisas no Brasil e no Uruguai, não é observada normativa no Uruguai no que tange ao uso de para-brisas em veículos de transporte coletivo de passageiros. Portanto, seleciona-se este como um tema para a listagem de divergências.

BRASIL	Resolução Contran nº 216, de 27/12/06	Fixa exigências sobre condições de segurança e visibilidade dos condutores em para-brisas em veículos automotores, para fins de circulação nas vias públicas.
	Resolução Contran nº 224, de 12/03/07	Estabelece requisitos de desempenho dos sistemas limpador e lavador de para-brisas para fins de homologação de veículos automotores.
URUGUAI	Decreto nº 206/996	Incorpora a R30/94 "Sistemas Limpiaparabrisas de automóviles y método para la determinación del lugar geométrico de los ojos".
ATIT	Não especifica	-
MERCOSUL	Resolução 030/1994/GMC/MERCOSUL	Sistemas de limpadores de para-brisas

Quadro 12 – Normativas referentes a para-brisas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.5. Espelho retrovisor

O espelho retrovisor é de uso compulsório tanto no Brasil quanto no Uruguai. No entanto, foram percebidas diferenças entre as especificações técnicas estipuladas nos dois países, como, por exemplo, quanto aos tamanhos de campo de visão, refletidas pelas imagens a seguir.

A primeira figura mostra o campo de visão do espelho retrovisor externo do lado direito no Uruguai.

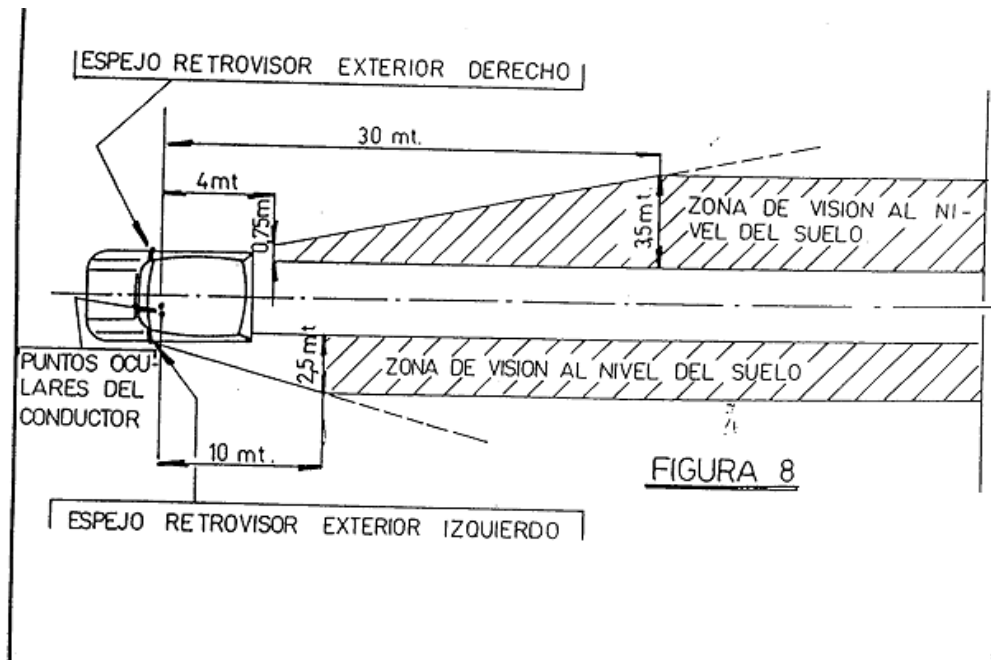


Figura 6 – Distâncias em um retrovisor externo direito no Uruguai

Fonte: Mercosul (1994)

A segunda mostra o mesmo, mas no contexto do Brasil.

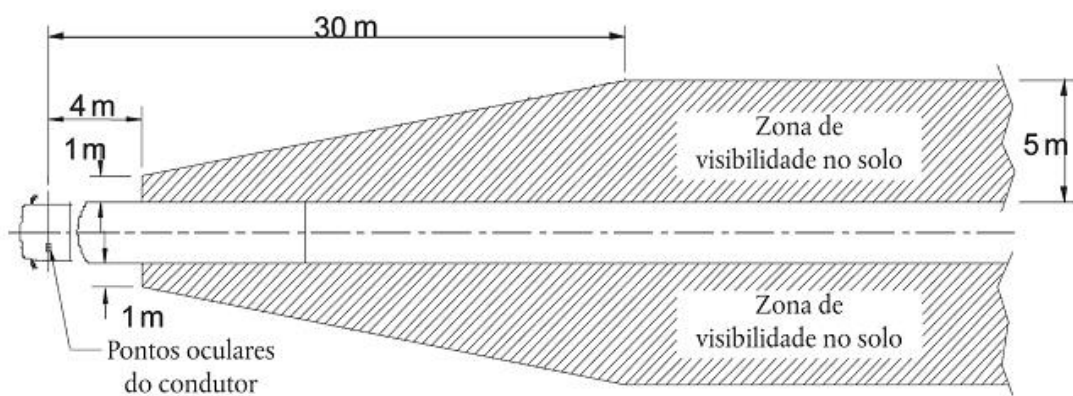


Figura 7 – Distâncias em um retrovisor externo direito no Brasil

Fonte: Brasil (2007)

Além disso, o Brasil conta com mais resoluções sobre esse assunto do que o Uruguai, variando conforme o tipo de veículo.

BRASIL	Resolução Contran nº 226 de 12 de março de 2007	Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores.
	Resolução Contran nº 549 de 04 de setembro de 2015	Dispõe sobre os requisitos técnicos dos espelhos retrovisores destinados para motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos.
	Resolução Contran nº 504 de 05 de novembro de 2014	Dispõe sobre a utilização obrigatória de espelhos retrovisores, equipamento do tipo câmera-monitor ou outro dispositivo equivalente, a ser instalado nos veículos destinados ao transporte coletivo de escolares.
URUGUAI	Decreto nº 206/996	R32/94 "Espejos Retrovisores"
ATIT	Não especifica	-
MERCOSUL	Resolução 032/1994/GMC/MERCOSUL	Espelhos retrovisores

Quadro 13 – Normativas referentes a retrovisores

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.6. Freio ABS

O sistema de freios ABS (Antilock Braking System) é obrigatório no Brasil e no Uruguai, como pode ser observado em suas normativas.

BRASIL	Resolução Contran nº 312 de 03 de abril de 2009	Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas (ABS) nos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.
URUGUAI	Lei nº 19.061 sobre normas de Trânsito e Segurança Viária	“Artículo 9.- Sistema de frenos ABS .- Deben contar con éste dispositivo las categorías de vehículos M1, M1a, M1b, M2, N1, N2, N3, O3 y O4. A las categorías de vehículos M3 se les hará exigible el sistema de frenos ABS desde el 1º de julio de 2015, en tanto las restantes categorías de vehículos no referidas precedentemente, podrán ser exceptuadas de esta obligación
ATIT	Não especifica	-
MERCOSUL	Não foi identificada legislação	

Quadro 14 – Normativas referentes a freios ABS

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.7. Cinto de segurança

O cinto de segurança é item obrigatório em ambos os países. Apesar de o ATIT não pontuar nada quanto a esse assunto, Brasil e Uruguai têm tratativas consonantes quanto à obrigatoriedade de utilização do equipamento.

Como divergência identificada, tem-se na norma brasileira os seguintes dispostos sobre as especificações e ensaio:

Da especificação.

3.3.1 - O cinto de segurança deverá atender a norma NBR 7337.

3.4 - Do método de ensaio.

3.4.1 - O método de ensaio do cinto de segurança deverá atender a norma NBR 7338.

3.4.2 - Também serão reconhecidos os resultados de ensaios realizados por órgãos credenciados pela Comunidade Europeia, ou pelos Estados Unidos da América.

Na normativa do Uruguai nada é especificado sobre essas questões.

BRASIL	Resolução Contran nº 48, de 21/05/1998	Estabelece requisitos de instalação e procedimentos para ensaios de cintos de segurança de acordo com o inciso I do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro.
	Código de Trânsito Brasileiro	Art. 65 - É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo Contran.
URUGUAI	Decreto nº 206/010	Reglamentacion De La Obligacion Del Uso De Cinturon De Seguridad . Ley De Transito Y Seguridad Vial
ATIT	Decreto nº 206/996	Internaliza a Resolução nº 027/1994/GMC/MERCOSUL
	Não especifica	-
MERCOSUL	Resolução nº 027/1994/GMC/MERCOSUL	Instalação e uso de cintos de segurança

Quadro 15 – Normativas referentes a cinto de segurança

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.8. Registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo

O registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo é um item obrigatório para veículos de transporte coletivo de passageiro no Brasil. Quando comparado com o Uruguai, não foi identificada normativa relativa a esse equipamento. O ATIT também não especifica nada quanto a isso. Portanto, esse é um tema a se integrar na listagem de divergências.

BRASIL	Resolução Contran nº 92, de 04/05/1999	Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo , conforme o Código de Trânsito Brasileiro.
URUGUAI	Não foi identificada legislação	
ATIT	Não especifica	-
MERCOSUL	Não foi identificada legislação	

Quadro 16 – Normativas referentes ao registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.9. Reboque e semirreboque

No caso de normas técnicas para reboques e semirreboques, o Brasil indica como itens obrigatórios:

- 1) para-choque traseiro;
- 2) protetores das rodas traseiras;
- 3) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
- 4) freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes, para veículos com capacidade superior a 750 quilogramas e produzidos a partir de 1997;
- 5) lanternas de freio, de cor vermelha;
- 6) iluminação de placa traseira;
- 7) lanternas indicadoras de direção traseiras, de cor âmbar ou vermelha;
- 8) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;

9) lanternas delimitadoras e lanternas laterais, quando suas dimensões assim o exigirem.

Já o Uruguai impõe que haja:

- 1) para-choque traseiro;
- 2) freios;
- 3) sistema de suspensão que proporcione ao veículo adequado amortecimento dos efeitos das irregularidades da estrada e contribua para a sua aderência e estabilidade;
- 4) sistemas e elementos de iluminação e sinalização para permitir boa visibilidade e segurança na circulação e estacionamento de veículos;
- 5) pneumáticos que proporcionem segurança e aderência mesmo em pisos úmidos ou molhados;
- 6) Para-lamas que minimize a dispersão de líquidos, lama, pedras etc.

Dessa maneira, já se identificam algumas divergências, conforme mostra o Quadro 17.

BRASIL	Resolução Contran nº 14/98	Parágrafo II dita sobre equipamentos obrigatórios de reboques e semirreboques.
URUGUAI	Instrutivo de Avais Técnicos para Inscrição de Veículos (reboques e semirreboques) e Mudanças de Estrutura.	Empresas que solicitem a inscrição de um reboque ou semirreboque ainda não registrado na DNT deverão se apresentar ao CIRHE com um informe técnico e um aval profissional por um engenheiro industrial mecânico, contando ainda com a documentação listada no instrutivo.
	Decreto nº 533	Estabelece as condições e especificações com que os veículos de reboque ou semirreboque devem estar de acordo para que possam circular. Devem receber um aval de um engenheiro industrial mecânico responsável, seguindo as especificações técnicas mencionadas. Qualquer mudança de estrutura deve ser previamente aprovada pela DNT.
ATIT	Não especifica	-
MERCOSUL	Não foi identificada legislação	

Quadro 17 – Normativas referentes a reboques e semirreboques

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.10. Ruído

No que se refere aos limites de ruído, o Brasil tem tratativas específicas quanto a essa questão. Porém para o Uruguai foi identificada apenas uma lei, genérica e sem indicação de valores máximos. Dessa forma, faz-se necessária uma averiguação quanto à divergência.

BRASIL	Resolução Conama nº 418, de 25 de novembro de 2009	Dispõe sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular (PCPV) e para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso (I/M) pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso
URUGUAI	Lei nº 17.852	Contaminação acústica
ATIT	Não específica	-
MERCOSUL	Resolução nº 048/1998 /GMC/MERCOSUL	Requisitos de Segurança de Ruídos e Emissões Veiculares
	Resolução nº 128/1996 /GMC/MERCOSUL	Regulamento Técnico de limites máximos de emissão de gases contaminantes e ruído para veículos contaminantes

Quadro 18 – Normativas referentes a ruído

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.11. Fixação de assentos

Quanto à fixação de assentos, Brasil e Uruguai internalizam as normas do Mercosul sobre a questão. No entanto, não foi encontrada normativa mais atualizada no Brasil que dispusesse sobre esse assunto em particular.

BRASIL	Resolução nº 463 de 1973, item 3, do Contran, publicado no Diário Oficial da União de 21 de agosto de 1973	Internaliza a Resolução nº 026/1994/GMC/MERCOSUL
URUGUAI	Decreto nº 206/996	“Póngase en vigencia las siguientes Resoluciones del Grupo Mercado Comun: R26/94 Anclajes de asientos. ”
ATIT	Não específica	-

MERCOSUL

Resolução
026/1994/GMC/MERCOSUL

Fixação de assentos

Quadro 19 – Normativas referentes à fixação de assentos

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.12. Emissão de gases contaminantes

A resolução do Mercosul internalizada pelo Uruguai embasa-se em resoluções Conama para definir os limites de emissão de gases. Portanto, quanto a essa temática, nota-se maior convergência nas deliberações.

BRASIL	Resolução Contrans nº 452, de 27 de setembro de 2013	Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização das emissões de gases de escapamento de veículos automotores de que trata o art. 231, inciso III, do CTB.
	Resolução Conama nº 432, de 13 de julho de 2011	Estabelece novas fases de controle de emissões de gases poluentes por ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos, e dá outras providências.
	Resolução Conama nº 18, de 6 de maio de 1986	Instituir, em caráter nacional, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - Proconve
URUGUAI	Decreto nº 206/996	Internalizou o R84/94 "Límites máximos de emisión de gases contaminantes".
ATIT	Não especifica	-
MERCOSUL	Resolução 084/1994 /GMC/MERCOSUL	Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes

Quadro 20 – Normativas referentes à emissão de gases contaminantes

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.13. Extintor de incêndio

Sobre os extintores de incêndio, para o Uruguai foi encontrada apenas normativa referente à obrigatoriedade do equipamento em veículo tipo caminhão, mas sem especificar o tipo de pó ou as demais características do extintor.

BRASIL	Resolução Contran nº 157, de 22/04/2004	Fixa especificações para os extintores de incêndio, equipamento de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semirreboque, de acordo com o art. 105 do CTB.
	Resolução Contran nº 333, de 06/11/2009	Restabelece a vigência da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, dando nova redação ao art. 8º, que fixa especificações para os extintores de incêndio como equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques, de acordo com o art. 105 do CTB, e dá outras providências.
	Resolução Contran nº 556, de 18/09/2015	Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada.
	Resolução Contran nº 272, de 28/03/2008	Altera a redação do art. 9º da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do Contran, que fixa especificações para os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório.
	Resolução Contran nº 223, de 16/02/2007	Altera a Resolução n. 157/2004, de 22 de abril, do Contran, que fixa as especificações para os extintores de incêndio.
URUGUAI	Decreto nº 233/015	“Apruébase la reglamentación que implementa la fabricación y montaje de cabinas suplementarias que permiten el transporte de pasajeros en la caja de vehículos tipo camión.”
ATIT	Menciona como “equipamento”	
MERCOSUL	MERCOSUL/GMC/RES nº 19/02	Regulamento Técnico Mercosul de Veículos da Categoria M3 para o Transporte Automotor de Passageiros (ônibus rodoviário de média e longa distância)

Quadro 21 – Normativas referentes a extintor de incêndio

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

5.5.14. Resumo normas técnicas

Das análises desenvolvidas com base na legislação identificada de cada um dos países-objeto do presente estudo, foram constatadas divergências nos tratamentos conferidos aos seguintes itens, que passam a integrar lista para futura análise quanto à necessidade, viabilidade e conveniência de harmonização:

- faixas reflexivas;
- iluminação e sinalização de veículos;
- para-brisas;
- espelho retrovisor;
- registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo;
- reboques e semirreboques;
- ruído;
- extintor de incêndio.

Entretanto, como a inspeção veicular é feita no país de origem do transportador, uma vez certificada sua conformidade, deve ser aceita pelos países signatários do ATIT. Vale ressaltar que o simples fato de existirem divergências nas estipulações legais sobre os equipamentos listados não implica, *a priori*, a necessidade de harmonização, haja vista a imperatividade de serem confrontadas, ainda, com as normas atinentes à fiscalização.

5.6. INFRAÇÕES E SANÇÕES

Em que pese a regulação das bases gerais para o transporte internacional de cargas e passageiros aplicáveis aos países signatários, o ATIT não esgota o tema, e seu Segundo Protocolo Adicional, incorporado no ordenamento brasileiro pelo Decreto nº 5.462/2005 (BRASIL, 2005b) dispõe complementarmente sobre infrações e sanções.

O ATIT estipula no art. 34 que as queixas ou denúncias e a consequente aplicação de sanções a que derem lugar os atos e as omissões contrários às leis e a seus regulamentos serão resolvidas ou aplicadas pelo país signatário em cujo território os fatos se houverem produzido, de acordo com o seu regime legal, independentemente da jurisdição a que pertença a empresa afetada ou por cujo intermédio as queixas ou denúncias tiverem sido apresentadas.

Além disso, as penalidades às infrações deverão ser graduais, de aplicação ponderada, e manter a maior equivalência possível em todos os países signatários, podendo chegar à suspensão ou ao cancelamento da licença.

Já o Segundo Protocolo Adicional ao ATIT estabelece que as empresas que realizam transporte internacional terrestre incorrerão em responsabilidade quando a infração a seus deveres ou obrigações for suscetível da aplicação de uma medida disciplinar, que deverá ser imposta mediante um processo administrativo que permita a sua defesa.

No Capítulo I do documento, também é determinado que os organismos de aplicação de cada país levarão ao conhecimento de seus homólogos dos outros países-membros o nome do órgão fiscalizador, as normas e os procedimentos vinculados à aplicação de sanções e ao direito de defesa, a fim de difundi-los entre os transportadores internacionais autorizados. Um tipo infracional previsto pela norma regulamentadora é obrigatório para aplicação da sanção.

O Capítulo II versa sobre as infrações e as suas classificações. Define as infrações gravíssimas, graves, médias e leves relativas a cargas e a passageiros. Por sua vez, o art. 6º, do Capítulo III, estipula as sanções: multa de acordo com a gravidade da infração, suspensão ou revogação da licença.

Ainda, o art. 6º dispõe sobre a aplicabilidade das sanções de acordo com os critérios da autoridade, estabelecendo a exigência de comunicação à autoridade competente do país que outorgou a licença originária em casos de infrações gravíssimas. Além disso, dispõe que nenhum veículo habilitado, com a documentação em origem, multado sob suposta infração a disposições derivadas do Acordo, poderá ser retido sob pretexto do pagamento de sanção correspondente.

Os arts. 7º, 8º, 9º e 10 tratam da progressão das sanções: caso uma empresa reincida em infração de um mesmo grau dentro do período de um ano, será aplicada a sanção do grau seguinte à aplicada, de acordo com o art. 7º. Se houver uma segunda infração gravíssima no mesmo período, a empresa terá a licença complementar suspensa por um período de 180 dias, conforme art. 8º. Já o art. 9º dispõe que, se em um período de 24 meses a empresa tiver sido penalizada em duas oportunidades com a suspensão prevista no artigo anterior, será penalizada com a revogação da licença complementar. Essa empresa, portanto, não poderá realizar atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito pelo menos pelo prazo de cinco anos.

Se a empresa for penalizada em duas oportunidades por efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado (informação disposta no inciso I da alínea a e no

inciso I da alínea b do artigo 2º) em um intervalo de 24 meses, será penalizada com a revogação da licença complementar, e não poderá realizar atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito pelo menos pelo prazo de cinco anos, contado da notificação da sanção revogatória, conforme o art. 10.

Das disposições do Segundo Protocolo Adicional, relativas ao transporte, são extraídas as principais infrações a serem consideradas e refletidas nas legislações nacionais de cada país signatário, tanto para as operações de transporte de carga como para o transporte de passageiros.

Infrações na operação de transporte internacional de passageiros:

- a) Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.
- b) Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.
- c) Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.
- d) Não possuir seguros vigentes.
- e) Não prestar assistência aos passageiros e à tripulação, em caso de acidente ou interrupção da viagem.
- f) Efetuar transporte por cruzamentos de fronteira não autorizados.
- g) Efetuar o transporte sem ter credenciado representante legal, ou credenciá-lo com dados falsos.
- h) Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.
- i) Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.
- j) Realizar um serviço diferente do autorizado.
- k) Efetuar transporte com veículos não habilitados.
- l) Negar-se a transportar passageiros e bagagem sem justificativa.
- m) Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.
- n) Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios.
- o) Negar o embarque ou desembarque de passageiros, nos locais acordados, sem justificativa.

- p) Suspender um serviço autorizado, exceto em caso de força maior.
- q) Transportar passageiros em número superior à capacidade autorizada para o veículo, exceto em caso de auxílio.
- r) Modificar as características dos veículos sem autorização da autoridade competente.
- s) Não iniciar o serviço autorizado no prazo de 90 dias, contados da data de obtenção das correspondentes licenças.
- t) Não cumprir os horários de início do serviço ou alterá-los sem causa justificada.
- u) Não proceder à devolução total ou parcial de quantias pagas por serviços que forem suspensos antes de seu início ou interrompidos durante sua prestação por causas alheias à vontade dos usuários.
- v) Não proceder à devolução do valor das passagens adquiridas com antecipação, de acordo com as disposições vigentes em cada país.
- w) Não indenizar deterioração ou perda total ou parcial de bagagem, volumes ou encomendas, de acordo com as disposições vigentes em cada país.
- x) Não informar o transporte efetuado nos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.
- y) Não entregar comprovante pelo transporte de bagagem.
- z) Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório.
- aa) Não contar com Sistema de Atendimento de Reclamações nos locais de venda de passagens ou nos terminais.
- bb) Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo.
- cc) Não enviar dados referentes às exigências previstas no Acordo, solicitados pela autoridade do país de origem, de destino e/ou de trânsito, ou enviá-los fora de prazo.

Infrações na operação de transporte internacional de cargas:

- a) Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.
- b) Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.

- c) Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.
- d) Não possuir seguros vigentes de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados.
- e) Efetuar transporte por Pontos de Fronteira não autorizados.
- f) Efetuar transporte sem ter credenciado representante legal ou credenciá-lo com dados falsos.
- g) Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.
- h) Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.
- i) Realizar um serviço diferente do autorizado.
- j) Efetuar transporte com veículos não habilitados.
- k) Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram.
- l) Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.
- m) Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios.
- n) Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente.
- o) Não possuir seguro vigente de responsabilidade civil por danos à carga transportada.
- p) Não informar o transporte efetuado dentro dos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.
- q) Não enviar dados referentes às exigências previstas no Acordo, solicitados pela autoridade do País de origem, de destino e/ou de trânsito, ou enviá-los fora de prazo.
- r) Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório.

São várias as leis e normas, estas últimas emanadas da ANTT e Contran, que adequam a legislação brasileira aos termos do ATIT e seu Segundo Protocolo Adicional:

A Resolução ANTT nº 233, de 25 de junho de 2003, consolidada com suas posteriores alterações, estabelece serem infrações sujeitas à aplicação de penalidades as seguintes condutas:

- a) Realizar transporte permissionado de passageiros, sem a emissão de bilhete.
- b) Emitir bilhete sem observância das especificações.

- c) Reter via de bilhete destinada ao passageiro.
- d) Vender bilhete de passagem por intermédio de pessoa diversa da transportadora ou do agente credenciado, ou em local não permitido.
- e) Não observar o prazo mínimo estabelecido para início da venda de bilhete de passagem.
- f) Não devolver a importância paga pelo usuário ou não revalidar o bilhete de passagem para outro dia e horário.
- g) Não fornecer, nos prazos estabelecidos, os dados estatísticos e contábeis, conforme disposto na Resolução ANTT nº 3.524, de 26 de maio de 2010.
- h) Não portar no veículo formulário para registro de reclamações de danos ou extravio de bagagens.
- i) Transportar passageiros em número superior à lotação autorizada para o veículo, salvo em caso de socorro.
- j) Não portar, em local de fácil acesso aos usuários e à fiscalização, no ônibus em serviço, cópia do quadro de tarifas.
- k) Trafegar com veículo em serviço, apresentando defeito em equipamento ou item obrigatório.
- l) Trafegar com veículo em serviço, sem documento de porte obrigatório não previsto em infração específica, no original ou cópia autenticada.
- m) Emitir “Bilhete de Embarque Gratuidade”, sem observância das especificações.
- n) Emitir bilhete de passagem com o desconto previsto em legislação específica, sem observância das especificações.
- o) Não fornecer os dados estatísticos de movimentação de usuários na forma e prazos previstos na legislação específica.
- p) Não afixar, em local visível, relação dos números de telefone ou outras formas de contato com o órgão fiscalizador.
- q) Não divulgar informações ou fornecer formulários a que esteja obrigado, aos usuários.

- r) Não atender à solicitação da ANTT para apresentação de documentos e informações no prazo estabelecido.
- s) Retardar, injustificadamente, a prestação de serviço de transporte para os passageiros.
- t) Não observar os procedimentos relativos ao pessoal da transportadora.
- u) Não fornecer comprovante do despacho da bagagem de passageiro.
- v) Empreender viagem com veículo em condições inadequadas de higiene e/ou deixar de higienizar as instalações sanitárias, quando do início da viagem e nas saídas de pontos de parada ou de apoio.
- w) Não adotar as medidas determinadas pela ANTT ou órgão conveniado, objetivando a identificação dos passageiros no embarque e o arquivamento dos documentos pertinentes.
- x) Utilizar pessoas ou prepostos, nos pontos terminais, pontos de seção e de parada, com a finalidade de angariar passageiros.
- y) Vender mais de um bilhete de passagem para uma mesma poltrona, na mesma viagem.
- z) Trafegar com veículo em serviço, sem equipamento ou item obrigatório.
- aa) Divulgar informações que possam induzir o público a erro sobre as características dos serviços a seu cargo.
- bb) Atrasar o pagamento do valor da indenização por dano ou extravio da bagagem.
- cc) Transportar bagagem fora dos locais próprios ou em condições diferentes das estabelecidas para tal fim.
- dd) Não observar a sistemática de controle técnico-operacional estabelecida para o transporte de encomenda.
- ee) Transportar encomendas ou mercadorias que não sejam de propriedade ou não estejam sob a responsabilidade de passageiros, quando da prestação de serviço de transporte sob o regime de fretamento.
- ff) Apresentar dados estatísticos e contábeis de maneira incompleta.

- gg) Não observar o prazo estabelecido em Resolução da ANTT para arquivamento dos bilhetes de passagem e os bilhetes de embarque.
- hh) Não observar os critérios para informação aos usuários dos procedimentos de segurança.
- ii) Não emitir documento ao beneficiário, indicando a data, a hora, o local e o motivo da recusa em conceder as gratuidades e descontos estabelecidos na legislação específica.
- jj) Não comunicar a ocorrência de assalto ou acidente, na forma e prazos estabelecidos na legislação.
- kk) Executar serviço com veículo cujas características não correspondam à tarifa cobrada.
- ll) Executar serviço com veículo de características e especificações técnicas diferentes das estabelecidas, quando da delegação.
- mm) Alterar, sem prévia comunicação à ANTT, o esquema operacional da linha.
- nn) Cobrar, a qualquer título, importância não prevista ou não permitida nas normas legais ou regulamentos aplicáveis.
- oo) Não providenciar, no caso de venda de mais de um bilhete de passagem, o transporte do passageiro preterido de acordo com as especificações constantes do bilhete de passagem.
- pp) Não providenciar, no caso de atraso de viagem ou preterição de embarque, o transporte do passageiro de acordo com as especificações constantes do bilhete de passagem.
- qq) Descumprir as obrigações relativas ao seguro facultativo complementar de viagem.
- rr) Suprimir viagem a que esteja obrigado, sem prévia comunicação à ANTT.
- ss) Não comunicar a interrupção do serviço pela impraticabilidade temporária do itinerário, na forma e no prazo determinados.
- tt) Transportar pessoa fora do local apropriado para este fim.

- uu) Recusar o embarque ou desembarque de passageiros, nos pontos aprovados, sem motivo justificado.
- vv) Não dar prioridade ao transporte de bagagens dos passageiros.
- ww) Não disponibilizar os assentos previstos para transporte gratuito e com desconto no valor de passagem, na quantidade e prazo estabelecidos na legislação específica.
- xx) Não conceder o desconto mínimo de 50% do valor da passagem previsto em legislação específica.
- yy) Não aceitar como prova de idade ou comprovante de rendimento os documentos indicados em legislação específica que trata de benefícios de gratuidade ou de desconto no valor de passagem no transporte coletivo interestadual de passageiros.
- zz) Não observar o limite de trinta minutos antes da hora marcada para o início da viagem para o comparecimento ao terminal de embarque do beneficiário da gratuidade ou do desconto no valor da passagem previstos na legislação específica.
- aaa) Não observar as normas e procedimentos de atendimento a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
- bbb) Não observar as normas e procedimentos necessários para garantir condições de acessibilidade aos veículos.
- ccc) Não observar as normas e procedimentos de inscrição indicativa da categoria e de cadastramento dos ônibus.
- ddd) Executar serviços de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros sem prévia autorização ou permissão.
- eee) Não contratar seguro de responsabilidade civil, de acordo com as normas regulamentares, ou empreender viagem com a respectiva apólice em situação irregular.
- fff) Praticar a venda de bilhetes de passagem e emissão de passagens individuais, quando da prestação de serviço de transporte sob o regime de fretamento.

- ggg) Transportar pessoa não relacionada na lista de passageiros, quando da prestação de serviço de transporte sob o regime de fretamento.
- hhh) Utilizar terminais rodoviários nos pontos extremos e no percurso da viagem objeto da delegação, quando da prestação de serviço de transporte sob o regime de fretamento.
- iii) Manter em serviço veículo cuja retirada de tráfego tenha sido exigida.
- jjj) Adulterar documentos de porte obrigatório.
- kkk) Ingerir, o motorista de veículo em serviço, bebida alcoólica ou substância tóxica.
- lll) Apresentar, o motorista de veículo em serviço, evidentes sinais de estar sob efeito de bebida alcoólica ou de substância tóxica.
- mmm) Utilizar-se, na direção do veículo, durante a prestação do serviço, de motorista sem vínculo empregatício.
- nnn) Transportar produtos perigosos ou que comprometam a segurança do veículo, de seus ocupantes ou de terceiros.
- ooo) Interromper a prestação do serviço permissionado, sem autorização da ANTT, salvo caso fortuito ou de força maior.
- ppp) Não observar os procedimentos de admissão, de controle de saúde, treinamento profissional e do regime de trabalho dos motoristas.
- qqq) Dirigir, o motorista, o veículo pondo em risco a segurança dos passageiros.
- rrr) Não prestar assistência aos passageiros e à tripulação, em caso de acidente, assalto, avaria mecânica ou atraso.
- sss) Efetuar operação de carregamento ou descarregamento de encomendas em desacordo com as normas regulamentares.
- ttt) Transportar encomendas fora dos locais próprios ou em condições diferentes das estabelecidas para tal fim.
- uuu) Praticar atos de desobediência ou oposição à ação da fiscalização. (ANTT, 2003).

Atualmente, essas infrações somente são aplicáveis, subsidiariamente, aos operadores brasileiros no trecho doméstico. Às empresas estrangeiras, aplicam-se apenas as disposições das normas internacionais previstas nos Acordos.

No geral, a norma brasileira aborda de maneira mais detalhada todas as infrações do Segundo Protocolo Adicional. Prevê-se a aplicação, pelas empresas brasileiras na prestação de serviços de transporte internacional, das normas previstas no ATIT e em seu Segundo Protocolo Adicional e, quando estes forem omissos, será aplicada a resolução de referência, desde que não contrária às normas dos Acordos e Convenções Internacionais.

A Resolução nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014 (ANTT, 2014a), que dispõe sobre as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte terrestre interestadual e internacional de passageiros regulados pela ANTT, estabelece as regras para remarcação e reembolso de bilhetes, em harmonia com as disposições do ATIT e conforme regulamentação da regra geral contida na Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009. Recentemente, a Lei foi complementada pela Resolução nº 5.285, de 9 de fevereiro de 2017 (ANTT, 2017b), que dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

Cumprir mencionar a Resolução nº 4.287, de 13 de março de 2014 (ANTT, 2014b), a qual estabelece os procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros, assim entendido aquele que não foi legalmente autorizado, prevendo:

- a) Autuação da empresa infratora, com base na penalidade correspondente, estabelecida em resolução da ANTT.
- b) Transbordo dos passageiros para veículo regularizado, com deslocamento até o terminal rodoviário ou ponto de parada indicado pela fiscalização.
- c) Apreensão do veículo.
- d) Remoção, quando for o caso.

A Resolução nº 3.075, de 26 de março de 2009, regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, referentes ao serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operado em regime de autorização especial. Sofreu alterações recentes para sua adequação ao Estatuto da Juventude.

A Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, aprova o regulamento que disciplina o processo administrativo para a aplicação de penalidades decorrentes da legislação de transportes, cumprindo, assim, o disposto no art. 1º do Segundo Protocolo Adicional.

O Capítulo III da Resolução em comento destina-se, particularmente, a regular a apuração de infrações na prestação de serviços de transporte terrestre internacional e a competência e formalidades para a aplicação de penalidades. Estabelece, ainda, prazo específico para a interposição de recurso e a comunicação ao país que concedeu a licença originária.

Em seu art. 25, a Resolução ANTT nº 1.474/2006, dispõe sobre os procedimentos relativos à expedição de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional, para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul, e de Licença Complementar, em caso de empresas estrangeiras, e dá outras providências; prevê a aplicação de multas e outras penalidades, nos termos dos acordos internacionais vigentes, sempre assegurado o direito à ampla defesa.

Com relação às sanções ao excesso de peso, a Resolução Contran nº 566, de 25 de novembro de 2015, estabelece o regime de infrações e sanções aplicáveis, por descumprimento dos limites de peso, aos veículos de transporte rodoviário internacional de cargas e coletivo de passageiros no âmbito do Mercosul. Essa Resolução internaliza a Resolução nº 014/2014/GMC/MERCOSUL, que permite aplicar ao transporte internacional de cargas e passageiros, nos casos de excesso de peso, o regime nacional de sanções, considerando como limites máximos os acordados no Mercosul.

Os limites máximos acordados são estabelecidos na Resolução Contran nº 318, de 5 de junho de 2009, que internaliza a Resolução 065/2008/GMC/MERCOSUL, estabelecendo limites de pesos e dimensões para circulação de veículos de transporte de carga e de transporte coletivo de passageiros em viagem internacional pelo território nacional. Conforme o art. 5º, o não cumprimento do disposto na Resolução implicará sanções conforme o art. 231 do CTB.

No Uruguai, algumas normas refletem a internalização das prescrições do ATIT e seu Segundo Protocolo Adicional quanto aos aspectos das infrações e sanções.

O Decreto nº 118/1984, Regulamento Nacional de Circulação Viária, trata do tema em seu Título “X – Sanções”, no qual prevê a aplicação de advertência, multa ou suspensão temporária ou definitiva para conduzir; impõe aos fiscais a sua devida identificação quando

estejam fiscalizando; estabelece o valor das multas de acordo com o Grau de Severidade e em função das Unidades Reajustáveis dispostas na Lei nº 13.728/1968 que deverão ser atualizadas mensalmente pelo Poder Executivo; e, enumera as infrações e as classifica de acordo com o Grau de Severidade e define que as infrações serão notificadas pessoalmente, no ato de constatação, ou por telegrama, carta certificada outro método idôneo que garanta certeza.

A Lei nº 18.191, de trânsito e segurança viária no território nacional, dispõe sobre infrações e sanções de trânsito e outorga à Unidade Nacional de Segurança Viária (UNASEV) a competência para propor um sistema comum de valores das sanções para as infrações relativas ao trânsito para a aplicação pelos órgãos e autoridades competentes dentro do âmbito de suas respectivas jurisdições, conforme o art. 54 do documento.

O Decreto nº 270/2014 determina as sanções para desvio de rota e excesso de peso de veículos transportadores de carga.

Não foram encontradas normativas referentes aos procedimentos de fiscalização no transporte clandestino de passageiros no Uruguai. O Decreto nº 103/010 aprova o regulamento de infrações e sanções para o transporte de passageiros. Esse regulamento traz apenas uma lista de infrações com seus respectivos valores de multa, não fornecendo os procedimentos de fiscalização adotados.

Menciona-se, ainda, o Decreto nº 285/006, que aprova o regulamento para a exploração dos serviços regulares de transporte rodoviário de passageiros.

Fiscalização

Em relação aos aspectos da fiscalização, o ATIT atenta-se principalmente aos pontos de fronteira. O art. 6º determina que a entrada e saída dos veículos dos territórios dos países signatários para a realização do transporte internacional será feita através dos pontos habilitados. Atribui às aduanas o dever de fiscalizar os direitos aduaneiros, as taxas e as demais exigências para que o veículo e a sua carga possam seguir ao seu destino (art. 11). Visando à colaboração entre os Estados-Parte, define que deverão ser efetuadas as inspeções e investigações solicitadas por qualquer outro país signatário, complementando os serviços prestados dentro da sua jurisdição (art. 33).

Em seu Anexo I, que trata de assuntos aduaneiros, os arts. 15, 16 e 17 tratam das formalidades a serem observadas nas aduanas de passagem de fronteira, com atenção especial à DTA. E, logo após, no Capítulo X, são trazidas as formalidades a serem observadas na aduana

de destino. O art. 23 trata da cooperação mútua para a denúncia de irregularidades na DTA, visando sempre à dinâmica colaborativa proposta pelo ATIT.

Já no âmbito do Mercosul, diversas normas complementam as diretrizes referentes à fiscalização. A principal delas é a Decisão nº 027/2010, que estabelece e atualiza o Código Aduaneiro do Mercosul. Esse documento versa sobre a competência da administração aduaneira para fiscalizar os procedimentos pelos quais são examinados meios de transporte, locais, estabelecimentos, mercadorias, documentos, sistemas de informação e pessoas, sujeitos ao controle aduaneiro.

Complementando o Código Aduaneiro, cumpre citar: a Diretriz nº 020, de 1995, que solicita aos Estados-Parte que agilizem o trânsito nas aduanas de produtos perecíveis; a Resolução nº 034, de 2002 estabelece o regime de certificação e verificação em pontos distintos das Aduanas para desafogar o fluxo aduaneiro e dinamizar o comércio intra-Mercosul; e, também, a Diretriz nº 041, de 2015, que encoraja a utilização de dispositivos de segurança com a utilização de tecnologia moderna para a fiscalização aduaneira amparada pelo ATIT, possibilitando otimização das fiscalizações e maior agilidade e incremento na cooperação dos Estados-Parte.

Menciona-se, ainda, que na ata da reunião do Mercosul “MERCOSUL/SGT nº 5 ATA 01/16” – Reunião Técnica Preparatória da Reunião SGT nº 5 "Transporte" –, há a indicação de que a Comissão de Integração de Informação de Transporte de Passageiros e Cargas destacou a importância do *web service* para a unificação da fiscalização. Portanto, decidiu-se criar um cronograma com os temas–objeto de fiscalização, seguindo a ordem de prioridade de tratamento. A Fase 1 será composta de testes bilaterais para análise de documentos de permissão de cargas originárias, complementares e de trânsito, e, ainda, autorizações de frotas, na qual o Uruguai une-se aos países mais avançados nesse quesito: Argentina, Paraguai e Brasil. Na Fase 2, será repetido o mesmo processo, só que a respeito de cargas e alterações de frota. O Uruguai poderá acompanhar os testes, contanto que sejam utilizados dados fictícios, já que não possuem informação real catalogada.

Da atividade de fiscalização exercida pela ANTT no âmbito do ATIT

Além da fiscalização realizada no âmbito da legislação de transporte, as infrações e sanções ainda podem ser verificadas no âmbito das normas de trânsito, das questões aduaneiras, das normas ambientais e sanitárias. Com base na competência para firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração

Pública Federal, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, a ANTT firmou termo de cooperação e apoio técnico operacional com a Polícia Rodoviária Federal. A ANTT também possui convênio para a fiscalização do transporte internacional com a Receita Federal, que realiza a consulta da habilitação de todos os veículos que cruzam os pontos de fronteira habilitados no Sistema de Consulta de Frotas (SCF) – Posto de Fronteira – da ANTT.

Leis e normas de trânsito

Quanto às normas de trânsito, esclarece-se que não foram objeto de comparação para futura harmonização, haja vista que o ATIT dispõe, em seu art. 4º, que serão aplicáveis às empresas que efetuem transporte internacional, assim como a seu pessoal, veículos e serviços que os prestem, no território de cada país signatário, as leis e regulamentos nela vigentes.

MBFTRIC

A ANTT, como órgão responsável pela aplicação e fiscalização do cumprimento do ATIT no âmbito dos transportes terrestres, trabalhou na elaboração de uma proposta de Manual de Fiscalização (MBFTRIC), que também foi objeto de análise, no âmbito do presente relatório.

Considerando que as principais ponderações feitas pelas entidades visitadas durante o desenvolvimento das atividades descritas no Capítulo 4 deste trabalho referem-se à falta de harmonia nos procedimentos de fiscalização – que, segundo os entrevistados, é mais relevante do que eventuais assimetrias normativas – a análise do referido documento teve o objetivo de verificar sua aderência às regras do ATIT.

Esclarece-se, ainda, que a análise do Manual neste momento do trabalho de comparação de normas não pretende esgotar as atividades que serão desenvolvidas na Fase 3 do presente projeto, tendentes à sua adequação e harmonização, mas destina-se tão somente à complementação da avaliação do tema Infrações e Sanções.

A minuta de Manual analisada abrange os aspectos formais e materiais da fiscalização e trata da abordagem, análise e conferência da documentação (i) da carga, (ii) do veículo, (iii) da operação de transporte, (iv) dos seguros e (v) de outros de porte obrigatório.

O Manual analisado orienta, ainda, sobre a aplicação e o preenchimento das autuações e penalidades aplicáveis, com sua fundamentação jurídica e amparo no ATIT e seu Segundo Protocolo Adicional, aos quais, em uma análise perfunctória, o Manual parece estar 100% aderente.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Apresentação:** Apresentação de Passageiros. [201-a]. Disponível em:

<<http://www.antt.gov.br/passageiros/Apresentacao.html>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Declaração de rede de 2016.** 2016a. Disponível em:

<http://www.antt.gov.br/ferrovias/DECLARACAO_DE_REDE_DE_2016.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Deliberação nº 124, de 6 de julho de 2011.** Disponível em:

<<http://www.revistaferroviaria.com.br/upload/Malha%20Abandonada.pdf>>. Acesso em: 29 jun. 2017.

_____. **Documentos de porte obrigatório durante a prestação do serviço.** 2017a. Disponível em:

<http://www.antt.gov.br/passageiros/Documentos_de_porte_obrigatorio_durante_a_prestacao_do_servico.html> Acesso em: jun. 2017.

_____. **Modelo de solicitação de expedição ou renovação de licença originária.** [201-b].

Disponível em: <http://www.antt.gov.br/ferrovias/DECLARACAO_DE_REDE_DE_2016.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Passageiros:** Documentos de porte obrigatório durante a prestação do serviço. [201-c]. Disponível em:

<http://www.antt.gov.br/passageiros/Documentos_de_porte_obrigatorio_durante_a_prestacao_do_servico.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Passo a passo para cadastramento e obtenção do Termo de Autorização dos Serviços em Regime de Fretamento (TAF).** 2016b. Disponível em:

<http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/informacoes_para_empresas/fretado_rodoviario/passo_a_passo_do_taf_-_transportadora_03.06.16.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Passo a passo para cadastramento e obtenção do Termo de Autorização dos Serviços Regulares de Transporte de Passageiros – TAR e da Licença Operacional – LOP.** [201-d].

Disponível em:

<http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/informacoes_para_empresas/regular_rodoviario/4470/passo_a_passo_da_transportadora.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Portaria nº 302, de 25 de julho de 2016c.** Disponível em:

<http://www.lex.com.br/legis_27174593_PORTARIA_N_302_DE_25_DE_JULHO_DE_2016.aspx>. Acesso em: 29 jun. 2017.

_____. **Relatório Anual 2015.** 2015a. Disponível em:

<http://www.antt.gov.br/textogeral/Relatorios_Anuais.html>. Acesso em: fev. 2017.

_____. **Requerimento de Licença Complementar. Habilitação, Renovação e Cadastro de Representante Legal.** [201-e]. Disponível em:

<http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/instrucoes_lc_habilitacao_renovacao_e_cadastro_de_representante_legal.pdf> Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 233, de 2 de julho de 2003. Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=99649>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução nº 794, de 22 de novembro de 2004. Dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que tratam a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/14259/RESOLUCAO_N__794.html>. Acesso em: 29 jun. 2017.

_____. Resolução n. 1.474, de 31 de maio de 2006. Dispõe sobre os procedimentos relativos à expedição de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional, para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas Autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul, e de Licença Complementar, em caso de empresas estrangeiras, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2474/Resolucao_n__1474.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 3.075, de 26 de março de 2009. Regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, referentes ao serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operando em regime de autorização especial. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibmlink.php?numlink=210516>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 4.282, de 17 de fevereiro de 2014a. Dispõe sobre as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte terrestre interestadual e internacional de passageiros regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <http://www.lexmagister.com.br/legis_25399434_RESOLUCAO_N_4282_DE_17_DE_FEVEREIRO_DE_2014.aspx>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 4.287, de 13 de março de 2014b. Estabelece procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <http://www.lex.com.br/legis_25356221_RESOLUCAO_N_4287_DE_13_DE_MARCO_DE_2014.aspx>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015b**. Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/passageiros/Resolucao-ANTT-n-4.770-2015.html>>. Acesso em: 29 jun. 2017.

_____. **Resolução nº 4.898, de 13 de outubro de 2015c**. Dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos de

veículos de transporte de carga que circulam vazios. Disponível em:

<http://www.lex.com.br/legis_27030850_RESOLUCAO_N_4898_DE_13_DE_OUTUBRO_DE_2015.aspx>. Acesso em: 29 jun. 2017.

_____. **Resolução n. 4.998, de 13 de janeiro 2016c.** Dispõe sobre os procedimentos para utilização de ônibus e motoristas de terceiros por prazo determinado, por empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <<https://www.editoraroncarati.com.br/v2/Diario-Oficial/Diario-Oficial/RESOLUCAO-ANTT-N%C2%BA-4-998-DE-13-01-2016.html>> Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 5.083, de 27 de abril de 2016d.** Aprova o Regulamento disciplinado, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/46843/Resolucao_n__5083.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 5.285, de 9 de fevereiro de 2017b. Dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/50865/Resolucao_n__5285.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **TRIC em números.** 2017c. Disponível em: <<http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>>. Acesso em: abr. 2017.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS (ABCR). Setor em números: estatísticas. 2015. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br/Conteudo/Secao/43/estatisticas.aspx>>. Acesso em: mar. 2017.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). Processo de Integração: Acordos. **O que é o ATIT?** 2013. Disponível em: <http://www.aladi.org/boletin/portugues/2013/julioAgosto/Proceso1_08.htm>. Acesso em: fev. 2017.

_____. Disposições de Internalização, Sumários e Textos Atuais. **Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias.** 1995. Disponível em: <<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/5907ef28575b756103256d2c005e5b6c/9d7c08ca93596b3503256825006219b2?OpenDocument>>. Acesso em: jun. 2017.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Vantagens para os contratantes.** 2017. Disponível em: <<http://antp.org.br/fretamento/vantagens-para-contratantes.html>>. Acesso em: mar. 2017.

BANCO MUNDIAL. Doing Business. **Classificação das economias.** 2017. Disponível em: <<http://portugues.doingbusiness.org/rankings>>. Acesso em: mar. 2017.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Resolução n. 157, de 22 de abril de 2004. Fixa especificações para os extintores de incêndio, equipamento de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semi-reboque, de acordo com o Artigo 105 do Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Consolidadas/cons157.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 223, de 9 de fevereiro de 2007. Altera a Resolução n. 157/2004, de 22 de abril, do Contran, que fixa as especificações para os extintores de incêndio. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_223.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 272, de 28 de março de 2008. Altera a redação do art. 9º da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do Contran, que fixa especificações para os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_272.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 318, de 5 de junho de 2009. Estabelece limites de pesos e dimensões para circulação de veículos de transporte de carga e de transporte coletivo de passageiros em viagem internacional pelo território nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2009a. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=111213>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 333, de 6 de novembro de 2009. Restabelece a vigência da Resolução n.º 157, de 22 de abril de 2004, dando nova redação ao artigo 8º, que fixa especificações para os extintores de incêndio sendo equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semi-reboque, de acordo com o artigo 105 do Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2009b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_333_09.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 452, de 27 de setembro de 2013. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização das emissões de gases de escapamento de veículos automotores de que trata o artigo 231, inciso III, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4522013.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 463, de 17 de julho de 1973. Estabelece requisitos de segurança para veículos automotores de fabricação nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <http://www.lex.com.br/doc_1111041_RESOLUCAO_N_463_DE_17_DE_JULHO_DE_1973.aspx>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 556, de 18 setembro de 2015. Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2015a. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=303509>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 566, de 25 de novembro de 2015. Estabelece o Regime de Infrações e Sanções Aplicáveis, por descumprimento dos limites de peso, aos veículos de transporte rodoviário internacional de cargas e coletivo de passageiros no âmbito do MERCOSUL. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2015b. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=310540>>. Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Lei n. 11.975, de 7 de julho de 2009. Dispõe sobre a validade dos bilhetes de passagem no transporte coletivo rodoviário de passageiros e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2009c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11975.htm>. Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal do Brasil. Subsecretaria de Aduana e Relações Internacionais. Área de Controle Integrado – ACI. 2015c. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/recinto-alfandegados/area-de-controle-integrado-aci>>. Acesso em: abr. 2017.

BRASIL. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). **AliceWeb**. 2017a. Disponível em: <<http://aliceweb.mdic.gov.br//index/home>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Tratado de Assunção**: Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai. Paraguai, Assunção, 26 mar. 1991. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1270491919.pdf>. Acesso em: jan. 2017.

BRASIL. Ministério da Integração Regional. **Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**: Bases de uma Política Integrada de Desenvolvimento Regional para a Faixa de Fronteira. 2005a. Disponível em: <<http://www.mi.gov.br/documents/10157/3773138/III+-+A+Zona+de+Fronteira+-+Intera%C3%A7%C3%B5es+com+os+pa%C3%ADses+vizinhos.pdf/a2416f36-0a5d-496f-8f8f-7467eb4e0a5b>>. Acesso em: mai. 2017.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **República Oriental do Uruguai**. 2017b. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/5417-republica-oriental-do-uruguai>>. Acesso em jun., 2017.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). **Transporte Ferroviário**. 2016. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-ferroviario-relevancia.html>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Transporte Rodoviário**. 2015d. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-rodoviario-relevancia.html>>. Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Palácio do Planalto. Presidência da República. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: jan. 2017.

_____. **Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995**. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1563.htm> Acesso em: jun.2017.

_____. **Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002.** Regulamento da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4130.htm>. Acesso em: mar. 2017.

_____. **Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005.** 2005b. Dispõe sobre a execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, de 16 de fevereiro de 2005. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5462.htm>. Acesso em: jan. 2017.

_____. **Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.** Dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99704.htm>. Acesso em: jan. 2017.

_____. **Lei nº 10.223, de 5 de junho de 2001.** Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: jan. 2017.

CÂMARA DE COMÉRCIO, INDÚSTRIA, AGRICULTURA E TURISMO URUGUAY (CCBRUY). **[BRASIL-URUGUAI]** Principais produtos comercializados em 2015. 2016. Disponível em:
<<http://www.ccbry.org.br/principais-produtos-comercializados-em-2015/>>. Acesso em: abr. 2017.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). The World Factbook. South America: Uruguay. 2017a. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/uy.html>>. Acesso em: mar. 2017.

_____. **The World Factbook.** South America: Brazil. 2017b. Disponível em:
<<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/br.html>>. Acesso em: jun. 2017.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Boletim Estatístico CNT – fevereiro de 2017.** 2017a. Disponível em:
<<http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/BOLETIM%20ESTAT%3%8DSTICO/BOLETIM%20ESTAT%3%8DSTICO%202017/Boletim%20Estat%3%ADstico%20-%2002%20-%202017.pdf>>. Acesso em: mar. 2017.

_____. **Ligações internacionais operadas com ônibus do tipo rodoviário (superiores a 75 km).** 2017b. Disponível em: <[http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2017/Rodoviario/1-5-5-1/-Liga%3%A7%C3%B5es-internacionais-operadas-com-%3%B4nibus-do-tipo-rodovi%C3%A1rio-\(superiores-a-75-km\)](http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2017/Rodoviario/1-5-5-1/-Liga%3%A7%C3%B5es-internacionais-operadas-com-%3%B4nibus-do-tipo-rodovi%C3%A1rio-(superiores-a-75-km))>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Ligações internacionais semiurbanas (inferiores a 75 km)**. 2017c. Disponível em: <[http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2017/Rodoviario/1-5-5-2/-/Liga%C3%A7%C3%B5es-internacionais-semiurbanas-\(inferiores-a-75-km\)](http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2017/Rodoviario/1-5-5-2/-/Liga%C3%A7%C3%B5es-internacionais-semiurbanas-(inferiores-a-75-km))>. Acesso em: jun. 2017.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE (CONAMA). Resolução n. 18, de 6 de maio de 1986. Dispõe sobre a criação do Programa de Controle de Poluição do Ar por veículos Automotores – PROCONVE. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=41>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 432, de 14 de julho de 2011. Estabelece novas fases de controle de emissões de gases poluentes por ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=653>>. Acesso em: jun. 2017.

CONSELHO SUL-AMERICANO DE INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO (COSIPLAN). **Ficha de projecto**: Corredor Ferroviario Montevideo – Cacequí. 2016. Disponível em: <http://iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto_api.aspx?h=28>. Acesso em: jun. 2017.

CUISINIER-RAYNAL, Arnaud. **La frontière au Pérou entre fronts et synapses**. Espace Géographique, [s.l.], v. 30, n. 3, p.213-230, 2001. CAIRN.

CURY, Paula Maria Nasser. Métodos de Direito Comparado: desenvolvimento ao longo do século XX e perspectivas contemporâneas. **Revista de Estudos Constitucionais, Hermenêutica e Teoria do Direito**, São Leopoldo, v. 6, n. 2, p. 176-185, jul./set. 2014. Disponível em: <<http://revistas.unisinos.br/index.php/RECHTD/article/view/rechtd.2014.62.06/4303>>. Acesso em: mar. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Brasil em Síntese**. 2017. Disponível em: <<http://brasilemsintese.ibge.gov.br/>>. Acesso em: fev. 2017.

JUSBRASIL. **Art. 171 da Constituição Federal de 88**. [2017]. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10660547/artigo-171-da-constituicao-federal-de-1988>>. Acesso em: jun. 2017.

MATTOS, Carlos Eduardo de A. **SNV 2015**. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), 28 maio 2015. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/snv-2014-1>>. Acesso em: abr. 2017.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Decisão n. 027/2010, de 2 de agosto de 2010**. Código Aduanero del Mercosur. Montevideo, DF. Disponível em: <<https://gestorweb.mercosur.int/?pag=n&tab=0>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Diretriz n. 20, de 7 de novembro de 1995**. Tratamiento preferencial al transporte de productos perecederos. Montevideo, DF. Disponível em: <<https://gestorweb.mercosur.int/?pag=n&tab=0>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Diretriz 041/2015 de 18 de novembro de 2015**. Iniciativa de seguridad em el tránsito aduanero. Montevideo, DF. Disponível em: <<https://gestorweb.mercosur.int/?pag=n&tab=0>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Montevideo, República Oriental do Uruguai. **Ata da Reunión Ordinaria del SGT n. 5 “Transporte”** realizada entre os dias 1º e 3 jun. 2016.

_____. **Resolução - 014/2014, de 13 de maio de 2014**. Regime de infrações e sanções aplicáveis por descumprimento dos limites de peso por veículos de transporte rodoviário

internacional no Mercosul. Caracas, Venezuela. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=0DD8DAEE0B504CCD83257CDA0067500A>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 19/02, de 20 de junho de 2002.** Regulamento técnico Mercosul de vehículos de la categoría M3 para el transporte automotor de pasajeros por carretera (ómnibus de media y larga distancia). Buenos Aires, DF. Disponível em: <<https://gestorweb.mercosur.int/?pag=n&tab=1>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 026/1994, de 3 de agosto de 1994a.** Fixação de assentos. Grupo Mercado Comum (GMC). Buenos Aires, DF. Disponível em: <[http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5Cpubweb.nsf/B39C548F6D67AC580325814600595145/\\$File/RES_026-1994_ES_AnclajeAsiento.pdf](http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5Cpubweb.nsf/B39C548F6D67AC580325814600595145/$File/RES_026-1994_ES_AnclajeAsiento.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 034, de 20 de junho de 2006.** Estándar “Régimen de certificación y verificación en puntos de origen/destino” (Derogación de la Res. GMC N.º 02/96). Montevideú, DF. Disponível em: <<https://gestorweb.mercosur.int/?pag=n&tab=0>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução - 065/2008 FER 1, de 20 de novembro de 2008.** Acordo sobre pesos e dimensões para veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas. Brasília, Brasil. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=26ED22FB30E1012C0325766A00686B2B>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 084, de 15 de dezembro de 1994b.** Regulamento técnico sobre limites máximos de emisión de gases contaminantes. Ouro Preto, MG. Disponível em: <<https://gestorweb.mercosur.int/?pag=n&tab=1>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Reunião Ordinária - Subgrupo do trabalho n. 5. Transportes do Mercosul, 41., Assunção, 2011. **Anais eletrônicos...** Assunção: Mercosul, 2011. Disponível em: <<http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/65906/Acta+Sub+Grupo+de+Trabajo+5++XLI+Reuni%C3%B3n++Asunci%C3%B3n++2011/e47c917a-9682-4e79-b4f4-d0b1c575245e?version=1.0>>. Acesso em: 30 jun. 2017.

MONTEVIDEU.ORG. **Mapa de rodovias do Uruguai.** [201-]. Disponível em:

<<http://www.montevideo.org/mapa-de-rodovias-do-uruguai/>>. Acesso em: mar. 2017.

PARLAMENTO DEL URUGUAY. **Código de Comercio.** mar. 2014. Disponível em:

<<https://parlamento.gub.uy/sites/default/files/CodigoComercio2014-03.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

PEROTTI, Alejandro Daniel. **Habilitación Constitucional para la Integración Comunitaria:** Estudio sobre los Estados del Mercosur. 2003. 1165 f. Tesis Doctoral – Facultad de Derecho, Universidad Austral, Buenos Aires, 2003. Disponível em: <<https://riu.austral.edu.ar/xmlui/handle/123456789/232>>. Acesso em: jun. 2017.

THE INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT (IBRD); THE WORLD BANK. **Connecting to Compete 2016:** Trade Logistics in the Global Economy. Washington, DC, 2016. Disponível em: <https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf>. Acesso em: 29 jun. 2017.

URUGUAI. **Constitución de la República.** 1967. Disponível em:

<<https://parlamento.gub.uy/documentosyleyes/constitucion>>. Acesso em: jun. 2017.

URUGUAI. Decreto n.º 103/010, de 9 de abril de 2010. Apruébase el Reglamento de Infracciones y Sanciones por transgresión de las normas que regulan el Transporte Colectivo de Pasajeros por Carretera, modifícase el Reglamento para el Servicio Interdepartamental de Omnibus y deróganse los Decretos 14/983 y 356/989. **Diario Oficial**, Montevideú, DF. Disponible em: < <http://www.impo.com.uy/bases/decretos-originales/103-2010>>. Acceso: jun. 2017.

_____. Decreto n. 118/984, de 23 de março de 1984. Aprobacion del nuevo texto del reglamento nacional de circulacion vial. **Diario Oficial**, Montevideú, DF. Disponible em: < <https://www.impo.com.uy/bases/decretos/118-1984>>. Acceso em: jun. 2017.

_____. Decreto n. 206/1996, de 10 de junho de 1996. Vigencia de resoluciones del grupo mercado comun del Mercosur – requisitos tecnicos para automores. **Diario Oficial**. Montevideú, DF. Disponible em: <<http://www.impo.com.uy/bases/decretos/206-1996>>. Acceso em: jun. 2017.

_____. Decreto n. 233/015, de 10 de junho de 2015. Reglamentacion de disposiciones relativas al transito y seguridad vial. **Diario Oficial**, Montevideú, DF. Disponible em: <<https://www.impo.com.uy/bases/decretos/233-2015>>. Acceso em: jun. 2017.

_____. Decreto n. 270/2014, de 29 de setembro de 2014. Reglaméntanse diversos aspectos de la Ley 19.056 de 4 de enero de 2013, cuyo objeto sustancial es asegurar la protección y la seguridad radiológica en personas, bienes y medio ambiente. **Diario Oficial**, Montevideú, DF. Disponible em: <<http://www.impo.com.uy/bases/decretos-originales/270-2014>>. Acceso em: jun. 2017.

_____. Decreto n. 285/006, de 29 de agosto de 2006. Apruébase el "Reglamento para la Explotación de Servicios Regulares de Transporte de Personas por Carretera". **Diario Oficial**, Montevideú, DF. Disponible em: <http://www.impo.com.uy/bases/decretos-originales/285-2006>>. Acceso: jun. 2017.

_____. Decreto n. 218/009, de 11 de maio de 2009. Apruébase el "Reglamentacion regimen de precios y beneficios en el transporte colectivo regular de personas por carretera". **Diario Oficial**, Montevideú, DF. Disponible em: <<https://www.impo.com.uy/bases/decretos-reglamento/218-2009>>. Acceso: jun. 2017.

_____. Decreto n. 183/016, de 29 de junho de 2016. Reglamentacion del art.385 de la Ley 19.355, relativo al regimiente de contrato de transporte. **Diário Oficial**, Montevideú. Disponible em: < <https://www.impo.com.uy/bases/decretos/183-2016>> Acceso em: jun. 2017.

_____. Lei n. 16.426, de 21 de outubro de 1993. Apruébase la desmonopolización del banco de seguros del estado y declárase libre la elección de las empresas aseguradoras para la celebración de contratos de seguros sobre todos los riesgos. **Diario Oficial**, Montevideú. Disponible em: <<https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/leytemp2787133.htm>>. Acceso em: jun. 2017

_____. Lei n. 18.191, de 28 de novembro de 2007. Dispónense normas relativas al tránsito y la seguridad vial. **Diario Oficial**, Montevideú, DF. Disponible em: <<http://www.impo.com.uy/bases/leyes-originales/18191-2007>>. Acceso em: jun. 2017.

URUGUAI. Ministerio de Relaciones Exteriores. **Tratados:** Normas de derecho constitucional que rigen en materia de tratados. [201-a]. Disponible em:

<<http://www.mrree.gub.uy/frontend/page?1,inicio,ampliacion-tratados,O,es,0,PAG;CONC;90;9;D;normas-de-derecho-constitucional-que-rigen-en-materia-de-tratados;1;PAG;>>. Acesso em: jun. 2017.

URUGUAI. Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO). **Alta de Empresa de Carga No Profesional**. 2017a. Disponível em: <<https://goo.gl/2fcAYA>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Alta de Empresa de Carga Profesional**. 2017b. Disponível em: <<https://goo.gl/5J1m2x>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Anuario Estadístico de Transporte 2016**. 2016. Disponível em: <<http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/21153/Anuario+Estad%C3%ADstico+2016.pdf/8de8df37-dc29-41fa-a101-1af5934ae271>>. Acesso em: fev. 2017.

_____. **Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas**. 2017c. Disponível em: <<http://www.mtop.gub.uy/tramites/cirhe>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Dirección General de Transporte por Carretera**. 2017d. Disponível em: <<http://www.mtop.gub.uy/transporte/carretera>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Dirección Nacional de Transporte Ferroviario**. 2017e. Disponível em: <<http://www.mtop.gub.uy/transporte/ferroviario>>. Acesso em: mar. 2017.

_____. **Marco Estratégico**. [201-b]. Disponível em: <<http://www.mtop.gub.uy/institucional/marco-estrategico>>. Acesso em: jun. 2017.

APÊNDICES

APÊNDICE 1 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

1. Autorizações, documentos de transporte e serviços

Cargas

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 235, de 11 de maio de 2007 – Ementa: Altera o art. 3º da Resolução nº 205, de 20 de outubro de 2006, do Contran, que dispõe sobre os documentos de porte obrigatório.

Altera o referido artigo para: “Art. 3º Cópia autenticada pela repartição de trânsito do Certificado de Registro e Licenciamento Anual – CRLV será admitida até o vencimento do licenciamento do veículo relativo ao exercício de 2006” (CONTRAN, 2007).

Não sujeita à harmonização.

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Portaria ANTT nº 129, de 15 de julho de 2013 – Ementa: Delega competência ao Gerente de Registro e Acompanhamento do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas e seu Substituto.

Assinar correspondências que tratam de devolução de taxa excedente no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) e reativação e cancelamento do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 056, de 8 de agosto de 2002 – Ementa: Aprova a norma Procedimentos de Vistas aos Processos Sigilosos.

Dispõe sobre procedimento de consulta e manuseio de documentos sigilosos da ANTT.

Resolução ANTT nº 155, de 16 de janeiro de 2003 – Ementa: Obriga as empresas nacionais autorizadas a efetuarem o transporte rodoviário internacional de cargas e atualizarem seus dados cadastrais a cada três anos, de acordo com o item 4.3 da Resolução nº 21, de 28 de maio de 2002.

Resolução ANTT nº 258, de 24 de julho de 2003 – Ementa: Altera o art. 6º da Resolução nº 155, de 16 de janeiro de 2003, que obriga as empresas nacionais autorizadas a efetuarem o transporte rodoviário internacional de cargas a atualizarem seus dados cadastrais a cada três anos, de acordo com o item 4.3 da Resolução nº 21, de 28 de maio de 2002.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 794, de 22 de novembro de 2004 – Ementa: Dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que tratam a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 797, de 2 de dezembro de 2004 – Ementa: Prorroga o prazo estabelecido na Resolução nº 596, de 16 de junho de 2004.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.249, de 21 de dezembro de 2005 – Ementa: Suspende a vigência dos artigos 34 e 43 da Resolução nº 1.166, de 5 de outubro de 2005.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.474, de 31 de maio de 2006 – Ementa: Dispõe sobre os procedimentos relativos à expedição de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional, para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas. Autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul, e de Licença Complementar, em caso de empresas estrangeiras, e dá outras providências.

Licença Originária é a autorização para realizar transporte internacional terrestre, outorgada pelo país com jurisdição sobre a empresa que preencha os requisitos estipulados no Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), nos demais acordos internacionais de transporte rodoviário de cargas, na legislação brasileira e na presente Resolução.

Autorização de Caráter Ocasional é a licença concedida para realização de viagem não caracterizada como prestação de serviço regular ou permanente.

Licença Complementar é o ato expedido no Brasil, pelo qual a ANTT, atendidos os termos do ATIT e demais acordos internacionais vigentes, autoriza empresas com sede em outro país à prestação e operação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas, bem como entrada, saída e trânsito de seus veículos no território brasileiro, através de pontos de fiscalização aduaneira.

Dispõe sobre conformidade dos veículos com a Resolução MERCOSUL/GMC/RES. nº 26/11; requiere o Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV), conforme condições estabelecidas na Resolução Mercosul/GMC nº 75, de 13 de dezembro de 1997; A Licença Originária não autoriza a empresa a operar antes da obtenção da correspondente Licença Complementar no país de destino ou de trânsito.

Resolução ANTT nº 2.760, de 12 de junho de 2008 – Ementa: Implantação do Sistema de Gerenciamento das Permissões (SGP).

No SGP são registrados os dados referentes ao cadastro das outorgas e características dos serviços regulares do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros expressos nos quadros de tarifas, quadro de percurso, quadro de horários e frequência, esquema operacional, além do histórico descritivo dos principais fatos que venham a ocorrer durante a prestação do serviço. Aprova a utilização das extensões rodoviárias constantes do Plano Nacional de Viação (PNV) e dos Sistemas Estaduais de Viação (SEV), expressas no SGP. A empresa é obrigada a portar, em local de fácil acesso aos usuários e à fiscalização, o quadro de tarifas do serviço que está sendo prestado.

Resolução ANTT nº 3.056, de 12 de março de 2009.

Dispõe sobre o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, estabelece procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) e dá outras providências.

Resolução ANTT nº 3.076, de 26 de março de 2009 – Ementa: Estabelece critérios e procedimentos relativos à transferência do serviço e do controle societário e à paralisação do serviço, no que tange ao transporte rodoviário interestadual.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.442, de 11 de março de 2010 – Ementa: Altera a redação de dispositivo da Resolução nº 3.076/2009.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.684, de 8 de junho de 2011 – Ementa: Revoga o Título I do Anexo à Resolução nº 19, de 23 de maio de 2002.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.923, de 5 de novembro de 2012.

Altera os artigos. 7º e 9º da Resolução nº 3.871, de 1º de agosto de 2012, que “Estabelece procedimentos a serem observados pelas empresas transportadoras, para assegurar condições de acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida na utilização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiro e dá outras providências.”

Resolução ANTT nº 4.289, de 20 de março de 2014.

Concede, excepcionalmente, pelo estado de emergência decretado, Autorização de Viagem em caráter Ocasional às Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas, sediadas no Estado do Acre.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015 – Ementa: Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, RNTRC; e dá outras providências.

Resolução ANTT nº 5.089, de 11 de maio de 2016 – Ementa: Suspende a exigibilidade do Capítulo III da Resolução nº 4.499, de 28 de novembro 2014.

Não sujeita à harmonização.

Presidência da República

Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998 – Ementa: Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências.

Dispõe sobre: transporte multimodal de cargas, operador de transporte multimodal, contrato de transporte, responsabilidade, unidade de carga, controle aduaneiro e responsabilidade tributária, entre outros.

Decreto nº 3.411, de 12 de abril de 2000 – Ementa: Regulamenta a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas, altera os Decretos nº 91.030, de 5 de março de 1985, e 1.910, de 21 de maio de 1996.

Não sujeita à harmonização.

Decreto nº 5.276, de 19 de novembro de 2004 – Ementa: Altera os arts. 2º e 3º do Decreto nº 3.411, de 12 de abril de 2000, que regulamenta o Transporte Multimodal de Cargas, instituído pela Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e dá outras providências.

Não sujeita à harmonização.

Ministério dos Transportes

Portaria MT nº 356, de 4 de setembro de 1996 – Ementa: Cria, na Secretaria-Executiva, Comissão Especial encarregada do Registro de Operador de Transporte Multimodal, no âmbito do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre o Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de que trata o Decreto nº 1.563, de 19/7/95.

Compete à Comissão Especial:

I – instruir os processos de pedido de concessão de registro e propor ao Ministro dos Transportes a outorga dos Certificados de Registro de Operador de Transporte Multimodal, desde que cumpridos os requisitos estabelecidos no Acordo Parcial - Anexo ao Decreto nº 1.563, de 19/07/95.

II – manter intercâmbio com os demais Estados-Partes integrantes do Acordo Parcial mencionado anteriormente por meio de comunicados sobre os registros concedidos e respectivas modificações, suspensões ou cancelamentos.

Instrução Normativa STT/MT nº 1, de 4 de janeiro de 1999 – Ementa: Disciplina a expedição de Licença Originária e Licença Complementar às empresas nacionais e estrangeiras de transporte rodoviário de cargas, e autorizada a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul.

A Licença Originária é outorgada, exclusivamente, à empresa nacional legalmente constituída nos termos da legislação em vigor, desde que satisfaça as garantias de responsabilidade para ingresso nos países em que pretenda operar e preencha os requisitos estipulados no ATIT, nos acordos internacionais de transporte rodoviário de cargas, na legislação brasileira e nas presentes instruções. A Licença Complementar é o ato expedido no Brasil, pelo qual o Departamento de Transportes Rodoviários (DTR), tendo sido atendidos os termos do ATIT e de outros acordos internacionais de transporte rodoviário de carga, autoriza empresas de outro país à prestação e operação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas, bem como a entrada, a saída e o trânsito de seus veículos no território brasileiro, através de pontos de fiscalização aduaneira.

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

Instrução Normativa MAPA nº 1, de 14 de janeiro de 2004 – Ementa: Dispõe sobre a importação de animais vivos e de material de multiplicação animal.

Necessária prévia autorização do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA); autorização de importação será emitida pela Divisão de Fiscalização do Trânsito e Quarentena Animal (DFQA), ou pelas Seções de Trânsito Animal (STA), das Delegacias Federais de Agricultura (DFA) das Unidades Federativas, quando autorizadas pela Divisão de Defesa Agropecuária (DDA). A autorização de importação de animais de interesse econômico e para fins reprodutivos e de material genético animal fica condicionada à prévia aprovação da Secretaria de Apoio Rural e Cooperativismo (SARC) do MAPA. Para animais silvestres, é necessária licença do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama). Animais vivos e material genético serão submetidos à inspeção física e documental por um Fiscal Federal Agropecuário. Dispõe sobre demais competências da DDA.

Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP)

Resolução CNSP nº 94, de 2002 – Ementa: Revoga a Resolução CNSP nº 37, de 2000, e dá outras providências.

Fica a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) autorizada a editar as normas necessárias à regulação do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C).

Não sujeita à harmonização.

Departamento da Polícia Rodoviária Federal (DPRF)

Instrução Normativa DpRF nº 56, de 23 de agosto de 1991 – Ementa: Institui o Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) e estabelece normas para sua emissão e utilização.

O MIC/DTA constitui-se em documento necessário aos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias tiverem sido objeto de transporte internacional rodoviário, iniciado a partir de 1º de novembro de 1991, entre Brasil e países do Mercado Comum do Sul (Mercosul). Sua utilização é obrigatória para viagens internacionais no tráfego bilateral Brasil/país do Mercosul, mesmo quando o veículo estiver vazio. O preenchimento pode ser em port. ou esp. Apresenta anexo modelo do documento.

Instrução Normativa Conjunta SNT/DpRF nº 58, de 27 de agosto de 1991 – Ementa: Institui o Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário (CRT).

O CRT constitui-se em documento obrigatório a ser utilizado na prestação de serviços de transporte de carga em viagens internacionais no tráfego entre o Brasil e os Países do Cone Sul; o documento é necessário nos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias tiverem sido objeto de transporte internacional rodoviário iniciado em 1º de novembro de 1991. Apresenta modelo do documento e explicação sobre o preenchimento de cada campo.

Instrução Normativa SRF nº 60, de 8 de novembro de 1996 – Ementa: Estende aos países do Cone Sul, não integrantes do MERCOSUL, as disposições da Instrução Normativa SRF nº 56, 23/8/91, que institui o Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA e estabelece normas para sua emissão e utilização.

Coordenadoria Geral do Sistema de Informações Econômico-Fiscais e do Sistema Aduaneiro (CIEF/CSA)

Norma de Execução CIEF/CSA nº 01, de 10 de outubro de 1991 – Ementa: Estabelece procedimentos para o preenchimento e trâmites aduaneiros do Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA.

Passageiros

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 019, de 23 de maio de 2002 – Ementa: Dispõe sobre a adequação e a compilação em um único documento, dos diversos atos emitidos pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT, relativos à prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros pelas empresas permissionárias e autorizadas.

Resolução ANTT nº 309, de 25 de setembro de 2003 – Ementa: Fixa o valor da despesa de publicação de Avisos no DOU, para conhecimento e manifestação de terceiros e interessados, em R\$ 290,00 (duzentos e noventa reais).

Tal despesa está relacionada à divulgação e à tramitação de pedidos relativos aos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional.

Resolução ANTT nº 356, de 18 de novembro de 2003 – Ementa: Autoriza a implantação do Sistema Informatizado de Concessão de Autorização de Viagem, via internet.

Informa apenas sobre as datas de implantação do sistema.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 417, de 3 de fevereiro de 2004 – Ementa: Institui o Plano de Contas Básico para o Setor de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros.

Institui o Plano de Contas Básico para o Setor de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros, que deverá ser adotado por todas as permissionárias do serviço público e aplicado pelo agente regulador.

Resolução ANTT nº 596, de 16 de junho de 2004 – Ementa: Estabelece procedimentos para celebração do contrato de permissão, visando à regularização contratual dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, em operação.

Comprovação da outorga do serviço e das seguintes informações básicas: prefixo e nome da linha; quadro de tarifas e de percurso; esquema operacional; quadro de horários; frequência mínima e quantidade mínima de veículos que operam atualmente.

Resolução ANTT nº 1.166, de 5 de outubro de 2005 – Ementa: Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de fretamento.

Dispõe sobre as autorizações de serviço das empresas, o Certificado de Registro para Fretamento, a Alteração do Certificado de Registro para Fretamento; os prazos; as autorizações de viagem para fretamento contínuo, fretamento turístico e fretamento eventual, as autorizações especiais e transporte próprio; as obrigações da autorizatárias. Dispõe sobre a forma de prestação de serviço, dos documentos de porte obrigatório, dos ônibus, das bagagens, do pessoal da autorizatária; da comunicação de ocorrências, do Seguro de Responsabilidade Civil; da fiscalização; das infrações e das penalidades.

Resolução ANTT nº 1.383, de 29 de março de 2006 – Ementa: Dispõe sobre direitos e deveres de permissionárias e usuários dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.432, de 26 de abril de 2006 – Ementa: Estabelece procedimentos para o transporte de bagagens e encomendas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros e para a identificação de seus proprietários ou responsáveis, e dá outras providências.

As permissionárias e as autorizatárias são obrigadas, a título de franquia, a efetuar o transporte gratuito de bagagem no bagageiro e de volume no porta-embrulhos dos passageiros embarcados, observados os limites máximos de peso e dimensão. NÃO dispõe sobre extravio.

Resolução ANTT nº 1.445, de 5 de maio de 2006 – Ementa: Estabelece critérios e procedimentos para a transferência de permissão e do controle societário de empresa permissionária de serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Resolução ANTT nº 1.600, de 24 de agosto de 2006 – Ementa: Altera a redação do art. 34 da Resolução nº 1.166, de 5 de outubro de 2005, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de fretamento.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.692, de 24 de outubro de 2006 – Ementa: Dispõe sobre procedimentos a serem observados na aplicação do Estatuto do Idoso, no âmbito do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros e dá outras providências.

Idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos terão garantidas duas vagas gratuitas em cada veículo do serviço convencional de transporte rodoviário interestadual de passageiros; dispõe sobre o "Bilhete de Viagem do Idoso".

Resolução ANTT nº 1.711, de 9 de novembro de 2006 – Ementa: Adota os termos do ARECER/ANTT/PRG/MLL/nº 0502 – 3.5.7.2/2006, determinando à Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros – SUPAS que efetue a análise dos processos administrativos com base no citado Parecer.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.799, de 16 de janeiro de 2007 – Ementa: Altera a Resolução nº 1.445, de 8 de maio de 2006, que estabelece critérios e procedimentos para a transferência de permissão e do controle societário de empresa permissionária de serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.971, de 25 de abril de 2007 – Ementa: Implementa o Sistema de Cadastro dos Motoristas das Empresas Permissionárias ou Autorizatórias – SISMOT.

A aplicação desta Resolução a empresas estrangeiras que prestam serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros estará sujeita a entendimentos bilaterais.

Resolução ANTT nº 2.116, de 27 de junho de 2007 – Ementa: Altera a redação dos arts. 4º, 39 e 43 da Resolução nº 1.166, de 5 de outubro de 2005, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de fretamento.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 2.390, de 20 de novembro de 2007 – Ementa: Altera a redação dos arts. 22, 23, 26, 27, 32, 39 e 40 da Resolução nº 1.166, de 5 de outubro de 2005, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de fretamento.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 2.869, de 4 de setembro de 2008. Ementa: Estabelece o regime de Autorização Especial para a prestação dos serviços regulares de transporte rodoviário internacional de passageiros e dos serviços interestaduais com extensão igual ou inferior a 75 km, indicados no Anexo da resolução.

Resolução ANTT nº 3.076, de 26 de março de 2009 – Ementa: Estabelece critérios e procedimentos relativos à transferência do serviço e do controle societário e à paralisação do serviço, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros operado sob o regime de autorização especial.

Resolução ANTT nº 3.321, de 18 de novembro de 2009.

Altera a Resolução nº 2.869, de 4 de setembro de 2008, que estabelece o regime de Autorização Especial para a prestação dos serviços regulares de transporte rodoviário internacional de passageiros e dos serviços interestaduais, com extensão igual ou inferior a 75 km, indicados nos Anexos I e II, e dá outras providências.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.524, de 26 de maio de 2010.

Disciplina o envio das Demonstrações Financeiras e dos Dados de Desempenho Operacional por parte das prestadoras de serviço público regular de transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros que operam em regime de Permissão e de Autorização Especial.

Resolução ANTT nº 3.535, de 10 de junho de 2010 – Ementa: Fixa normas gerais sobre o Serviço de Atendimento ao Consumidor - SAC nos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, de transporte ferroviário de passageiros ao longo do Sistema Nacional de Viação e de exploração da infraestrutura das rodovias concedidas e administradas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

Comando geral: para o consumidor obter informação adequada e clara sobre os serviços que contratar e manter-se protegido contra práticas abusivas.

Resolução ANTT nº 3.564, de 18 de agosto de 2010 – Ementa: Prorroga o prazo de implantação do SAC exclusivamente para as empresas que exploram sob o regime de fretamento o serviço de transporte interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.620, de 15 de dezembro de 2010 – Ementa: Altera a Resolução nº 1.166, de 05 de outubro de 2005, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de fretamento.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.655, de 14 de abril de 2011.

Altera a Resolução nº 2.869, de 4 de setembro de 2008, que estabelece o regime de Autorização Especial para a prestação dos serviços regulares de transporte rodoviário internacional de passageiros e dos serviços interestaduais, com extensão igual ou inferior a 75 km, indicados nos Anexos I e II da resolução, e dá outras providências.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.637, de 16 fevereiro de 2011 – Ementa: Prorroga o prazo de implantação do SAC exclusivamente para as empresas que exploram sob o regime de fretamento o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.752, de 20 de dezembro de 2011.

Altera a Resolução nº 2.869, de 4 de setembro de 2008, que estabelece o regime de Autorização Especial para a prestação dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual de passageiros, com extensão igual ou inferior a 75 km, e os serviços internacionais, indicados no Anexo I e II da resolução, e estabelece o cronograma de licitação desses serviços.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.795, de 13 de abril de 2012 – Ementa: Determina às permissionárias, autorizatórias e autorizatórias especiais de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, concessionárias de serviços de transporte ferroviário regular de passageiros e autorizatórias de serviços de transporte ferroviário não regular de passageiros a fixação de cartaz, na forma prevista nesta Resolução, informando aos usuários o novo número de comunicação com a ANTT.

Dispõe sobre especificações do cartaz informativo.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.871, de 1º de agosto de 2012.

Estabelece procedimentos a serem observados pelas empresas transportadoras, para assegurar condições de acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida na utilização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Resolução ANTT nº 4.009, de 06 de fevereiro de 2013. Ementa: Suspende o parágrafo 1º do art. 18 e o art. 19 da Resolução nº 3.871, de 1º de agosto de 2012, que estabelece procedimentos a serem observados pelas empresas transportadoras, para assegurar condições de acessibilidade

às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida na utilização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.210, de 11 de dezembro de 2013.

Dispõe sobre o conteúdo, as regras e os procedimentos para a elaboração do Esquema Operacional de Serviço para o transporte rodoviário interestadual e internacional semiurbano de passageiros e dá outras providências.

Resolução ANTT nº 4.308, de 10 de abril de 2014 – Ementa: Dispõe sobre a sistemática de identificação dos passageiros dos serviços de transporte rodoviário e ferroviário de passageiros regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Caracteriza os seguintes indivíduos: crianças, adolescente, índio e responsável. Define os documentos que servem como documento de identificação para brasileiros, crianças, índios e estrangeiros. Dispõe sobre documentos de identificação do passageiro e nos seguintes documentos: bilhete de passagem, bilhete de embarque ou bilhete de embarque gratuidade e lista de passageiros contida na Autorização de Viagem.

Resolução ANTT nº 4.332, de 14 de maio de 2014.

Regula critérios e procedimentos para autorização da utilização de terminal rodoviário adicional, dentro de um mesmo município ou região metropolitana, nos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.432, de 19 de setembro de 2014 – Ementa: Altera as Resoluções nº 1.383, de 29 de março de 2006, e nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014, e dá outras providências.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.499, de 28 de novembro de 2014 – Ementa: Define o tipo, a estruturação, a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio dos dados coletados pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros.

Resolução ANTT nº 4.694, de 13 de maio de 2015 – Ementa: Altera a Resolução ANTT nº 3.524, de 26 de maio de 2010.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.749, de 18 de junho de 2015.

Prorroga as Autorizações Especiais para a prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015.

Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

Resolução ANTT nº 4.979, de 22 de dezembro de 2015 – Ementa: Altera a Resolução nº 1.383, de 29 de março de 2006, que dispõe sobre direitos e deveres de permissionárias e usuários dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro 2016 – Ementa: Dispõe sobre os procedimentos para utilização de ônibus e motoristas de terceiros por prazo determinado, por empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros.

Presidência da República

Decreto nº 92.353, de 31 de janeiro de 1986 – Ementa: Aprova o Regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte coletivo de Passageiros, e dá outras providências.

Dispõe sobre: a Administração do Transporte; Planejamento e Implantação dos Serviços; Regime de Exploração dos Serviços; a Concessão; a permissão; o registro das transportadoras; Direitos e Deveres do Usuário; a Execução dos Serviços (forma, modificações, serviços complementares, serviços especiais); Veículos; Pessoal das transportadoras; Terminais Rodoviários, Pontos de Parada e Pontos de Apoio; Remuneração dos Serviços (Tarifas, Bilhetes de Passagem e sua Venda, Bagagem e das Encomendas); Requisitos e Divulgação de Requerimentos; Fiscalização; Infrações e Penalidades (Multas, Afastamento de Preposto do Serviço, Retenção de Veículo, Apreensão de Veículo, Cassação de Concessão ou Permissão, Declaração de Inidoneidade, Procedimentos para Aplicação de Penalidades); Recursos em Geral.

Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 – Ementa: Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências.

Nenhuma criança poderá viajar para fora da comarca onde reside, desacompanhada dos pais ou responsável, sem expressa autorização judicial; quando se tratar de viagem ao exterior, a autorização é dispensável, se a criança ou adolescente (i) estiver acompanhado de ambos os pais ou responsável; (ii) viajar na companhia de um dos pais, autorizado expressamente pelo outro através de documento com firma reconhecida; sem prévia e expressa autorização judicial, nenhuma criança ou adolescente nascido em território nacional poderá sair do País em companhia de estrangeiro residente ou domiciliado no exterior.

Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998 – Ementa: Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro 2000 – Ementa: Regulamenta a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que dispõe sobre o transporte de pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004 – Ementa: Regulamenta as Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Concede assento prioritário; determina que veículos de transporte deverão ser planejados visando facilitar o acesso; dispõe sobre prazos e multas por não cumprimento da adaptação dos veículos; define e dispõe sobre os termos: acessibilidade, tipos de barreiras, pessoa com deficiência, pessoa com mobilidade reduzida, acompanhante, elemento de urbanização, mobiliário de urbanização, tecnologia assistiva ou ajuda técnica, comunicação e desenho universal.

Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005 – Ementa: Dispõe sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia.

Assegura a pessoa com deficiência visual acompanhada de cão-guia o direito de ingressar e de permanecer com o animal em todos os meios de transporte e em estabelecimentos abertos ao público, de uso público e privados de uso coletivo e dispõe sobre as penalidades do descumprimento da lei.

Decreto nº 5.904, de 21 de setembro de 2006 – Ementa: Regulamenta a Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005, que dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhada de cão-guia e dá outras providências.

Concede à pessoa com deficiência visual acompanhada de cão-guia ocupar o assento mais amplo, com maior espaço livre à sua volta ou próximo de uma passagem.

Ministério dos Transportes

Portaria MT nº 261, de 3 de dezembro de 2012.

Disciplina a concessão e a administração do benefício de passe livre à pessoa com deficiência, comprovadamente carente, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, de que trata a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.

Não sujeita à harmonização.

Portaria MT nº 320, de 27 de outubro de 2015.

Acresce dispositivo ao art. 27 da Portaria nº 261, de 3 de dezembro de 2012, publicada no DOU de 4 de dezembro de 2012, que disciplina a concessão e a administração do benefício de passe livre à pessoa com deficiência, comprovadamente carente, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, de que trata a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.

Não sujeita à harmonização.

Portaria MT nº 429, de 30 de dezembro de 2014.

Acresce dispositivo ao art. 10 da Portaria nº 261, de 3 de dezembro de 2012, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 4 de dezembro de 2012, que disciplina a concessão e a administração do benefício de passe livre à pessoa com deficiência, comprovadamente carente, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, de que trata a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.

Não sujeita à harmonização.

Secretaria da Receita Federal do Brasil

Instrução Normativa RFB nº 1.059, de 2 de agosto de 2010 – Ementa: Dispõe sobre os procedimentos de controle aduaneiro e o tratamento tributário aplicáveis aos bens de viajante.

Caracteriza os seguintes termos: bens de viajante, bagagem, bagagem acompanhada, bagagem desacompanhada, bagagem extraviada, bens de uso ou consumo pessoal, bens de caráter manifestamente pessoal e tripulante. Dispõe sobre o trânsito aduaneiro de bagagem, proibições e restrições, também sobre as situações especiais: dos integrantes de missões diplomáticas, repartições consulares e representações de organismos internacionais, dos bens estrangeiros transportados em veículos militares, bagagem extraviada, bagagem abandonada.

Passageiros e Cargas

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 004, de 23 de janeiro de 1998 – Ementa: Dispõe sobre o trânsito de veículos novos nacionais ou importados, antes do registro e licenciamento.

Resolução Contran nº 205, de 20 de outubro de 2006 – Ementa: Dispõe sobre os documentos de porte obrigatório e dá outras providências.

I – Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), Permissão para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação (CNH) original; II – Certificado de Registro e Licenciamento Anual (CRLV) original. O não cumprimento das disposições desta Resolução implicará nas sanções previstas no art. 232 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Não sujeita à harmonização.

Resolução Contran nº 360, de 29 de setembro de 2010 – Ementa: Dispõe sobre a habilitação do candidato ou condutor estrangeiro para direção de veículos em território nacional.

O condutor estrangeiro poderá dirigir em território nacional quando amparado por convenções ou acordos internacionais, ratificados e aprovados pelo Brasil e, igualmente, pela adoção do princípio de reciprocidade, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, respeitada a validade da habilitação de origem.

Resolução Contran nº 487, de 7 de maio de 2014 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 4, de 23 de janeiro de 1998, que dispõe sobre o trânsito de veículos novos nacionais ou importados, antes do registro e licenciamento.

Não sujeita à harmonização.

Resolução Contran nº 578, de 24 de fevereiro de 2016 – Ementa: Autoriza a condução de veículos automotores, em todo território nacional, por condutores habilitados oriundos de países estrangeiros, durante o período dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016.

Não sujeita à harmonização.

Resolução Contran nº 599, de 24 de maio de 2016 – Ementa: Altera os modelos e especificações do Certificado de Registro de Veículo – CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV e sua produção e expedição.

Dispõe sobre especificidades na confecção de documentos, entre outros.

Não sujeita à harmonização.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 319, de 14 de outubro de 2003.

Habilita ao tráfego internacional o ponto de fronteira de Assis Brasil, no Estado do Acre (art. 1º) e determina à Superintendência de Logística e Transporte Multimodal (SULOG) que proceda notificação à Secretaria da Receita Federal, quanto à presente habilitação (art. 2º). – Fronteira com a Bolívia.

Resolução ANTT nº 1.844, de 14 de fevereiro de 2007.

Habilita ao tráfego internacional o ponto de fronteira de Porto Mauá, no estado do Rio Grande do Sul, em razão de possuir infraestrutura de acesso adequado e potencial de fluxo de veículos satisfatório (art. 1º), e determina a remessa dos autos à Superintendência de Logística e Transporte Multimodal (SULOG) para as providências cabíveis, especialmente quanto à notificação desta habilitação à Secretaria da Receita Federal (art. 2º).

Resolução ANTT nº 1.923, de 28 de março de 2007.

Habilita ao tráfego internacional o ponto de fronteira de Bonfim, Estado de Roraima, por possuir condições e potencial de fluxo de veículos suficientes e determina a remessa dos autos à Superintendência de Transporte Multimodal (SULOG) para as providências cabíveis, especialmente quanto à notificação desta habilitação à Secretaria da Receita Federal (art. 2º).

Resolução ANTT nº 1.948, de 11 de abril de 2007.

Habilita ao tráfego internacional o ponto de fronteira de Capanema, no estado do Paraná, por possuir infraestrutura de acesso adequada e potencial de fluxo de veículos satisfatório e determina a remessa dos autos à Superintendência de Logística e Transporte Multimodal (SULOG) para as providências cabíveis, especialmente quanto à notificação desta habilitação à Secretaria da Receita Federal.

Resolução ANTT nº 3.054, de 05 de março de 2009 – Ementa: Aprova o Glossário dos Termos e Conceitos Técnicos utilizados pela ANTT na regulamentação da prestação dos serviços de transportes terrestres.

Resolução ANTT nº 3.251, de 09 de setembro de 2009 – Ementa: Altera o Glossário dos Termos e Conceitos Técnicos utilizados pela ANTT na regulamentação da prestação dos serviços de transportes terrestres, anexo à Resolução/ANTT nº 3.054/09.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.299, de 27 de março de 2014.

Habilita ao tráfego internacional o ponto de fronteira da Ponte sobre o Rio Oiapoque, ligando as cidades fronteiriças do Oiapoque (Amapá, Brasil) a Saint Georges (Guiana Francesa), por possuir infraestrutura de acesso adequado e potencial de fluxo de veículos satisfatório.

Resolução ANTT nº 4.527, de 19 de dezembro de 2014. Ementa: Altera a Resolução nº 2.869, de 4 de setembro de 2008.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.978, de 22 de dezembro de 2015.

Altera os prazos previstos no § 4º do art. 23 da Resolução nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014, no Art. 47 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015, e no art. nº 67 da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015.

Não sujeita à harmonização.

Presidência da República

Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999 – Ementa: Estabelece normas básicas sobre o processo administrativo no âmbito da Administração Federal direta e indireta, visando, em especial, à proteção dos direitos dos administrados e ao melhor cumprimento dos fins da Administração.

O processo inicia-se por ofício ou a pedido do interessado (art. 5º), que formula um requerimento inicial por escrito (art. 6º) com órgão ou entidade a quem se dirige, identificação do interessado, domicílio, formulação de pedido, com exposição dos fatos e seus fundamentos, data e assinatura. São capazes, para fins de processo administrativo, os maiores de dezoito anos, ressalvada previsão especial em ato normativo próprio (art. 10). Existe a possibilidade de delegação da competência pelo processo administrativo (art. 12), sendo que, inexistindo competência legal específica, o processo administrativo deverá ser iniciado perante a autoridade de menor grau hierárquico para decidir (art. 17).

Os atos do processo administrativo não dependem de forma determinada senão quando a lei expressamente a exigir (art. 22), mas devem ser produzidos por escrito, em vernáculo, com data e local de sua realização e identificação da autoridade responsável (§ 1º). Inexistindo disposição específica, os atos do órgão ou autoridade responsável pelo processo e dos administrados que dele participem devem ser praticados no prazo de cinco dias, salvo motivo de força maior (Art. 24).

O órgão competente perante o qual tramita o processo administrativo determinará a intimação do interessado para ciência de decisão ou a efetivação de diligências. (Art. 26). A intimação deverá observar a antecedência mínima de três dias e deve ser garantida a ciência do interessado (por meio, por exemplo, de aviso de recebimento), quando os interessados forem indeterminados, desconhecidos ou sem domicílio definido, a intimação deverá ser efetuada por meio de publicação oficial. Se não forem seguidos os preceitos legais, as intimações serão nulas a não ser que o interessado compareça. Quando a matéria do processo envolver assunto de interesse geral, o órgão competente poderá, mediante despacho motivado, abrir período de consulta pública (art. 31) ou audiência pública (art. 32) para manifestação de terceiros, antes da decisão do pedido, se não houver prejuízo para a parte interessada.

O órgão de instrução que não for competente para emitir a decisão final elaborará relatório indicando o pedido inicial, o conteúdo das fases do procedimento e formulará proposta de decisão, objetivamente justificada, encaminhando o processo à autoridade competente (Art. 47). A Administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência com o prazo de 30 dias (art. 48) podendo ser prorrogado por igual prazo.

Os atos administrativos deverão ser motivados (Art. 50) quando negarem, limitarem ou afetarem direitos ou interesses; impuserem ou agravarem deveres, encargos ou sanções; decidirem processos administrativos de concurso ou seleção pública; dispensarem ou declararem a inexigibilidade de processo licitatório; decidirem recursos administrativos; decorrerem de reexame de ofício; deixarem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discreparem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais; ou importarem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos (Art. 53). Tal direito decai em cinco anos, se os atos decorrerem efeitos favoráveis para os destinatários. Cabem recursos às decisões administrativas em face de razões de legalidade e mérito (Art. 56), com prazo de 10 dias (art. 59) a partir da decisão incorrida e com decisão em 30 dias ou de acordo com a lei. Os prazos começam a correr a partir da data da cientificação oficial, excluindo-se da contagem o dia do começo e incluindo-se o do vencimento. (Art. 66).

As sanções, a serem aplicadas por autoridade competente, terão natureza pecuniária ou consistirão em obrigação de fazer ou de não fazer, assegurado sempre o direito de defesa. (Art. 68). Têm prioridade de tramitação nos recursos e atos administrativos (art. 69-A): (1) pessoa com mais de 60 anos, (2) portadora de deficiência física ou mental, (3) portadora de tuberculose ativa, esclerose múltipla, neoplasia maligna, hanseníase, paralisia irreversível e incapacitante, cardiopatia grave, doença de Parkinson, espondiloartrose anquilosante, nefropatia grave, hepatopatia grave, estados avançados da doença de Paget (osteíte deformante), contaminação por radiação, síndrome de imunodeficiência adquirida, ou outra doença grave, com base em conclusão da medicina especializada, mesmo que a doença tenha sido contraída após o início do processo.

Decreto nº 4.334, de 12 de agosto de 2002 – Ementa: Disciplina audiências concedidas a particulares na administração pública federal, direta ou indireta.

O pedido é feito por particular por fax ou meio eletrônico com identificação, data e hora da audiência, Assunto e acompanhantes. As audiências têm caráter oficial e o servidor deve estar acompanhado de outro servidor e manter registro das audiências. Revoga os Decretos nº 4.232, de 14 de maio de 2002, 4.268, de 12 de junho de 2002, e o parágrafo único do art. 12 do Decreto nº 4.081, de 11 de janeiro de 2002.

Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Ementa: Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.

Versa sobre a jurisdição aduaneira e o controle aduaneiro de veículos, sobre os portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, administração aduaneira, controle aduaneiro de veículos, impostos de importação e de exportação, os regimes aduaneiros especiais, o controle aduaneiro de mercadorias, infrações e penalidades, crédito tributário, processo fiscal e controle administrativo específico.

Decreto nº 7.166, de 5 de maio de 2010 – Ementa: Cria o Sistema Nacional de Registro de Identificação Civil (RIC) e o Cadastro Nacional de Identificação Civil.

O órgão central é o Ministério da Justiça. Criação de um comitê gestor formado por dez ministérios, a Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, a Casa Civil e o Instituto Nacional de Tecnologia da Informação. O documento de identificação contendo o RIC possuirá fé pública, validade em todo o território nacional e será emitido, em formato padronizado, regularmente pelos órgãos indicados pelos entes federados conveniados ou, quando necessário, pelo órgão central. O RIC será (1) gerado e fornecido pelo órgão central, após a confirmação da unicidade da identificação do cidadão, com base no processo datiloscópico padrão decadactilar; (2) representado por número sequencial; e (3) formado por dígitos que comportem número de registros acumulados da ordem de unidade de bilhão, com dígito de controle de verificação. O documento de identificação contendo o RIC possuirá fé pública, validade em todo o território nacional e será emitido, em formato padronizado, regularmente pelos órgãos indicados pelos entes federados conveniados ou, quando necessário, pelo órgão central.

2. Tarifas e pedágio

Cargas

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 161, de 29 de janeiro de 2003 – Ementa: Estabelece a cobrança de emolumentos referentes aos custos para expedição de Licença Originária, Licença Complementar, Autorização de Viagem Ocasional Modificação de Frota, Relatório de Frota Existente, Confirmação de Vigência para Licença Originária e Segunda Via da Licença Originária para empresas de transporte rodoviário de cargas autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul.

Regulamenta os valores dos emolumentos e forma de recolhimento.

Resolução ANTT nº 4.898, de 13 de outubro de 2015 – Ementa: Dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulam vazios.

Norma que regula as condições objetivas para o veículo ser considerado vazio:

Art. 1º: A condição de veículo vazio de que trata o art. 17 da Lei nº 13.103 poderá ser verificada a partir:

I – de avaliação visual;

II – da documentação fiscal associada à viagem;

III – do Código Identificador da Operação de Transporte CIOT, nos termos da Resolução nº 3.658/2011;

IV – do peso bruto total do veículo.

Passageiros

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 005, de 11 de abril de 2002 – Ementa: Estabelece a cobrança de emolumentos referente aos custos para a emissão do Certificado de Registro Cadastral.

Estabelece as definições para bilhete e suas espécies, trata de gratuidade, de sistemas de emissão de bilhetes, de informações obrigatórias para emissão do bilhete, de valor da tarifa (serviço) e valor do bilhete (com taxas e impostos), de condições para não realização de viagem, de reembolso de bilhetes, inclusive em moeda estrangeira (internacional).

Resolução ANTT nº 50, de 12 de julho de 2002 – Ementa: Autoriza o reajuste das tarifas dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros.

Autoriza o reajuste das tarifas dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros em até 11,90% (onze inteiros e noventa centésimos por cento), referente à variação dos preços unitários dos insumos verificada no período de 1º de julho de 2001 a 30 de junho de 2002. Norma não sujeita à harmonização, por tratar de reajuste pontual de tarifa.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 161, de 29 de janeiro de 2003 – Ementa: Estabelece a cobrança de emolumentos referentes aos custos para expedição de Licença Originária, Licença Complementar, Autorização de Viagem Ocasional Modificação de Frota, Relatório de Frota Existente, Confirmação de Vigência para Licença Originária e Segunda Via da Licença Originária para empresas de transporte rodoviário de cargas autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul.

Resolução ANTT nº 978, de 25 de maio de 2005 – Ementa: Fixa procedimentos relativos à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Estabelece condições para emissão de bilhetes, gratuidades, informações obrigatórias para emissão do bilhete e que devem constar do bilhete e reembolso de bilhetes.

Resolução ANTT nº 250, de 11 de julho de 2003 – Ementa: Reajusta, em 17,48%, os valores máximos dos coeficientes tarifários dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, a vigorar a partir da 00:00 (zero hora) do dia 15 de julho de 2003.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 256, de 24 de julho de 2003 – Ementa: Reajusta, em 12,84% (doze inteiros e oitenta e quatro centésimos) os valores máximos dos coeficientes tarifários (R\$/pass/km) dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, serviço semiurbano, a vigorar a partir da 00:00 h (zero hora) do dia 27 de julho de 2003.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 620, de 30 de junho de 2004 – Ementa: Autoriza o reajuste das tarifas dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros.

Autoriza o reajuste das tarifas dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros em até 11,90% (onze inteiros e noventa centésimos por cento), referente à variação dos preços unitários dos insumos verificada no período de 01/07/01 a 30/06/02. Norma não sujeita à harmonização, por tratar de reajuste pontual de tarifa.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 665, de 27 de julho de 2004 – Ementa: Estabelece reajuste para coeficiente tarifário do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros - serviço semiurbano.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.008, de 28 de junho de 2005 – Ementa: Autoriza o reajuste dos coeficientes tarifários dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.038, de 10 de agosto de 2005 – Ementa: Estabelece reajuste para o coeficiente tarifário do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros – serviço semiurbano.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.430, de 19 de abril de 2006 – Ementa: Disciplina critérios e procedimentos para o repasse dos valores de pedágio aos passageiros pelas permissionárias, nas rodovias submetidas ao regime de pedágio, nos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. A norma indica a fórmula para cálculo do valor a ser repassado ao passageiro, estabelecendo o limite máximo do repasse.

A norma, cujos destinatários são as empresas Permissionárias do Transporte Rodoviário de Passageiros, trata do repasse, para a tarifa, dos valores dos pedágios. Não se aplica, portanto, a quem não seja Permissionário (aquele que recebe a concessão, na modalidade de Permissão, por órgão concedente no Brasil, para a prestação de determinado serviço público). Os operadores estarão sujeitos às regras tarifárias de seus respectivos países de origem.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.508, de 5 de julho de 2006 – Ementa: Autoriza a Revisão da Planilha Tarifária, de que trata o Título IV da Resolução nº 18, de 23.5.2002, do Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros - Tabela AI, Tipo I, C/S.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.509, de 5 de julho de 2006 – Ementa: Autoriza o reajuste dos coeficientes tarifários dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.533, de 19 de julho de 2006 – Ementa: Estabelece reajuste para coeficiente tarifário do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros - serviço semiurbano.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.627, de 13 de setembro de 2006 – Ementa: Autoriza o reajuste das tarifas dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros.

Aprova a metodologia de reajuste por fórmula paramétrica e define a periodicidade das revisões ordinárias das tarifas do Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros em percursos superiores a 75 km.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.928, de 28 de março de 2007 – Ementa: Dispõe sobre as tarifas promocionais oferecidas nos serviços de transporte regular interestadual e internacional de passageiros, e dá outras providências.

Autoriza as permissionárias a praticarem tarifas promocionais diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos usuários e ressalva que prática de tarifas promocionais nos serviços internacionais estará sujeita aos entendimentos bilaterais.

Resolução ANTT nº 2.109, de 27 de junho de 2007 – Ementa: Autoriza o reajuste dos coeficientes tarifários dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 2.414, de 28 de novembro de 2007 – Ementa: Dá nova redação ao art. 1º da Resolução nº 233, de 25 de julho de 2003, que dispõe sobre a imposição de penalidades por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Obs.: O art. 1º da Resolução ANTT nº 233, de 25 de julho de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º (...) g) não fornecer, nos prazos estabelecidos, os dados estatísticos e contábeis, conforme disposto na Resolução ANTT nº 248, de 9 de julho de 2003.” (ANTT, 2003).

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 2.772, de 25 de junho de 2008 – Ementa: Autoriza o reajuste dos coeficientes tarifários dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.173, de 25 de junho de 2009 – Ementa: Estabelece a cobrança de emolumentos referente aos custos para a emissão do Certificado de Registro Cadastral.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.198, de 23 de julho de 2009 – Ementa: Autoriza o reajuste dos coeficientes tarifários dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional semiurbano de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.689, de 15 de junho de 2011 – Ementa: Autoriza o reajuste do coeficiente tarifário dos serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.849, de 20 de junho de 2012 – Ementa: Autoriza o reajuste do coeficiente tarifário dos serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.852, de 20 de junho de 2012 – Ementa: Autoriza o reajuste do coeficiente tarifário dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros em percursos superiores a 75 km.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.130, de 3 de julho de 2013 – Ementa: Dispõe sobre as características, especificações e padrões técnicos a serem observados nos ônibus utilizados na operação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e sobre os multiplicadores tarifários dos serviços diferenciados.

“Art. 4º: Os ônibus destinados ao transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, por suas condições de utilização e conforto, deverão ser classificados nas seguintes categorias:

I - urbano;

II - convencional;

III - executivo;

IV - semileito

V - leito; ou

VI - misto.

(...)

Art. 20: As transportadoras deverão observar os multiplicadores tarifários constantes nos itens “a” e “b” do Anexo IV desta Resolução, para cálculo do coeficiente tarifário do respectivo serviço diferenciado, a ser aplicado sobre o coeficiente tarifário definido para o serviço convencional com sanitário ou urbano, de acordo com a seguinte fórmula:

(...)

Art. 21: As transportadoras deverão observar os multiplicadores tarifários constantes do Anexo IV desta Resolução, para o cálculo da tarifa a ser praticada de acordo com o tipo de pavimento das vias utilizadas em seu itinerário, a ser aplicado sobre a extensão da via percorrida, de acordo com a seguinte fórmula:

(...)

Art. 22: Os serviços diferenciados serão considerados de acordo com a categoria do veículo prevista nos incisos I a V do art. 4º. (ANTT, 2013).

Resolução ANTT nº 4.166, de 26 de setembro de 2013 – Ementa: Autoriza o reajuste do coeficiente tarifário dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014 – Ementa: Dispõe sobre as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte terrestre interestadual e internacional de passageiros regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres e, dá outras providências.

Estabelece as definições para bilhete e suas espécies, trata de gratuidade, sistemas de emissão de bilhetes, informações obrigatórias para emissão do bilhete, valor da tarifa (serviço) e valor do bilhete (com taxas e impostos), condições para não realização de viagem, reembolso de bilhetes, inclusive em moeda estrangeira (internacional).

Ver também: Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009, Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008, Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários; art. 731 do Código Civil, Lei nº 12.741/2012, que dispõe sobre as medidas de esclarecimento ao consumidor, de que trata o § 5º do artigo 150 da Constituição Federal; Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração mediante permissão e autorização de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Resolução ANTT nº 4.305, de 3 de março de 2014 – Ementa: Altera a Resolução nº 4.130, de 3 de julho de 2013, que “dispõe sobre as características, especificações e padrões técnicos a serem observados nos ônibus utilizados na operação dos serviços de transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros e sobre os multiplicadores tarifários dos serviços diferenciados” (ANTT, 2013).

Resolução ANTT nº 4.351, de 25 de junho de 2014 – Ementa: Autoriza o reajuste do coeficiente tarifário dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.366, de 23 de julho de 2014 – Ementa: Altera a redação dos artigos 23 e 23-A da Resolução ANTT nº 4.130, de 3 de julho de 2013, e seus anexos.

Resolução ANTT nº 4.595, de 11 de fevereiro de 2015 – Ementa: Autoriza o reajuste do coeficiente tarifário dos serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.765, de 25 de junho de 2015 – Ementa: Autoriza o reajuste do coeficiente tarifário dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.771, de 30 de junho de 2015 – Ementa: Altera a Resolução ANTT nº 4.765, de 25 de junho de 2015.

Resolução ANTT nº 4.778, de 6 de julho de 2015 – Ementa: Referenda a Resolução nº 4.771, de 30 de junho de 2015, que alterou a Resolução nº 4.765, de 25 de junho de 2015.

Resolução ANTT nº 4.936, de 19 de novembro de 2015 – Ementa: Estabelece procedimentos para pagamento da Taxa de Fiscalização do serviço de transporte rodoviário coletivo

interestadual e internacional de passageiros de que trata o art. 77, caput, inciso III e § 3º de Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Estabelece condições para emissão de bilhetes, gratuidades, informações obrigatórias para emissão do bilhete e que devem constar do bilhete e reembolso de bilhetes.

Resolução ANTT nº 4.953, de 9 de dezembro de 2015 – Ementa: Altera a Resolução nº 4.130, de 3 de julho de 2013, que “Dispõe sobre as características, especificações e padrões técnicos a serem observados nos ônibus utilizados na operação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e sobre os multiplicadores tarifários dos serviços diferenciados”.

Harmonizável em normas técnicas.

Resolução ANTT nº 4.978, de 22 de dezembro de 2015 – Ementa: Altera os prazos previstos no § 4º do art. 23 da Resolução nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014, no Art. 47 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015, e no art. nº 67 da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015.

Estabelece condições para emissão de bilhetes, gratuidades, informações obrigatórias para emissão do bilhete e que devem constar do bilhete, reembolso de bilhetes.

“[...] §4º: A partir de 90 (noventa) dias da emissão das Licenças Operacionais previstas na Resolução ANTT nº 4.770, de 2015, ou a partir de 30 de novembro de 2016, o que ocorrer primeiro, será obrigatória a comercialização de bilhetes de passagem pela internet e a utilização do ECF e PAFECE, ou sistema similar que emita documento fiscal instituído pelo CONFAZ, pelas transportadoras, para o transporte coletivo regular interestadual e internacional de passageiros que não possua características de transporte urbano. (NR)

Art. 3º: Prorrogar o prazo do art. 47 da Resolução nº 4.770, de 2015, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 47. Para operação das linhas, a autorizatória deverá implantar Sistema de Monitoramento do Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros, a partir de 90 (noventa) dias da emissão das Licenças Operacionais, ou a partir de 30 de novembro de 2016, o que ocorrer primeiro, nos termos de Resolução específica da ANTT.” (NR). (ANTT, 2015)

Não sujeita à harmonização.

Presidência da República

Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009 – Ementa: Dispõe sobre a validade dos bilhetes de passagem no transporte coletivo rodoviário de passageiros e dá outras providências.

Art. 1º: Os bilhetes de passagens adquiridos no transporte coletivo rodoviário de passageiros intermunicipal, interestadual e internacional terão validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão, independentemente de estarem com data e horários marcados.

Parágrafo único. Os bilhetes com data e horário marcados poderão, dentro do prazo de validade, ser remarcados.

Art. 2º Antes de configurado o embarque, o passageiro terá direito ao reembolso do valor pago do bilhete, bastando para tanto a sua simples declaração de vontade.

Art. 3º Independentemente das penalidades administrativas determinadas pela autoridade rodoviária impostas à empresa autorizada, permissionária ou concessionária, em caso de atraso da partida do ponto inicial ou em uma das paradas previstas durante o percurso por mais de 1 (uma) hora, o transportador providenciará o embarque do passageiro em outra empresa que ofereça serviços equivalentes para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se assim o passageiro optar, o valor do bilhete de passagem.

Art. 4º A empresa transportadora deverá organizar o sistema operacional de forma que, em caso de defeito, falha ou outro motivo de sua responsabilidade que interrompa ou atrase a viagem durante o seu curso, assegure continuidade à viagem num período máximo de 3 (três) horas após a interrupção.

Art. 8º As empresas de transporte coletivo rodoviário de passageiros deverão operar com um sistema de proteção à viagem, visando à regularidade, segurança e eficiência de tráfego, abrangendo as seguintes alternativas:

I – de controle de tráfego, devendo o motorista ser informado antes da partida das condições de trânsito nas estradas;

II – de telecomunicações rodoviárias;

III – de supervisão, reparo, distribuição de peças e equipamentos e da manutenção dos ônibus. (BRASIL, 2009c).

Cargas e Passageiros

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 799, de 2 de dezembro de 2004 – Ementa: Adota o modelo de Guia de Recolhimento da União – GRU Simples, instituída e regulamentada pela Secretaria do Tesouro Nacional – STN.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 2.885, de 9 de setembro de 2008 – Ementa: Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.

Norma não sujeita à harmonização, cujos destinatários são:

Art. 3º: O Vale-Pedágio obrigatório de que trata esta Resolução somente poderá ser comercializado para utilização no exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, por transportador inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga RNTRC.

Art. 5º: Não se aplicam as disposições do ValePedágio obrigatório ao transporte rodoviário internacional de cargas realizado por empresas habilitadas ao transporte internacional e cuja viagem seja feita em veículo de sua frota autorizada. (ANTT, 2008).

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 2.995, de 21 de janeiro de 2009 – Ementa: Autoriza o parcelamento, no âmbito administrativo, de débitos das empresas concessionárias, permissionárias e autorizatárias, não inscritos na Dívida Ativa, resultantes de infrações à legislação da ANTT, observados os critérios ora estabelecidos.

Não sujeita à harmonização.

3. Seguros

Cargas

Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

Circular SUSEP nº 025, de 8 de julho de 1975 – Ementa: Aprova, para os seguros transportes de viagens internacionais, as respectivas comissões únicas de corretagem.

As Sociedades Seguradoras poderão conceder a Corretores devidamente habilitados e registrados, limitadas ao máximo de: a) 15% para os embarques de carga geral, b) 6% para os embarques a granel.

Não sujeita à harmonização.

Circular SUSEP nº 022, de 16 de setembro de 1986 – Ementa: Aprova Cláusula Especial de Averbações para Seguros de Importação.

Fica entendido e acordado que são segurados, automaticamente, todos os bens importados pelo Segurado, desde que sejam observadas as disposições constantes desta Cláusula. Define as obrigações do Segurado e da Seguradora, as condições para concessão da cláusula e instruções para a aplicação da cláusula.

Circular SUSEP nº 008, de 11 de abril de 1988 – Ementa: Altera a Circular SUSEP nº 82/77 (Cláusula de Benefícios Internos – Seguro de Transportes – Viagens Internacionais – Exportação).

Acorda-se, em se tratando de mercadorias destinadas à exportação sob regime de Incentivos Fiscais, na forma de regulamentos em vigor, que o seguro cobre as parcelas a eles correspondentes e seguradas a esse título, sempre que, por evento previsto nas Condições Gerais da apólice e abrangidos pela garantia contratada, ocorrido em território brasileiro, tais Benefícios Internos não possam ser recuperáveis, no todo ou em parte, pelo Segurado. Define as condições para a concessão da cláusula.

Não sujeita à harmonização.

Circular SUSEP nº 008, de 21 de abril de 1989 – Ementa: Aprova condições gerais para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional.

Este seguro objetiva, nos termos das presentes Condições Gerais, das condições particulares a elas anexadas e do Convênio sobre o Transporte Terrestre Internacional dos países do Cone Sul, indenizar ou reembolsar ao Segurado as quantias pelas quais seja civilmente, em sentença judicial transitada em julgado, ou por acordo autorizado de modo expresso pela Sociedade Seguradora, por eventos ocorridos durante a vigência do seguro. Versa sobre o risco coberto, âmbito geográfico (fora do território nacional de cada país, salvo se algum país signatário do convênio resolva aplicá-lo, também, no seu território nacional), riscos não cobertos, obrigações do segurado, liquidação de sinistros, perda de direitos, vigência e cancelamento do contrato, sub-rogação, prescrição, sociedades seguradoras corresponsáveis e competência. Alterada pela Circular SUSEP nº 076, de 9 de fevereiro de 1999.

Circular SUSEP nº 002, de 5 de janeiro de 1990 – Ementa: Aprova condições gerais para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional danos à carga transportada.

Este seguro objetiva, nos termos das presentes condições e do Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre, reembolsar ao Segurado as quantias pelas quais, por disposição das leis comerciais e civis, for ele responsável, em virtude de perdas ou danos sofridos pelos bens ou mercadorias pertencentes a terceiros e que lhe tenham sido entregues para transporte, por rodovia para viagem internacional, contra conhecimento de transporte rodoviário de carga, ou ainda, outro documento hábil, desde que aquelas perdas ou danos ocorram durante o transporte e sejam causados diretamente por: colisão, capotagem, abaloamento, tombamento, incêndio ou explosão no veículo transportador.

Circular SUSEP nº 040, de 29 de maio de 1998 – Ementa: Dispõe sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil do Operador de Transporte Multimodal (OTM).

Objetiva garantir ao OTM o reembolso das reparações pecuniárias, pelas quais, por disposição das normas legais e pelo Acordo sobre o Transporte Multimodal, no âmbito do MERCOSUL, for o responsável em virtude de perdas ou danos ocasionados aos bens ou mercadorias que lhe forem entregues para o transporte, de acordo com o documento de Conhecimento de Transporte Multimodal desde que aquelas perdas ou danos ocorram enquanto os bens e mercadorias estiverem sob sua guarda ou responsabilidade. Versa sobre os riscos não cobertos, começo e fim dos riscos, bens ou mercadorias não contemplados pela cobertura do presente contrato de seguro, limite máximo de responsabilidade, capital segurado, declarações, pluralidade de seguros, sinistro, defesa em juízo civil, isenção de responsabilidade, inspeções, reembolso, rescisão, sub-rogação, prescrição e competência.

Circular SUSEP nº 216, de 13 de dezembro de 2002 – Ementa: Dispõe sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Cargas (RCOTM-C).

Divulga as condições gerais mínimas para o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Carga (RCOTM-C), nos âmbitos nacional e internacional. Dispõe sobre as obrigações das seguradoras, exigências do instrumento de contrato e que as operações do Seguro a que se refere esta circular serão registradas no código 58-RCOTM-C do Plano de Contas das Sociedades Seguradoras. Trata também das condições gerais que dispõem sobre o objeto do seguro e riscos cobertos, riscos não cobertos, bens e mercadorias não compreendidos no seguro, cobertura de bens e mercadorias sujeitas a condições próprias, início de vigência da apólice, proposta do seguro, aceitação de apólices, começo e fim dos riscos, limite máximo de responsabilidade, importância segurada, averbações, pagamento do prêmio, outros seguros, sinistro, defesa em juízo civil, isenção de responsabilidade, inspeções, reembolso, rescisão e do cancelamento, sub-rogação e foro competente. Em anexo, possui as cláusulas específicas para o transporte de mudanças de móveis e utensílios (residenciais ou de escritório).

Circular SUSEP nº 354, de 30 de novembro de 2007 – Ementa: Disponibiliza no sítio da SUSEP as condições contratuais do plano padronizado para o seguro de transportes e estabelece as regras mínimas para a comercialização deste seguro.

As sociedades seguradoras que desejarem operar com o plano padronizado de que trata esta circular deverão utilizar as condições contratuais disponíveis no sítio, bem como, apresentar à SUSEP, previamente, o seu critério tarifário, por meio de nota técnica atuarial. O contrato de seguro de transportes aplica-se apenas a bens segurados em viagens aquaviárias, terrestres e aéreas, em percursos nacionais e internacionais. Veta a contratação de mais de um seguro de transportes sobre o mesmo interesse e contra os mesmos riscos. As sociedades seguradoras não poderão comercializar novos contratos de Seguro de Transportes em desacordo com as disposições desta Circular.

Não sujeita à harmonização.

Circular SUSEP nº 421, de 1º de abril de 2011 – Ementa: Estabelece as regras básicas para a comercialização do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Cargas (RCOTM-C).

Disponibiliza, no endereço eletrônico da SUSEP, as condições contratuais do Plano Padronizado deste seguro. As Sociedades Seguradoras não poderão comercializar novos contratos de Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Carga em desacordo com as disposições desta Circular.

Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP)

Resolução CNSP nº 03, de 1971 – Ementa: Disposições sobre seguro de transporte internacional.

O seguro de transporte internacional de mercadorias importadas constitui operação a ser realizada através de sociedades seguradoras estabelecidas no País. Em caso de conveniência econômica e/ou eventual dificuldade de cobertura no mercado segurador nacional, o IRB poderá autorizar a realização do seguro de transporte, no todo ou em parte, no exterior. Revogada pela Resolução CNSP nº 180 de 2007.

Não sujeita à harmonização.

Resolução CNSP nº 37, de 8 de dezembro de 2000 – Ementa: Dispõe sobre o seguro de responsabilidade civil do Operador de Transporte Multimodal - Cargas (RCOTM-C).

Condições gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Carga, nos âmbitos Nacional e Internacional. Dispõe sobre o objeto do seguro e os riscos cobertos, riscos não cobertos, bens ou mercadorias não contempladas pela cobertura deste contrato de seguro, início de vigência da apólice, aceitação e renovação de apólices, começo e fim dos riscos, limite máximo de responsabilidade, importância segurada, averbações, pagamento de prêmio, pluralidade de seguros, sinistro, defesa em juízo civil, isenção de responsabilidade, inspeções, reembolso, rescisão e cancelamento, sub-rogação e competência.

Passageiros

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 1.454, de 10 de maio de 2006 – Ementa: Dispõe sobre a oferta de Seguro Facultativo Complementar de Viagem aos usuários de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Admite a comercialização de seguro facultativo complementar de viagem, desde que: I) o valor do prêmio seja desvinculado do preço da passagem e tenha comprovante específico individualizado; II) a aquisição da passagem não fique vinculada, sob nenhuma forma, à do seguro facultativo complementar de viagem; III) no caso de seguros coletivos, o estipulante seja representante dos usuários de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, de âmbito nacional e legalmente estabelecido; e IV) seja realizada nos pontos de venda de passagem ou fora deles, por agente representante do estipulante da apólice, no caso de seguros coletivos. A oferta do seguro facultativo complementar de viagem não desobriga a permissionária de contratar o seguro obrigatório de responsabilidade civil. Alterada pela Resolução nº 1.935 de 28 de março de 2007. Revogada pela Resolução ANTT nº4.941 de 25 de novembro de 2015.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.935, de 28 de março de 2007 – Ementa: Altera dispositivos da Resolução nº 1.454, de 10 de maio de 2006, que dispõe sobre a oferta de Seguro Facultativo Complementar de Viagem aos usuários de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Altera o art. 2º, que passa a vigorar com a seguinte redação: “As permissionárias ficam obrigadas a fixar cartaz, em lugar visível aos usuários, nos pontos de vendas de passagens, com objetivo de informar a natureza facultativa do seguro e o local de sua aquisição, conforme modelo de Aviso, disposto no Anexo a esta Resolução.” (ANTT, 2007).

Não sujeita à harmonização.

Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

Circular SUSEP nº 072, de 21 de dezembro de 1998 – Ementa: Dispõe sobre as Condições Gerais Básicas do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil das Empresas Permissionárias e Autorizadas do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros e dá outras providências.

A Seguradora que deseje operar com o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil das empresas permissionárias e autorizadas de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, deverá apresentar à SUSEP, previamente, o seu critério tarifário, bem como as estatísticas que foram utilizadas para a apuração das taxas submetidas, em conformidade com a tabela do Anexo desta Circular. Revogada pela CIRCULAR SUSEP nº 409, de 10 de dezembro de 2010.

Não sujeita à harmonização.

Carta Circular SUSEP/DIRAT/CGPRO nº 04, de 12 de julho de 2012 – Ementa: Vedação de emissão de apólices distintas para serviços regulares de transporte de passageiros e serviços de fretamento, no caso de opção por prêmio anual, plurianual, ou por período prefixado de meses,

no Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil das Empresas de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros.

Esclarece o artigo 24 da Resolução CNSP nº 223/do seguros, quando houver opção por prêmio anual, plurianual, ou por período prefixado de meses.

Não sujeita à harmonização.

Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP)

Resolução CNSP nº 223, de 6 de dezembro de 2010 – Ementa: Dispõe sobre as Condições Contratuais do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil das Empresas de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros.

Revogado pela Resolução SUSEP nº 321 DE 15/07/2015.

Não sujeita à harmonização.

Cargas e Passageiros

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 4.941, de 25 de novembro de 2015 – Ementa: Revoga a Resolução ANTT nº 1.454, de 10 de maio de 2006.

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 238, de 25 de maio de 2007 – Ementa: Dispõe sobre o porte obrigatório do Certificado de Apólice Única do Seguro de Responsabilidade Civil do proprietário e/ou condutor de automóvel particular ou de aluguel, não registrado no país de ingresso, em viagem internacional.

O Certificado de Apólice Única do Seguro de Responsabilidade Civil, de que trata a Resolução MERCOSUL/GMC/RES. nº 120/94, é documento de porte obrigatório do condutor/proprietário de automóvel particular ou de aluguel, registrados no exterior, em circulação no Território Nacional.

Resolução Contran nº 609, de 24 de maio de 2015 – Ementa: Estabelece período de transição para os sistemas de registros de acidentes dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito. Revoga Resolução Contran nº362/2010 a partir de 2017.

Objetiva garantir ao segurado ou aos seus beneficiários uma indenização no caso da ocorrência de riscos cobertos, nos termos estabelecidos nas Condições Contratuais. Trata das definições, do capital segurado, das modalidades do seguro de vida universal e da indenização, dos parâmetros técnicos, do carregamento, da comercialização e da contratação, da vigência, do custeio, das provisões, do resgate e das disposições finais.

Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

Circular SUSEP nº 076, de 9 de fevereiro de 1999 – Ementa: Altera a Clausula 11 – Vigência e Cancelamento do Contrato da Circular SUSEP nº 8/89. Altera a Circular SUSEP nº 008 de 21/04/1989.

Inclui na Cláusula 11 – Vigência e Cancelamento do Contrato da Circular SUSEP nº 008/89 o subitem 11.2.

Não sujeita à harmonização.

Circular SUSEP nº 171, de 22 de novembro de 2001 – Ementa: Dispõe sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional de que trata o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, internalizado através do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

Aplicam-se ao Seguro RCTR-VI as Condições Gerais e o Convênio Mútuo de que trata a Circular SUSEP nº 8, de 21 de abril de 1989, com a alteração introduzida pela Circular SUSEP nº 79, de 9 de fevereiro de 1999. Os termos do Convênio Mútuo são de caráter obrigatório, com objetivo de operacionalizar o processo de regulação e liquidação dos sinistros ocorridos no país estrangeiro. Dispõe sobre as obrigações das sociedades seguradoras e do segurado e sobre o pagamento e o recebimento dos valores relativos ao seguro. Contém em anexo modelo do certificado de apólice.

Circular SUSEP nº 409, de 10 de dezembro de 2010 – Ementa: Revoga a Circular SUSEP nº 72, de 21 de dezembro de 1998.

Não sujeita à harmonização.

Circular SUSEP nº 491, de 9 de julho de 2014 – Ementa: Estabelece os elementos mínimos que devem ser observados pelas sociedades seguradoras na emissão de apólices e certificados de seguro.

Define os elementos mínimos das apólices e certificados individuais.

Carta Circular SUSEP/DIRAT/CGPRO nº 02, de 29 de setembro de 2014 – Ementa: Esclarecimentos sobre a Circular SUSEP nº 491 de 09 de julho de 2014 - disposições sobre seguro.

Presta esclarecimentos a respeito da Carta Azul, da Carta Verde, Seguros Obrigatórios de RC dos transportadores Rodoviários, Aquaviários, Ferroviários e Aéreos por danos à carga e o seguro obrigatório de responsabilidade civil das empresas de transporte rodoviário interestadual e Internacional de passageiros.

Não sujeita à harmonização.

Circular SUSEP nº 513, de 5 de março de 2015 – Ementa: Estabelece os elementos mínimos que devem constar nas apólices de averbação, vinculadas aos seguros de transporte nacional e internacional, de crédito interno e à exportação, e de riscos diversos, e dá outras providências.

Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP)

Resolução CNSP nº 180, de 2007 – Ementa: Revoga a Resolução CNSP nº 03, de 18 de janeiro de 1971.

Não sujeita à harmonização.

Resolução CNSP nº 333, de 2015 – Ementa: Dispõe sobre o Regimento Interno da Susep.

Aprova o regimento interno da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP).

Não sujeita à harmonização.

Resolução CNSP nº 344, de 26/12/2016 – Ementa. Dispõe sobre as regras e os critérios para estruturação, comercialização e operacionalização do Seguro de Vida Universal. [Esta Resolução entrará em vigor em 120 (cento e vinte) dias após sua publicação].

Presidência da República

Decreto-Lei nº 73, de 21 de setembro de 1966 – Ementa: Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências.

Normatiza as operações de seguros privados, institui os órgãos através dos quais o controle do Estado se exercerá, considera operações de seguros privados os seguros de coisas, pessoas, bens, responsabilidades, obrigações, direitos e garantias. Inclui também o sistema de cosseguro, resseguro e retrocessão. Institui o Sistema Nacional de Seguros Privados, o Conselho Nacional de Seguros Privados, a Superintendência de Seguros Privados e a sua respectiva administração e recursos financeiros, o Instituto de Resseguros do Brasil, as sociedades seguradoras e a respectiva legislação aplicável, sua autorização de funcionamento, e operações das sociedades seguradoras. Regula a liquidação das sociedades seguradoras e o regime repressivo. Dispõe sobre os corretores de seguros.

Não sujeita à harmonização.

Decreto nº 60.459, de 13 de março de 1967 – Ementa: Regulamenta o Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, com as modificações introduzidas pelos Decretos-Lei nº 168, de 14 de fevereiro de 1967, e nº 296, de 28 de fevereiro de 1967.

Dispõe sobre o sistema nacional de seguros privados, disposições especiais aplicáveis ao sistema que versam sobre o contrato de seguro, prêmios e outras obrigações dos segurados, sobre os seguros obrigatórios. Dispõe sobre o conselho nacional de seguros privados, superintendência de seguros privados, recursos da SUSEP e seu pessoal, sobre as sociedades seguradoras e sua autorização de funcionamento, organização, constituição e funcionamento, sobre o regime especial de fiscalização, sobre a liquidação das sociedades seguradoras, sobre os corretores de seguros e as disposições gerais e transitórias.

Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974 – Ementa: Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não.

Os danos pessoais cobertos pelo seguro compreendem as indenizações por morte, por invalidez permanente, total ou parcial, e por despesas de assistência médica e suplementares por pessoa vitimada. Versa sobre o modo que tal indenização deve ser paga, as provas necessárias, seguros facultativos de responsabilidade civil, a delegação ao Conselho Nacional de Seguros Privados a expedição de normas disciplinadoras e tarifas e sobre as penalidades previstas. Alterada pela Lei nº 8.441, de 13 de julho de 1992.

Lei nº 8.441, de 13 de julho de 1992 – Ementa: Altera dispositivos da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que trata do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).

Altera os arts. 4º, 5º, 7º e 12 da Lei nº 6.194.

Lei Complementar nº 126, de 15 de janeiro de 2007 – Ementa: Dispõe sobre a política de resseguro, retrocessão e sua intermediação, as operações de cosseguro, as contratações de seguro no exterior e as operações em moeda estrangeira do setor securitário; altera o Decreto Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, e a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990; e dá outras providências.

A regulação das operações de cosseguro, resseguro, retrocessão e sua intermediação será exercida pelo órgão regulador de seguros, conforme definido em lei. Normatiza as operações dos resseguradores, no que se refere à qualificação e a regras aplicáveis, aos critérios básicos de cessão, às operações, às operações em moeda estrangeira, ao seguro no País e no exterior, ao regime disciplinar e a outras disposições.

4. Produtos perigosos

Cargas

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Resolução ANTT nº 420, de 12 de fevereiro de 2004 – Ementa: Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

Disposições sobre as Classes de produtos perigosos.

Resolução ANTT nº 701, de 25 de agosto de 2004 – Ementa: Altera a Resolução nº 420, de 12 de fevereiro de 2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte de Produtos Perigos e seu anexo.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.644, de 26 de setembro de 2006 – Ementa: Altera o Anexo à Resolução nº 420, de 12 de fevereiro de 2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 2.657, de 15 de abril de 2008 – Ementa: Altera o Anexo à Resolução nº 420, de 12 de fevereiro de 2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 2.975, de 18 de dezembro de 2008 – Ementa: Altera o Anexo à Resolução nº 420, de 12 de fevereiro de 2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.383, de 20 de janeiro de 2010 – Ementa: Altera o Anexo à Resolução nº 420, de 12 de fevereiro de 2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.632, de 9 de fevereiro de 2011 – Ementa: Altera o Anexo da Resolução nº 420, de 12 de fevereiro de 2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.648, de 16 de março de 2011 – Ementa: Altera a Resolução nº 3632, de 9 de fevereiro de 2011, que altera o anexo da Resolução nº 420, de 12 de fevereiro de 2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

Alteração dos artigos 1º e 2º para “As dimensões da simbologia apresentada na Figura 5.1 devem ser, no mínimo”.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.763, de 26 de janeiro de 2012 – Ementa: Altera o Anexo da Resolução nº 420, de 12 de fevereiro de 2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.081, de 11 de abril de 2013 – Ementa: Altera o Anexo da Resolução nº 420, de 12 de fevereiro de 2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016 – Ementa: Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e dá outras providências.

Presidência da República

Decreto-Lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983 – Ementa: Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do serviço de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos e dá outras providências.

Multas serão aplicadas e arrecadadas pela autoridade com jurisdição sobre a via pública ou rodovia; varia conforme o grau de risco; aplicada em dobro caso haja reincidência; máximo é de 250 (duzentas e cinquenta) obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional; infratores podem ser suspensos por 180 dias ou ter cancelamento do registro.

Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988 – Ementa: Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.

Trata sobre as condições de transporte: Veículos e dos Equipamentos, Carga e Seu Acondicionamento, Itinerário, Estacionamento, Pessoal Envolvido na Operação do Transporte, Documentação, Serviço De Acompanhamento Técnico Especializado; Procedimentos em caso de emergência, acidente ou avaria; Deveres, obrigações e responsabilidades, Fabricante e do Importador, Contratante, do Expedidor e do Destinatário, Transportador; Fiscalização; Infrações e penalidades; Forças Armadas obedecerá à legislação específica.

Decreto nº 1.797, de 25 de janeiro de 1996 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.

Decreto nº 4.097, de 23 de janeiro de 2002 – Ementa: Altera a redação dos arts. 7º e 19 dos Regulamentos para os transportes rodoviário e ferroviário de produtos perigosos, aprovados pelos Decretos nº 96.044, de 18 de maio de 1988, e nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990, respectivamente.

Proíbe o transporte conjunto de produtos que, postos em contato entre si, apresentem alterações das características físicas ou químicas originais de qualquer deles, gerando risco de provocar explosão, desprendimento de chama ou calor, formação de compostos, misturas, vapores ou gases perigosos; proíbe o transporte de produtos perigosos, com risco de contaminação, juntamente com alimentos, medicamentos ou objetos destinados a uso humano ou animal ou, ainda, com embalagens de mercadorias destinadas ao mesmo fim e com animais; não serão considerados os produtos colocados em pequenos cofres de carga distintos, desde que estes assegurem a impossibilidade de danos a pessoas, mercadorias ou ao meio ambiente."

Ministério dos Transportes

Portaria MT nº 22, de 19 de janeiro de 2001: Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no MERCOSUL.

5. Normas técnicas

Cargas

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 26, de 21 de maio de 1998 – Ementa: Disciplina o transporte de carga em veículos destinados ao transporte de passageiros a que se refere o art. 109 do Código de Trânsito Brasileiro.

A carga só poderá ser acomodada em compartimento próprio, separado dos passageiros, no bagageiro; proibidos produtos perigosos; limites de peso e dimensões da carga serão fixados pelas legislações federal, estadual ou municipal.

Resolução Contran nº 441, de 28 de maio de 2013 – Ementa: Dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional.

É permitido apenas para: veículos com carroçarias de guardas laterais fechadas; veículos com carroçarias de guardas laterais dotadas de telas metálicas com malhas de dimensões que impeçam o derramamento de fragmentos do material transportado. As cargas transportadas deverão estar totalmente cobertas por lonas ou dispositivos similares, que deverão cumprir os seguintes requisitos: possibilidade de acionamento manual, mecânico ou automático; estar devidamente ancorados à carroçaria do veículo; cobrir totalmente a carga transportada de forma eficaz e segura; estar em bom estado de conservação, de forma a evitar o derramamento da carga transportada. A lona ou dispositivo similar não poderá prejudicar a eficiência dos demais equipamentos obrigatórios.

Resolução Contran nº 563, de 25 de outubro de 2015 – Ementa: Dispõe sobre o sistema de segurança para a circulação de veículos e implementos rodoviários do tipo carroceria basculante.

Veículos do tipo carroceria basculante deverão possuir fixados no para-brisa os avisos de alerta e segurança sobre a operação dos dispositivos; apresentação do Certificado de Segurança Veicular (CSV) será exigida anualmente para o licenciamento destes veículos. O DENATRAN poderá, a qualquer tempo, solicitar ao implementador ou ao instalador do conjunto hidráulico a apresentação dos resultados de ensaios que comprovem o atendimento às exigências de segurança. Dispõe sobre sistemas de segurança definidos na Norma Brasileira (NBR) 16141 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), sendo dispositivo de segurança primário, secundário e terciário. O disposto nesta Resolução não se aplica ao caminhão-trator sem sistema hidráulico.

Resolução Contran nº 564, de 25 de outubro de 2015 – Ementa: Fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres.

Contém definições sobre contêiner, Veículo Porta-Contêiner (VPC), Dispositivo de Fixação de Contêiner (DIF), dispositivos de canto. Os veículos deverão ter afixados em sua estrutura uma plaqueta ou selo de identificação de certificação do fabricante ou adaptador, certificado pelo INMETRO. Dispõe sobre a AET para contêineres com altura superior a 4,40 m e inferior ou igual a 4,60 m, com validade no máximo de um ano; dispõe sobre questões relativas à fixação, adaptações para transporte etc.

Resolução Contran nº 618, de 6 de junho de 2016 – Ementa: Altera o art. 1-A da Resolução Contran nº 441, de 28 de maio de 2013, com redação dada pela Resolução Contran nº 499, de 28 de agosto de 2014.

Adiciona o texto ao art. 1-A: Para os veículos utilizados no transporte de cana-de-açúcar, o uso de lona ou dispositivo similar de que trata o §1º do art. 1º será exigido a partir do dia 1º de junho de 2017.

Resolução Contran nº 552, de 17 de setembro de 2015 – Ementa: Fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga.

Contém Anexo com Pontos de ancoragem para amarração da carga em veículos para o transporte de carga, Requisitos e Ensaio.

Resolução Contran nº 588, de 23 de março de 2016 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga.

Resolução Contran nº 631, de 30 de novembro de 2016 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga.

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

Instrução Normativa MAPA nº 32, de 23 de novembro de 2015 – Ementa: Estabelece os procedimentos de fiscalização e certificação fitossanitária de embalagens, suportes ou peças de madeira, em bruto, que serão utilizadas como material para confecção de embalagens e suportes, destinados ao acondicionamento de mercadorias importadas ou exportadas pelo Brasil.

São objetos desta Instrução Normativa, as embalagens e suportes de madeira ou peças de madeira, em bruto, que são utilizadas como material para confecção de embalagens e suportes, destinados ao acondicionamento de mercadorias no trânsito internacional, que não sofreram processamento suficiente para remover ou eliminar pragas, e incluem: caixas, caixotes, engradados, gaiolas, bobinas e carretéis; e paletes, plataformas, estrados para carga, madeiras de estiva, suportes, apeação, lastros, escoras, blocos, calços, madeiras de arrumação, madeiras de aperto ou de separação, cantoneiras e sarrafos.

Passageiros

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 811, de 27 de fevereiro de 1996 – Ementa: Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros (ônibus e micro-ônibus) de fabricação nacional e estrangeira.

Micro-ônibus = lotação máx. 20 pessoas. Dispõe sobre carroçaria, portas, lotação, assentos, janelas, revestimento e martelo de segurança.

Resolução Contran nº 317, de 5 de junho de 2009 – Ementa: Estabelece o uso de dispositivos retro refletivos de segurança nos veículos de transporte de cargas e de transporte coletivo de passageiros em trânsito internacional no território nacional.

Contém Anexo sobre disposições técnicas dos adesivos, como cor, localização da afixação etc.

Resolução Contran nº 318, de 5 de junho de 2009 – Ementa: Estabelece limites de pesos e dimensões para circulação de veículos de transporte de carga e de transporte coletivo de passageiros em viagem internacional pelo território nacional.

Contém limites de peso e comprimento de caminhão simples, caminhão com reboque, reboque, caminhão-trator com semirreboque, caminhão trator com semirreboque e reboque e ônibus de longa distância; A circulação de veículos especiais ou de combinação de veículos com pesos ou dimensões superiores ao estabelecido somente será admitida através de autorização especial de trânsito, das autoridades competentes do país transitado. “Art. 3º O disposto nesta Resolução não impede a aplicação das disposições vigentes em cada Estado Parte em matéria de circulação por rodovia que limitem os pesos ou as dimensões dos veículos em determinadas rotas ou obras de arte [...] Art. 4º Até que o procedimento de pesagem seja harmonizado, no âmbito do MERCOSUL, será obedecida a norma vigente do País transitado.” (BRASIL, 2009a).

Resolução Contran nº 402, de 26 de abril de 2012 – Ementa: Estabelece requisitos técnicos e procedimentos para a indicação no CRV/CRLV das características de acessibilidade para os veículos de transporte coletivos de passageiros e dá outras providências.

Contém requisitos estruturais que os ônibus devem ter para transportar deficientes físicos. Dispõe de anexo com especificações técnicas.

Resolução Contran nº 445, de 25 de junho de 2013 – Ementa: Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte público coletivo de passageiros e transporte de passageiros tipos micro-ônibus e ônibus, categoria M3 de fabricação nacional e importado.

Dispõe sobre solicitações para obtenção do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT); define e classifica os tipos de veículos, contém anexos sobre questões técnicas dos veículos.

Resolução Contran nº 508, de 27 de novembro de 2014 – Ementa: Dispõe sobre os requisitos de segurança para a circulação, a título precário, de veículo de carga ou misto transportando passageiros no compartimento de cargas.

Contém as categorias às quais os motoristas devem estar habilitados para conduzir determinados tipos de veículo em função da capacidade e peso; as condições de transporte vedadas para essa modalidade; entre outros.

Resolução Contran nº 629, de 30 de novembro de 2016 – Ementa: Altera e substitui os Anexos II e III da Resolução Contran nº 445, de 25 de junho de 2013, que estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte público coletivo de passageiros e transporte de passageiros tipo micro-ônibus e ônibus, categoria M3 de fabricação nacional e importado, e dá outras providências.

Resolução Contran nº 644, de 14 de dezembro de 2016 – Ementa: Altera a tabela da alínea “a” do subitem 4.2 do Anexo IX da Resolução Contran nº 445, de 25 de junho 2013, que estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte público coletivo de passageiros tipos micro-ônibus e ônibus da categoria M3.

Cargas e Passageiros

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 558, de 15 de abril de 1980 – Ementa: Fabricação e reforma de pneumático com indicadores de profundidade.

Os veículos somente poderão ser comercializados no país quando equipados com pneus novos que estejam em conformidade com o INMETRO. Dispõe sobre as condições de desgaste do pneu novo ou reformado.

Resolução Contran nº 14, de 6 de fevereiro de 1998 – Ementa: Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

Para veículos automotores, ônibus elétricos, reboques, semirreboques, ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos, quadriciclos, tratores de rodas e mistos, tratores de esteira, etc.

Resolução Contran nº 43, de 21 de maio de 1998 – Ementa: Complementa a Resolução nº 14/98, que dispõe sobre equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores.

Torna facultativo o uso em caminhões, ônibus e em micro-ônibus de espelho retrovisor interno, quando portarem espelhos retrovisores externos esquerdo e direito.

Resolução Contran nº 48, de 21 de maio de 1998 – Ementa: Estabelece requisitos de instalação e procedimentos para ensaios de cintos de segurança de acordo com o inciso I do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro.

O cinto de segurança deverá atender à norma NBR 7337; valendo para automóveis, caminhonetes, camionetas, caminhões, veículos de uso misto e veículos de transporte de escolares.

Resolução Contran nº 92, de 4 de maio de 1999 – Ementa: Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

A violação ou adulteração sujeitará o infrator às cominações da legislação penal aplicável.

Resolução Contran nº 157, de 22 de abril de 2004 – Ementa: Fixa especificações para os extintores de incêndio, equipamento de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semirreboque, de acordo com o Artigo 105 do Código de Trânsito Brasileiro.

Resolução Contran nº 165, de 10 de setembro de 2004 – Ementa: Regulamenta a utilização de sistemas automáticos não metrológicos de fiscalização, nos termos do § 2º do artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro.

Resolução Contran nº 174, de 23 de junho de 2005 – Ementa: Altera e esclarece dispositivos da Resolução Contran nº 165/04, que trata da regulamentação da utilização de sistemas automáticos não metrológicos de fiscalização, nos termos do § 2º do Artigo 280, do Código de Trânsito Brasileiro.

Adiciona ao art. 5º os termos “II – a presença da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito no local da infração, quando fixo ou estático.” (BRASIL, 2005); também altera os arts. 8º e 9º.

Resolução Contran nº 168, de 14 de dezembro de 2004 – Ementa: Estabelece normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências.

Contém disposições sobre os procedimentos dos exames, cursos e avaliações para a habilitação, renovação, adição e mudança de categoria, emissão de documentos de habilitação, bem como do reconhecimento do documento de habilitação obtido em país estrangeiro.

Resolução Contran nº 216, de 14 de dezembro de 2006 – Ementa: Fixa exigências sobre condições de segurança e visibilidade dos condutores em pára-brisas em veículos automotores, para fins de circulação nas vias públicas.

Dispõe sobre trincas e fratura de configuração circular nos veículos, ônibus, micro-ônibus e caminhões que possam interferir na visibilidade do condutor.

Resolução Contran nº 223, de 9 de fevereiro de 2007 – Ementa: Altera a Resolução nº 157/2004, de 22 de abril, do Contran, que fixa as especificações para os extintores de incêndio.

Revoga o § 1º do art. 7º da Resolução nº 157/2004, do Contran, e altera alguns artigos.

Resolução Contran nº 225, de 9 de fevereiro de 2007 – Ementa: Estabelece requisitos de localização, identificação e iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas piloto.

Dispõe sobre a simbologia indicada no painel do veículo.

Resolução Contran nº 226, de 9 de fevereiro de 2007 – Ementa: Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores.

Aplica-se a automóveis, utilitários, camionetas, ônibus, micro-ônibus, caminhonetes, caminhões e caminhões-tratores, novos saídos de fábrica, nacionais ou importados e detalha tecnicamente sobre distâncias, reflexão, ensaios, etc. do espelho.

Resolução Contran nº 227, de 9 de fevereiro 2007 – Ementa: Estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos.

Aplica-se a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques novos saídos de fábrica, nacionais e importados; Os veículos inacabados com destino ao concessionário, encarroçador ou a serem complementados por terceiros não estão sujeitos à aplicação de alguns dispositivos; É proibida a colocação de adesivos, pinturas, películas ou qualquer outro material nos dispositivos dos sistemas de iluminação ou sinalização de veículos.

Resolução Contran nº 231, de 15 de março de 2007 – Ementa: Estabelece o Sistema de Placas de Identificação de Veículos.

Dispõe sobre tamanho, cores, laque, tipografia conforme utilidade do veículo.

Resolução Contran nº 241, de 22 de junho de 2007 – Ementa: Dá nova redação aos incisos I e II do art. 6º, ao art. 11 e ao Anexo da Resolução nº 231/2007 – Contran.

Resolução Contran nº 247, de 27 de julho de 2007 – Ementa: Dispõe sobre a extensão do prazo de vigência do Certificado de Inspeção Técnica Veicular quando expirado no país de trânsito ou de destino.

Estende em no máximo trinta dias, quando o veículo estiver em viagem fora do país de origem e, por caso fortuito ou força maior, seja impossibilitado de retornar antes de expirar o CITV.

Resolução Contran nº 253, de 26 de outubro de 2007 – Ementa: Dispõe sobre o uso de medidores de transmitância luminosa.

Dita sobre a fiscalização de limites percentuais de transmitância luminosa das áreas envidraçadas de veículos, bem como equipamento e informações a constarem no momento da fiscalização.

Resolução Contran nº 254, de 26 de outubro de 2007 – Ementa: Estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III, do artigo 111 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Resolução Contran nº 258, de 30 de novembro de 2007 – Ementa: Regulamenta os artigos 231, inciso X e 323 do Código Trânsito Brasileiro, fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância e dá outras providências.

Dita sobre multas de excesso de peso.

Resolução Contran nº 272, de 14 de março de 2008 – Ementa: Altera a redação do art. 9º da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do Contran, que fixa especificações para os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório.

A redação passa a ser: “Art. 9º As autoridades de trânsito ou seus agentes deverão fiscalizar os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório, verificando os seguintes itens:” (BRASIL, 2008).

Resolução Contran nº 286, de 29 de julho de 2008 – Ementa: Estabelece placa de identificação e define procedimentos para o registro, emplacamento e licenciamento, pelos órgãos de trânsito em conformidade com o Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAL, de veículos automotores pertencentes às Missões Diplomáticas e às Delegações Especiais, aos agentes diplomáticos, às Repartições Consulares de Carreira, aos agentes consulares de carreira, aos Organismos Internacionais e seus funcionários, aos Funcionários Estrangeiros Administrativos e Técnicos das Missões Diplomáticas, de Delegações Especiais e de Repartições Consulares de Carreira e aos Peritos Estrangeiros de Cooperação Internacional.

Dispõe sobre a necessidade ou não de licenciamento anual dos veículos e competência de atuação do Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores.

Resolução Contran nº 290, de 29 de agosto de 2008 – Ementa: Disciplina a inscrição de pesos e capacidades em veículos de tração, de carga e de transporte coletivo de passageiros, de acordo com os artigos 117, 230-XXI, 231-V e X, do Código de Trânsito Brasileiro.

Dispõe sobre a responsabilidade pela inscrição e conteúdo dos pesos e capacidades, sua adequação e penalidades em caso de descumprimento, entre outros.

Resolução Contran nº 291, de 29 de agosto de 2008 – Ementa: Dispõe sobre a concessão de código de marca/modelo/versão para veículos e dá outras providências.

Dispõe sobre a documentação para emplacar os veículos que possuem equipamento veicular.

Resolução Contran nº 292, de 29 de agosto de 2008 – Ementa: Dispõe sobre modificações de veículos previstas nos arts. 98 e 106 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

Necessária inspeção de segurança veicular para emissão do CSV, conforme regulamentação INMETRO, expedido por Instituição Técnica Licenciada pelo DENATRAN; Fica proibida a modificação da estrutura original de fábrica dos veículos para aumentar a capacidade de carga, visando o uso do combustível Diesel; Para veículos que utilizem GNV é necessário para registro além do CSV, o Certificado Ambiental para uso de Gás Natural em Veículos Automotores – CAGN, expedido pelo IBAMA, ou aposição do número do mesmo no CSV. Anexo: Tabela “Modificações Permitidas” para veículos de carga e passageiro.

Resolução Contran nº 294, de 17 de outubro de 2008 – Ementa: Altera a Resolução nº 227/2007, de 9 de fevereiro, do Contran, que estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos.

Fica limitado o funcionamento simultâneo de no máximo 8 (oito) faróis, independentemente de suas finalidades.

Resolução Contran nº 312, de 3 de abril de 2009 – Ementa: Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas – ABS nos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

Resolução Contran nº 309, de 6 de março de 2009 – Ementa: Dá nova redação ao item 1 do anexo da Resolução Contran nº 231, de 15 de março de 2007, que estabelece o sistema de placas de identificação de veículos.

Resolução Contran nº 316, de 8 de maio de 2009 – Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros M2 e M3 (tipos micro-ônibus e ônibus) de fabricação nacional e estrangeira.

Fica a critério do DENATRAN admitir, exclusivamente para os requisitos especificados no § 3º do artigo 1º, para efeito de comprovação do atendimento às exigências desta Resolução, os resultados dos ensaios obtidos por procedimentos equivalentes, realizados no exterior, sendo aceitos os resultados de ensaios admitidos por órgãos reconhecidos pela Comissão ou Comunidade Europeia e os Estados Unidos da América, em conformidade com os procedimentos adotados por esses organismos; Dispõe sobre martelos, saída de emergência – pelo teto, sua sinalização, janelas etc.

Resolução Contran nº 318, de 5 de junho de 2009 – Ementa: Estabelece limites de pesos e dimensões para circulação de veículos de transporte de carga e de transporte coletivo de passageiros em viagem internacional pelo território nacional.

Resolução Contran nº 319, de 5 de junho de 2009 – Ementa: Altera os artigos 8º, 9º e o anexo da Resolução Contran nº 292/2008, que dispõe sobre modificações de veículos previstas nos artigos 98 e 106, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Altera para: “Art. 8º Ficam proibidas: IV – A adaptação de 4º eixo em caminhão, salvo quando se tratar de eixo direcional ou auto direcional.” (BRASIL, 2009), altera a alínea “b” e suprime a alínea “c” do artigo 9º da Resolução Contran nº 292/2008: b) eixo direcional e eixo autodirecional para caminhões, caminhões-tratores, ônibus, reboques e semirreboques.

Resolução Contran nº 333, de 6 de novembro de 2009 – Ementa: Restabelece a vigência da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, dando nova redação ao artigo 8º [...].

“O extintor de incêndio com carga de pó BC deverá ser substituído, até o vencimento da validade do teste hidrostático, por extintor de incêndio novo com carga de pó ABC obedecendo às especificações da tabela 2 do Anexo.” (BRASIL, 2009b).

Resolução Contran nº 359, de 29 de setembro de 2010 – Ementa: Dispõe sobre a atribuição de competência para a realização da inspeção técnica nos veículos utilizados no transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros e dá outras providências.

Atribuído ao Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) competência para tal; O veículo inspecionado e aprovado receberá um selo de segurança, apostado no para-brisa, vinculado ao respectivo certificado que será de porte obrigatório.

Resolução Contran nº 362, de 15 de outubro de 2010 – Ementa: Estabelece a classificação de danos em veículos decorrentes de acidentes e os procedimentos para a regularização ou baixa dos veículos envolvidos e dá outras providências.

Contém Anexo especificando cada tipo de acidente para cada tipo de veículo.

Resolução Contran nº 372, de 18 de março de 2011 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 231/2007, que estabelece o sistema de placas de identificação de veículos.

Resolução Contran nº 379, de 6 de abril de 2011 – Ementa: Referendar a Deliberação nº 107, de 28 de janeiro 2011, que alterou o artigo 3º da Resolução Contran nº 359/2010, que dispõe sobre a atribuição de competência para a realização da inspeção técnica nos veículos utilizados no transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros e dá outras providências.

Altera prazo máximo para duzentos e quarenta dias, a transferência para o DENATRAN dos processos administrativos por parte do Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF).

Resolução Contran nº 406, de 12 de junho de 2012 – Ementa: Altera a Resolução nº 92, de 4 de maio de 1999, que dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

Altera o art. 3º da Resolução sobre fiscalização; e o item “I. Definição” do Anexo I.

Resolução Contran nº 467, de 11 de dezembro de 2013 – Ementa: Altera o prazo previsto no artigo 17 da Resolução Contran nº 258/2007, com redação dada pelas Resoluções nº 365/2010 e 403/2012, que regulamenta os artigos 231, X e 323 do Código de Trânsito Brasileiro, fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância e dá outras providências.

Altera o art. 17 para: “Fica permitida até 30 de junho de 2014 a tolerância máxima de 7,5% (sete e meio por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículo à superfície das vias públicas” (BRASIL, 2013).

Resolução Contran nº 469, de 11 de dezembro de 2013 – Ementa: Altera dispositivos e os Anexos da Resolução Contran nº 402, de 26 de abril de 2012, com redação dada pelas Deliberações nº 104 de 24 de dezembro de 2010 e nº 132 de 20 de dezembro de 2012, que estabelecem requisitos técnicos e procedimentos para a indicação no CRV/CRLV das características de acessibilidade para os veículos de transporte coletivos de passageiros e dá outras providências.

Resolução Contran nº 458, de 29 de outubro de 2013 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 165, de 10 de setembro de 2004, que regulamenta a utilização de sistemas automáticos não metrológicos de fiscalização, nos termos do § 2º do art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro.

Modifica os art. 2º, 4º e 9º.

Resolução Contran nº 459, de 2 de novembro de 2013 – Ementa: Dispõe sobre o uso de sistemas automatizados integrados para a aferição de peso e dimensões de veículos com dispensa da presença física da autoridade de trânsito ou de seu agente no local da aferição e dá outras providências.

Contém disposições para veículos pesados e fiscalização por agente remoto.

Resolução Contran nº 489, de 5 de junho de 2014 – Ementa: Altera os artigos 5º e 9º da Resolução nº 258, de 30 de novembro de 2007, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran, que regulamenta os artigos 231 e 323 do Código de Trânsito Brasileiro, fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância e dá outras providências.

Resolução Contran nº 503, de 23 de setembro de 2014 – Ementa: Acrescenta o artigo 17A na Resolução nº 258, de 30 de novembro de 2007, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que

regulamenta os artigos 231 e 323 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância de dá outras providências.

Acrescenta o texto: “Art. 17-A. Para fins de fiscalização de peso dos veículos, que estiverem transportando produto classificado como Biodiesel (B-100), por balança rodoviária ou por meio de Nota Fiscal, fica permitido, até 31 de julho de 2019, tolerância de 7,5% no PBT ou PBTC.” (BRASIL, 2014).

Resolução Contran nº 504, de 29 de outubro de 2014 – Ementa: Dispõe sobre a utilização obrigatória de espelhos retrovisores, equipamento do tipo câmera-monitor ou outro dispositivo equivalente, a ser instalado nos veículos destinados ao transporte coletivo de escolares.

Contém Anexo sobre especificações técnicas (dimensões, coeficiente de reflexão, método de ensaio para aferição de reflexibilidade etc.) dos espelhos retrovisores e câmeras.

Resolução Contran nº 526, de 29 de abril de 2015 – Ementa: Referenda a Deliberação nº 142 de 17 de abril de 2015 que dispõe sobre a alteração da Resolução Contran nº 211, de 13 de novembro de 2006, e da Resolução Contran nº 258, de 30 de novembro de 2007, e revoga a Resolução Contran nº 489, de 5 de junho de 2014.

Acrescenta o texto: “Art. 5º Na fiscalização de peso dos veículos por balança rodoviária serão admitidas as seguintes tolerâncias: I – 5% (cinco por cento) sobre os limites de pesos regulamentares para o peso bruto total (PBT) e peso bruto total combinado (PBTC); II – 10% (dez por cento) sobre os limites de peso regulamentares por eixo de veículos transmitidos à superfície das vias públicas. Parágrafo Único. No carregamento dos veículos, a tolerância máxima prevista neste artigo não pode ser incorporada aos limites de peso previstos em regulamentação fixada pelo Contran.” (BRASIL, 2015).

Resolução Contran nº 543, de 15 de julho de 2015 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 168, de 14 de dezembro de 2004, com a redação dada pela Resolução Contran nº 493, de 05 de junho de 2014, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

Resolução Contran nº 556, de 17 de setembro de 2015 – Ementa: Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada.

“Utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada, que optarem pela utilização do extintor de incêndio, deverão utilizar extintores de incêndio com carga de pó ABC.” (BRASIL, 2015a).

Resolução Contran nº 565, de 25 de outubro de 2015 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 62, de 21 de maio de 1998 – não está no TRI I.

Permitida a utilização de pneus com banda extralarga (single): I - dos tipos 385/65 R22,5, em semirreboques e reboques dotados de suspensão pneumática com eixos em tandem; II – do tipo 395/80 R20 em aplicação específica em caminhões de salvamento e combate a incêndio. Admitindo peso bruto máximo transmitido, por conjunto de eixos em tandem, de 17 toneladas para o tandem duplo e de 25,5 toneladas para o tandem triplo.

Resolução Contran nº 573, de 16 de dezembro de 2015 – Ementa: Estabelece os requisitos de segurança e circulação de veículos automotores denominados quadriciclos.

CNH tipo B; Placas de identificação traseira, com dimensões idênticas às de motocicleta; Lanterna de marcha à ré na cor branca quando o veículo permitir este tipo de deslocamento; Transporte apenas de passageiro maior de 7 anos; Circulação restrita às vias urbanas, sendo proibida sua circulação em rodovias federais, estaduais e do Distrito Federal; condutor e o passageiro devem utilizar capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores; a identificação será dada por meio do Número de Identificação do Veículo (VIN); dispõe também sobre os itens obrigatórios do veículo.

Resolução Contran nº 580, de 24 de fevereiro de 2016 – Ementa: Acrescenta parágrafo único no Art. 9º da Resolução Contran nº 254, de 26 de outubro de 2007, que estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III, do artigo 111 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Parágrafo único: É vedado o uso de painéis luminosos que reproduzam mensagens dinâmicas ou estáticas, excetuando-se as utilizadas em transporte coletivo de passageiro com finalidade de informar o serviço ao usuário da linha.

Resolução Contran nº 590, de 24 de maio de 2016 – Ementa: Estabelece sistema de Placas de Identificação de Veículos no padrão disposto na Resolução MERCOSUL do Grupo Mercado Comum nº 33/14.

Contém Anexo com especificações técnicas sobre o modelo da placa.

Resolução Contran nº 597, de 24 de maio de 2016 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 311, de 03 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva - Air Bag, na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

Altera o art. 7º da Resolução para: “Art. 7º Fica proibida a fabricação de veículo artesanal do tipo ônibus, micro-ônibus, motor-casa e caminhão, e de reboque e semirreboque com Peso Bruto Total (PBT) superior a 750 kg.” (BRASIL, 2016).

Resolução Contran nº 604, de 24 de maio de 2016 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 258, de 30 de novembro de 2007.

Altera o prazo do art. 17-A para 31 de julho de 2019.

Resolução Contran nº 605, de 24 de maio de 2016 – Ementa: Substitui os Anexos I e II da Resolução Contran nº 402, de 26 de abril de 2012.

Resolução Contran nº 620, de 6 de setembro de 2016 – Ementa: Altera os incisos I, II e III, do art. 7º, da Resolução Contran nº 590, de 24 de maio de 2016, que estabeleceu o sistema de Placas de Identificação de veículos no padrão disposto na Resolução MERCOSUL do Grupo Mercado Comum nº 33/14.

6. Infrações e sanções

Cargas

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 547, de 19 de agosto de 2015 – Ementa: Dispõe sobre a padronização do procedimento administrativo para identificação do infrator responsável pela infração de excesso de peso e dimensões de veículos e dá outras providências.

Estabelece os procedimentos administrativos complementares à Resolução nº 404, de 12 de junho de 2012, para a identificação do responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos, no peso bruto total ou peso bruto total combinado, quando não for imediata a sua identificação, nos termos do art. 257 do CTB. Constatada a infração pela autoridade de trânsito, será lavrado o Auto de Infração por anotação em documento próprio ou por registro em talão eletrônico ou sistema eletrônico de processamento de dados isolado ou acoplado a equipamento de detecção de infração regulamentado pelo Contran, atendido o procedimento definido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União. As notificações de Autuação serão encaminhadas ao proprietário do veículo, acompanhadas do Formulário de Identificação do Responsável pela Infração (FIRI).

Passageiros

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Resolução ANTT nº 1.372, de 22 de março de 2006 – Ementa: Dá nova redação ao § 6º do art. 1º da Resolução nº 233, de 25 de julho de 2003, que dispõe sobre a imposição de penalidades, por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

O § 6º do art. 1º passa a ter esta redação: “A fiscalização liberará o veículo da empresa infratora após a comprovação do pagamento das despesas referidas nos §§ 4º e 5º deste artigo, independentemente do pagamento da multa decorrente, sem prejuízo da continuidade da retenção por outros motivos, com base em legislação específica.” (ANTT, 2006) e altera a Resolução ANTT nº 233/2003.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 3.075, de 26 de março de 2009 – Ementa: Regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, referentes ao serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operado em regime de autorização especial.

Define a constituição de infrações dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operados sob o regime de autorização especial, sem prejuízo de sanções por infrações às normas legais, regulamentares e contratuais não previstas na presente Resolução. As infrações são classificadas de acordo com a gravidade e o valor da multa (de 10.000 a 50.000 vezes o coeficiente tarifário). Alterada pela Resolução nº 3.871, de 1º de agosto de 2012. Alterada pela Resolução nº 4.130, de 3 de julho de 2013.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.116, de 7 de junho de 2013 – Ementa: Estabelece procedimentos excepcionais de fiscalização do transporte clandestino de passageiros durante o evento da Jornada Mundial da Juventude (JMJ), que será realizado no Rio de Janeiro (RJ), entre os dias 22 e 28 de julho de 2013.

Define os procedimentos de fiscalização e as possíveis sanções para o transporte clandestino de passageiros durante o evento da Jornada Mundial da Juventude.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.128, de 26 de junho de 2013 – Ementa: Estabelece procedimentos excepcionais de fiscalização para as empresas que prestam o transporte rodoviário interestadual de passageiros na modalidade de fretamento durante o evento da Jornada Mundial da Juventude (JMJ), que será realizado no Rio de Janeiro (RJ), entre os dias 22 e 28 de julho de 2013.

Define os procedimentos de fiscalização, documentos obrigatórios e outras diretrizes a respeito do transporte rodoviário interestadual de passageiros na modalidade de fretamento durante o evento da Jornada Mundial da Juventude.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.287, de 13 de março de 2014 – Ementa: Procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros.

Considera-se serviço clandestino o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente. Estabelece procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros e as sanções passíveis.

Portaria SUEXE nº 001/2015, de 30 de junho de 2015 – Ementa: Aprova o Regulamento de Avaliação da Conformidade do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros.

O Regulamento dispõe sobre os critérios para a avaliação da conformidade, sob a forma de certificação, das soluções tecnológicas operadas pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (MONITRIIP). Designa organismos de certificação. Versa sobre a certificação detalhando o seu processo, o relatório de avaliação da conformidade, o certificado de conformidade, a manutenção da certificação, a recertificação e o cancelamento da certificação. Trata a homologação, as responsabilidades e as penalidades. E traz em seu anexo o roteiro de avaliação em relação aos requisitos especificados.

Não sujeita à harmonização.

Secretaria da Receita Federal do Brasil

Instrução Normativa SRF nº 366, de 12 de novembro de 2003 – Ementa: Dispõe sobre a fiscalização de bens e mercadorias em veículo de transporte de passageiros em viagem internacional ou que transite por zona de vigilância aduaneira, e dá outras providências.

Não sujeita à harmonização.

Cargas e Passageiros

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 22, de 17 de fevereiro de 1998 – Ementa: Estabelece, para efeito da fiscalização, forma para comprovação do exame de inspeção veicular a qual se refere o art. 124, c.c. art. 230, inciso I do Código de Trânsito Brasileiro.

Para efeito da fiscalização, o selo de uso obrigatório, que consta do art. 230, inciso I, comprovará a inspeção veicular, após regulamentação da referida inspeção, a qual estabelecerá, inclusive, a forma desse selo e o local de sua colocação.

Resolução Contran nº 404, de 12 de junho de 2012 – Ementa: Dispõe sobre padronização dos procedimentos administrativos na lavratura de Auto de Infração, na expedição de notificação de autuação e de notificação de penalidade de multa e de advertência, por infração de

responsabilidade de proprietário e de condutor de veículo e da identificação de condutor infrator, e dá outras providências.

Estabelece os procedimentos administrativos para expedição da notificação da autuação, indicação de condutor infrator e aplicação das penalidades de advertência por escrito e de multa, pelo cometimento de infrações de responsabilidade do proprietário ou do condutor de veículo registrado em território nacional. O Auto de Infração deverá conter os dados mínimos definidos pelo art. 280 do CTB e em regulamentação específica e poderá ser lavrado pela autoridade de trânsito ou por seu agente por anotação em documento próprio, por registro em talão eletrônico isolado ou acoplado a equipamento de detecção de infração regulamentado pelo Contran ou por registro em sistema eletrônico de processamento de dados quando a infração for comprovada por equipamento de detecção provido de registrador de imagem regulamentado pelo Contran. Versa sobre a notificação da autuação, identificação do condutor infrator, responsabilidade do proprietário, defesa da autuação, penalidade de advertência por escrito, penalidade de multa, notificação por edital, recursos administrativos e disposições gerais. Alterada pela Resolução Contran nº 574 de 16/12/2015.

Resolução Contran nº 471, de 18 de dezembro de 2013 – Ementa: Regulamenta a fiscalização de trânsito por intermédio de videomonitoramento em estradas e rodovias, nos termos do § 2º do artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro.

A autoridade ou o agente da autoridade de trânsito, exercendo a fiscalização remota por meio de sistemas de videomonitoramento, poderão autuar condutores e veículos, cujas infrações por descumprimento das normas gerais de circulação e conduta tenham sido detectadas *on-line* por esses sistemas informando a forma com que foi constatado o cometimento da infração.

Não sujeita à harmonização.

Resolução Contran nº 525, de 29 de abril de 2015 – Ementa: Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata os artigos 67-A, 67-C e 67-E, incluídos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), pela Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, e dá outras providências.

Estabelece os procedimentos para fiscalização do tempo de direção e descanso do motorista profissional na condução dos veículos de transporte e de condução de escolares, de transporte de passageiros com mais de 10 (dez lugares) e de carga com peso bruto total superior a 4.536 quilogramas, para cumprimento das disposições da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. A fiscalização dar-se-á por meio de: I) análise do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou de outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo; II) verificação do diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, fornecida pelo empregador; III) verificação da ficha de trabalho do autônomo. Estabelece as condições de trabalho do motorista profissional (p.ex. é vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptos veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas). Compete ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via em que ocorrer a abordagem do veículo a fiscalização das condutas previstas nesta Resolução.

Resolução Contran nº 561, de 25 de outubro de 2015 – Ementa: Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, Volume II – Infrações de competência dos órgãos e entidades executivos estaduais de trânsito e rodoviários.

Abrange todas as infrações de competência estadual, a serem aplicadas por órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e rodoviários. Contempla os procedimentos gerais a serem observados pelos agentes de trânsito, conceitos e definições e está estruturado em fichas individuais, classificadas por código de enquadramento das infrações e seus respectivos desdobramentos. Versa sobre o agente da autoridade de trânsito, infração de trânsito, responsabilidade pela infração, autuação, medidas administrativas (retenção do veículo, recolhimento do documento de habilitação, recolhimento do certificado de licenciamento anual (CLA/CRLV)), habilitação e as fichas individuais dos enquadramentos em anexo.

Resolução Contran nº 566, de 25 de outubro de 2015 – Ementa: Estabelece o Regime de Infrações e Sanções Aplicáveis, por descumprimento dos limites de peso, aos veículos de transporte rodoviário internacional de cargas e coletivo de passageiros no âmbito do MERCOSUL.

Aplica ao transporte internacional de cargas e de passageiros, nos casos de excesso de peso, o regime nacional de sanções, previsto na Resolução 014/2017/CMC/MERCOSUL, considerando como limites máximos aqueles acordados no MERCOSUL de acordo com a Resolução Contran nº 318/2009. Ratifica a Resolução nº 014/2017/CMC/MERCOSUL.

Resolução Contran nº 574, de 16 de dezembro de 2015 – Ementa: Altera o § 2º do art. 12 da Resolução Contran nº 404, de 2012, que dispõe sobre a padronização dos procedimentos administrativos na lavratura de Auto de Infração, na expedição de notificação de autuação e de notificação de penalidade de multa e de advertência, por infração de responsabilidade de proprietário e de condutor de veículo e da identificação de condutor infrator, e dá outras providências.

Nova redação do § 2º do art. 12: “É facultado ao órgão autuador publicar extrato resumido de edital no Diário Oficial, o qual conterá as informações constantes das alíneas ‘a’ e ‘b’ dos incisos I, II ou III do § 1º deste artigo, sendo obrigatória a publicação da íntegra do edital, contendo todas as informações descritas no § 1º deste artigo, no seu sítio na rede mundial de computadores (Internet).” (BRASIL, 2015). Altera a Resolução Contran nº 404 de 12/06/2012.

Não sujeita à harmonização.

Resolução Contran nº 602, de 24 de maio de 2016 – Ementa: Dispõe sobre notificação e cobrança de multa por infração de trânsito praticada com veículo licenciado no exterior em trânsito no território nacional.

Versa sobre a possibilidade de notificação por via eletrônica e a disponibilização, sempre que possível, do GPNVE (Guia de Pagamento e Notificação de Veículo Estrangeiro), impressa ou em meio eletrônico. Os órgãos e entidades de trânsito, visando facilitar o pagamento das multas de trânsito pelos estrangeiros, poderão oferecer alternativamente a possibilidade de pagamento das multas por meio de cartão de crédito e deverão manter de forma regular e abrangente, rede de instituição bancária para pagamento das multas, caso o estrangeiro não aceite realizar o pagamento por meio de cartão de crédito. Altera a Resolução Contran nº 382, de 2 de junho de 2011.

Resolução Contran nº 619, de 6 de setembro de 2016 – Ementa: Estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e dá outras providências.

Visa estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Constatada a infração pela autoridade de trânsito ou por seu agente será lavrado o Auto de Infração de Trânsito que deverá conter os dados mínimos definidos pelo art. 280 do CTB e em regulamentação específica. Versa sobre a notificação da autuação, identificação do condutor infrator, responsabilidade do proprietário, defesa da autuação, penalidade de advertência por escrito, notificação da penalidade de multa, notificação por edital, recursos administrativos e valor para pagamento da multa. Define as normas relativas a arrecadação das multas e do repasse dos valores.

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Resolução ANTT nº 242, de 3 de julho de 2003 – Ementa: Cria, no âmbito da ANTT, o Processo Administrativo Simplificado (PAS), com o objetivo de apurar, diretamente por esta Agência, o cometimento das infrações elencadas no Anexo a esta Resolução, nas quais deverão estar presentes, notoriamente, a autoria e a materialidade e que possam resultar na aplicação das penalidades de advertência ou multa.

Revogada pela Resolução nº 442 de 17/02/2004.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 313, de 1º de outubro de 2003 – Ementa: Aprova Modelo de Notificação de Infração por excesso de peso, dimensões e lotação de veículos.

Resolução ANTT nº 396, de 30 de dezembro de 2003 – Ementa: Dispõe sobre a regulamentação de efeitos provenientes da impetração de recursos administrativos.

Estabelece que os recursos administrativos oriundos da aplicação de penalidades pecuniárias interpostos em face da ANTT tenham efeito suspensivo até seu julgamento definitivo.

Resolução ANTT nº 442, de 17 de fevereiro de 2004 – Ementa: Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.

Em conjunto com as disposições das leis nº 9.784, nº 10.233 e demais normas legais pertinentes, este Regulamento rege o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento. Altera a Resolução nº 19 de 23/05/2002. Altera a Resolução nº 042 de 27/06/2002. Altera a Resolução nº 107, de 17 de outubro de 2002. Revoga a Resolução nº 152, de 16 de janeiro de 2003. Revoga a Resolução nº 242, de 3 de julho de 2003. Alterada pela Resolução nº 847, de 12 de janeiro de 2005. Alterada pela Resolução nº 3.906, de 3 de outubro de 2012. Revogada pela Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 847, de 12 de janeiro de 2005 – Ementa: Altera a Resolução nº 442/04, de 17 de fevereiro de 2004 que disciplina o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da ANTT.

Altera os artigos 1º, 11, 12, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 24, 25, 27, 32, 33,35, 38, 40, 41, 44, 49, 56, 59, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 74, 77, 81, 83, 84, 85, 87, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 98 e 102. Altera a Resolução nº 442, de 17 de fevereiro de 2004.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 1.723, de 9 de novembro de 2006 – Ementa: Dá nova redação à alínea a do artigo 2º da Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003.

A alínea a do artigo 2º passa a ter esta redação: “a) deixar de submeter previamente à ANTT modificações do Estatuto ou do Contrato Social que configurem alteração do grupo ou bloco de controle (ingresso ou saída de acionistas ou quotistas), quer se caracterize, ou não, transferência do controle societário.” (ANTT, 2006). Altera a Resolução ANTT nº233/2003.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016 – Ementa: Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.

Em conjunto com as disposições das leis nº 9.784, nº 10.233 e demais normas legais pertinentes, este Regulamento rege o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento. Revoga a Resolução nº 2.689, de 13 de maio de 2008. Revoga a Resolução nº 442, de 17 de fevereiro de 2004. Revoga a Resolução nº 422, de 12 de fevereiro de 2004. Revoga a Resolução nº 4.633, de 5 de março de 2015.

Não sujeita à harmonização.

Ministério dos Transportes

Instrução de Serviço nº 01/2002/STT/MT – Ementa: Estabelece diretrizes às atividades de fiscalização no território brasileiro do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros e ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas.

Os procedimentos estabelecidos na presente Instrução de Serviço regem as ações do DPRF/MJ relativas ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e à fiscalização do transporte rodoviário internacional de cargas. Versa sobre as obrigações do DPRF/MJ, as outorgas dos serviços, a operação das linhas, a autorização do fretamento contínuo e eventual ou turístico, a fiscalização do transporte de passageiros e a fiscalização do transporte internacional de cargas.

Não sujeita à harmonização.

7. MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL)

Cargas

Resolução 004/1991/GMC/MERCOSUL: Manifesto internacional de cargas e declaração de trânsito aduaneiro

Aprova a utilização de um formulário comum de Manifesto Internacional de Carga e Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) entre os Estados Partes do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL).

Resolução 006/1991/GMC/MERCOSUL: Validez dos lacres colocados em cada Estado Parte, para operações de trânsito aduaneiro.

Os lacres colocados em cada um dos Estados Partes serão considerados válidos pelas aduanas dos demais Estados Partes para efeito de operações de trânsito aduaneiro internacional; o grupo mercado comum solicita aos organismos competentes dos Estados Partes que adotem medidas pertinentes para a plena implementação do disposto.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 002/1994/CMC/MERCOSUL: Acordo sobre transporte de mercadorias perigosas no MERCOSUL.

Dispõe sobre as regras gerais de transporte de mercadorias. Exige conformidade com as normas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (OMI) e pela Organização Internacional de Aviação Civil (OACI) e que as mercadorias perigosas sejam colocadas em embalagens ou equipamentos que atendam aos requisitos estabelecidos nas recomendações das Nações Unidas para o transporte de produtos perigosos, estejam marcados e identificados e estejam em conformidade com as práticas nacionais que atendam a tais requisitos. Impõe o uso de veículos cujas características técnicas e estado de conservação garantam segurança compatível com o risco correspondente às mercadorias transportadas e que todo o pessoal envolvido com o transporte e manuseio de mercadorias perigosas deverá receber treinamento específico para as funções que lhes competem e dispor de equipamento de proteção adequado. Modificado pela Decisão 014/1994/CMC/MERCOSUL.

Decisão 014/1994/CMC/MERCOSUL: Transporte de produtos perigosos. Atualiza a Decisão 02/1994/CMC/MERCOSUL.

Acrescenta o art. 11, que requer o estabelecimento de comissões de especialistas que se reunirão em intervalos não superiores a dois anos, e, em cada caso, designarão um dos Estados Partes como Coordenador.

Decisão 015/1994/CMC/MERCOSUL: Acordo sobre transporte multimodal no âmbito do MERCOSUL.

Versa sobre o transporte de mercadorias por dois modos de transporte. Dispõe sobre o âmbito de aplicação, documento ou conhecimento do transporte multimodal, responsabilidade do operador de transporte multimodal, limites de responsabilidade do operador de transporte multimodal, responsabilidade do expedidor, avisos, reclamações, ações e prescrições, solução de controvérsias, operadores de transporte multimodal e disposições complementares.

Decisão 025/1994/CMC/MERCOSUL: Código aduaneiro do Mercosul. Revogado. Atualmente o vigente é a Decisão 027/2010/CMC/MERCOSUL.

Resolução 001/1994/GMC/MERCOSUL: Tratamento dos veículos de transporte de produtos perigosos nos postos de fronteira.

Solicita às autoridades aduaneiras competentes nas fronteiras dos Estados Partes que concedam aos veículos de transporte de produtos perigosos nos Postos de Fronte, um tratamento tal que evite a detenção dos produtos por longos períodos de tempo em instalações inadequadas que não permitam separá-los dos demais veículos. Complementada pela Decisão 032/2007/CMC/MERCOSUL.

Resolução 058/1994 /GMC/MERCOSUL: Princípios gerais de acesso à profissão de transportador e seu exercício no âmbito do MERCOSUL.

Para a obtenção ou renovação das autorizações para realizar o transporte internacional terrestre de cargas, as empresas deverão apresentar uma solicitação que contenha os seguintes requisitos: a) requisitos previstos e enunciados no ATIT, b) a individualização do proprietário ou integração da diretoria ou administradores da sociedade, c) cópia autenticada do contrato ou estatuto social. Para empresas individuais a sua certificação realizada por escrivão público, d) cópia da procuração da empresa de transporte para o representante legal, e) habilitação técnica dos veículos e equipamentos declarados. A autorização se dará para toda a frota de veículos e equipamentos declarados e de propriedade da empresa declarante. Alterada pela Resolução 014/2006/GMC/MERCOSUL. Substitui o item 6 – alínea a). Definindo acesso à atividade de transportador quem tenha uma capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 (oitenta) toneladas, a qual poderá ser composta por equipamentos do tipo trator com semirreboque, caminhões com reboque, ou veículos do tipo caminhões.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 116/1994/GMC/MERCOSUL: Norma sobre mercadorias carregadas em distintas aduanas do país de partida com um mesmo MIC/DTA e na mesma unidade de transporte.

A carga de mercadorias em uma unidade de transporte com o mesmo MIC/DTA poderá ser efetuada em distintas aduanas do país de partida e deverá ser apresentado na aduana de partida com indicação das aduanas de carga intermediárias entre a partida e saída do país de origem assim como o respectivo prazo de transporte. Em cada aduana de carga intermediária se apresentará a folha de continuação com a declaração de carga que se incorpora ao registro com o mesmo número de MIC/DTA.

Diretriz 020/1995/CCM/MERCOSUL: Tratamento preferencial ao transporte de produtos perecíveis.

Os Estados Partes deverão agilizar o trânsito nas aduanas de animais vivos, ovos embrionados ou não e produtos perecíveis de origem animal ou vegetal que sejam transportados por veículos, estabelecendo uma área preferencial de verificação a fim de evitar a deterioração da saúde dos animais vivos e perdas das condições higiênico-sanitárias dos produtos e/ou ruptura da cadeia de frio.

Resolução 004/1996/GMC/MERCOSUL: Normas sanitárias para o intercâmbio de cães e felinos domésticos no MERCOSUL.

Os caninos e felinos deverão estar acompanhados de um certificado zoosanitário indicando o país de procedência e o de destino, com informações do proprietário do animal (nome completo e endereço residencial) e do animal (nome, raça, sexo, data de nascimento, tamanho, pelagem e sinais particulares) e ter sido emitido dentro dos dez dias anteriores ao embarque e o atestado de vacinação antirrábica.

Resolução 005/1996/GMC/MERCOSUL: Normas sanitárias para a importação de caninos e felinos domésticos de terceiros países.

Os caninos e felinos deverão estar acompanhados de um certificado zoosanitário indicando o país de procedência e o de destino e ter sido emitidos dentro dos dez dias anteriores ao embarque e o comprovante de vacinação antirrábica que deverá conter informações do proprietário (nome e domicílio) e do animal (nome, raça, sexo, data de nascimento, tamanho e sinais particulares). Em caso de animais provenientes de regiões endêmicas da peste equina africana e da febre do Vale do Rift deverão incluir a certificação que no lugar de procedência e em um raio de cinquenta quilômetros não há registro de casos nos últimos três anos e que não trasladaram por regiões afetadas.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 008/1997/CMC/MERCOSUL: Regime de infrações e sanções do acordo sobre transporte de mercadorias perigosas do Mercosul. Revogada pela Decisão 019/2009/CMC/MERCOSUL.

Resolução 058/1997/GMC/MERCOSUL: Atenuação das assimetrias vinculadas ao transporte terrestre.

Delega ao subgrupo de trabalho nº 5 “Transporte e infraestrutura” a tarefa de identificação de assimetrias vinculadas ao transporte internacional terrestre para eliminar progressivamente seus efeitos negativos, na concorrência das empresas prestadoras de serviço.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 006/1998/CMC/MERCOSUL: Procedimento uniforme de controle do transporte de mercadorias perigosas e cronograma para o cumprimento das exigências do acordo sobre transporte de mercadorias perigosas no MERCOSUL.

O procedimento compreende a inspeção da documentação de porte obrigatório, sinalização das mercadorias e veículos, estado da carga e do equipamento de segurança. Lista os documentos de porte obrigatório, exige a identificação das mercadorias e veículos, verifica as condições do carregamento e equipamentos de segurança. Cronograma alterado pela Resolução 002/1999/GMC/MERCOSUL.

Resolução 002/1999/GMC/MERCOSUL: Cronograma para o cumprimento das exigências do acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no âmbito do MERCOSUL.

Para as disposições referentes à documentação de porte obrigatório, sinalização de veículos e produtos, estado carregamento e equipamentos de segurança o prazo era até 01/05/1999. Para disposições referentes ao Programa do Curso de Capacitação dos Condutores de Veículos de transporte de Produtos Perigosos o prazo era até 01/06/1999. Para disposições referentes às embalagens novas: 01/07/2000. Altera o cronograma da Decisão 006/1998/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 010/2000/GMC/MERCOSUL: Instruções para a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos no MERCOSUL.

Objetiva orientar a autoridade competente de fiscalização na aplicação dos dispositivos legais que compõem o Acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no MERCOSUL. Enumera precauções gerais. Exige a fiscalização do transporte que inclui a documentação (declaração de carga, instruções escritas ou ficha de emergência, certificados de capacitação, documento que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, documento original que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor do veículo e autorizações dos organismos competentes do Estado Parte de origem), a identificação das Unidades de Transporte verificando os elementos indicativos de risco, painel de segurança, rótulos de risco. Verificando também condições do veículo (dos equipamentos e do carregamento, o estado geral dos pneus, as condições da carroçaria, a existência de vazamento no equipamento de transporte no caso de carga a granel e das embalagens), os equipamentos de segurança obrigatórios (extintores de incêndio, estojo de ferramentas adequado para reparos em situações de emergências, equipamentos de proteção individual, registrador gráfico, conjuntos de equipamentos para emergência e no mínimo dois calços). Define os procedimentos em caso de retenção do veículo ou em caso de emergência. Versa sobre infrações e penalidades (multas, suspensão da licença e cassação da licença). Possui um modelo de roteiro de fiscalização para o transporte rodoviário de produtos perigosos. Indica a colocação de painéis de segurança e rótulos de risco nas unidades de transporte. Lista os produtos sujeitos a licença especial da autoridade competente e produtos cujo transporte é proibido.

Resolução 025/2000/GMC/MERCOSUL: Regulamento técnico Mercosul para transporte no Mercosul de substâncias infecciosas e amostras para diagnóstico.

Aprova o “Regulamento Técnico MERCOSUL para Transporte no MERCOSUL de Substâncias Infecciosas e Amostras para Diagnóstico” (MERCOSUL, 2000). Tal regulamento define o que são substâncias infecciosas e amostras para diagnóstico, estabelece as responsabilidades para o remetente, o destinatário e a empresa de transporte. Prescreve o modo que devem ser embalados, rotulados e refrigerados. Exige o formulário de identificação do material enviado, a declaração de artigos perigosos, a lista de remessa/proforma que inclua a localização do receptor, a quantidade, os detalhes, os pesos e os valores, a guia aérea e a permissão de importação/exportação. Regulamenta os trâmites aduaneiros e de vigilância sanitária.

Resolução 034/2002/GMC/MERCOSUL: Standard “regime de certificação e verificação em pontos de origem/destino” (revogação da Res. GMC nº 02/96) (MERCOSUL, 2002).

Estabelece o regimento de certificação e verificação fitossanitária (RVD) e de qualidade em pontos de origem/destino, pelo qual podem optar os operadores comerciais para a importação/exportação intraMERCOSUL de produtos básicos pertencentes à categoria 1 de risco fitossanitário e para todas as categorias de produtos já harmonizados que não apresentem pragas de caráter quarentenário no país de origem em relação ao país de destino. Define categoria de risco fitossanitário, classe do produto, ponto de origem, ponto de destino, ponto de entrada, ponto de saída e uso proposto. O RVD se diferencia do regimento normal de Certificação/Verificação em que a inspeção fitossanitária e de qualidade é realizada nos pontos de origem/destino estabelecidos pela autoridade fitossanitária, mantendo-se somente nos pontos de entrada/saída as atividades de verificação documental, agilizando o trânsito de produtos e diminuindo as perdas associadas. Revoga a resolução 02/1996/GMC/MERCOSUL.

Resolução 037/2006/GMC/MERCOSUL: Reconhecimento da eficácia jurídica do documento eletrônico, a assinatura eletrônica e a assinatura eletrônica avançada no âmbito do Mercosul.

Além de reconhecer a eficácia jurídica, define o que é assinatura eletrônica, assinatura eletrônica avançada, assinatura digital, signatário, documento eletrônico, documento digital, certificado digital, certificado reconhecido, certificado avançado e prestador de serviços de certificação. Os Estados Partes reconhecem que os documentos eletrônicos satisfazem os requisitos de escritura. Encoraja os Estados Partes a celebrarem, entre si, acordos de reconhecimento mútuo das assinaturas eletrônicas avançadas outorgando, desde que cumpram com as condições neles dispostas, o mesmo valor jurídico e probatório atribuído às assinaturas manuscritas. Os acordos de reconhecimento mútuo definirão as condições para os certificados digitais e a criação de um sistema adequado de credenciamento e controle dos prestadores de serviços de certificação e suas responsabilidades assegurando a proteção de dados pessoais.

Resolução 040/2006/GMC/MERCOSUL: Código aduaneiro do Mercosul. Revogado. Atualmente é vigente a Decisão 027/2010/CMC/MERCOSUL.

Decisão 015/2007/CMC/MERCOSUL: Ementa – Código aduaneiro do Mercosul. Revogado. Atualmente é vigente a Decisão 027/2010/CMC/MERCOSUL.

Decisão 032/2007/CMC/MERCOSUL: Acordo para a Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas no MERCOSUL.

Com a intenção de facilitar o transporte multimodal internacional de mercadorias perigosas, simplificar as consultas de usuários, expedidores e transportadores, além de proporcionar maior segurança às operações de transporte terrestre dessas mercadorias foi aprovado o Acordo para a Facilitação do transporte de Mercadorias Perigosas no MERCOSUL, que consta como Anexo da decisão.

Decisão 055/2007/CMC/MERCOSUL Código aduaneiro do Mercosul. Revogado. Atualmente o vigente é a Decisão 027/2010/CMC/MERCOSUL.

Resolução 050/2008/GMC/MERCOSUL: Regulamento Técnico do MERCOSUL para Transporte de Substâncias Infecciosas e Amostras Biológicas entre os Estados Partes (Revogação da Resolução nº 25/00/GMC).

Resolução 019/2009/GMC/MERCOSUL: Regime de infrações e sanções do acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no MERCOSUL.

Aprova o “Regime de infrações e sanções do acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no MERCOSUL” que consta em anexo da Decisão. As penalidades estabelecidas não excluem outras previstas no Protocolo Adicional do Acordo de Alcance Parcial sobre o Transporte Internacional Terrestre. As penalidades consistem em multa, suspensão da licença e cassação da licença. Serão aplicadas ao transportador rodoviário, ao transportador ferroviário e ao expedidor. Revoga a Decisão 008/1997/CMC/MERCOSUL e o artigo 3º da Decisão 032/2007/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 017/2010/CMC/MERCOSUL: Documento único aduaneiro do Mercosul.

Estabelece o “Documento Único Aduaneiro do MERCOSUL” (DUAM) como o modelo de dados comuns para integrar as declarações das destinações e operações aduaneiras do MERCOSUL. O GMC instrui a Comissão de Comércio do MERCOSUL a realizar as tarefas que permitam cumprir com a presente Decisão e efetivar a implementação do DUAM.

Decisão 027/2010/CMC/MERCOSUL Código aduaneiro do Mercosul. A legislação aduaneira do MERCOSUL será aplicada à totalidade do território dos Estados Partes e regulará o comércio internacional dos Estados Partes com terceiros países ou blocos de países.

Define conceitos de análise documental, controle aduaneiro, declaração de mercadoria, declarante, depósito aduaneiro, enclave, exclave, exportação, fiscalização aduaneira, importação, legislação aduaneira, liberação, mercadoria, normas complementares, normas regulamentares, pessoa estabelecida no território aduaneiro, regime aduaneiro e verificação de mercadoria. Diferencia zonas aduaneiras entre primárias, secundárias, de vigilância aduaneira especial. Delega a atuação dos sujeitos aduaneiros. Delega à administração aduaneira as suas competências gerais e as específicas de cada espécie de zona aduaneira. Identifica as pessoas vinculadas à atividade aduaneira, entre eles, o operador econômico qualificado, o importador e exportador, o despachante aduaneiro, entre outros. Trata das normas relativas ao ingresso da mercadoria no território aduaneiro, classifica o destino desta e as regras de inclusão em regimes aduaneiros de importação (importação definitiva, admissão temporária para reexportação no mesmo estado, admissão temporária para aperfeiçoamento ativo, transformação sob controle aduaneiro, depósito aduaneiro, trânsito aduaneiro ou regimes aduaneiros especiais), trânsito aduaneiro e o devido processo legal para declarações de entrada e de saída das mercadorias. A respeito dos regimes aduaneiros especiais, são contempladas as bagagens, pertences de tripulantes, provisões de bordo, franquias diplomáticas, remessas postais internacionais, amostras, remessas de assistência e salvamento, comércio fronteiriço, contêineres, meios de transporte comerciais, retorno de mercadoria, remessas em consignação, e substituição de mercadoria. Versa sobre áreas com tratamentos aduaneiros especiais como as zonas francas, as áreas aduaneiras especiais e as lojas francas (*Duty Free*). Trata sobre disposições comuns à importação e à exportação (proibições ou restrições, garantias, casos fortuitos ou de força maior, gestão de risco, sistemas informatizados, destinação de mercadoria e transbordo). Regula os tributos aduaneiros, as obrigações tributárias aduaneiras e a determinação dos impostos de importação. Institui as questões processuais da Administração Aduaneira (petição e consulta, recursos, acesso à via judicial, disposições gerais e transitórias). Por fim, estabelece que os descumprimentos de obrigações impostas serão sancionados conforme a legislação dos Estados Partes e cria o comitê do Código Aduaneiro.

Decisão 053/2010/CMC/MERCOSUL: Patente MERCOSUL.

Cria a Patente MERCOSUL, válida para circulação, identificação e fiscalização de veículos nos Estados Partes. Constitui, no âmbito do GMC, o Grupo Ad Hoc para Elaboração e Implementação da Patente MERCOSUL. A Resolução 033/2014/GMC/MERCOSUL deu prosseguimento à patente.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 025/2011/GMC/MERCOSUL: Cabine dormitório em veículos afetos ao transporte internacional automotor de cargas.

Veículos afetos a serviços de transporte de cargas que, por sua natureza, exijam o pernoite dos motoristas fora do local de sua residência habitual ou quando a duração dos serviços exceda a jornada de trabalho deverão contar com cabine dormitório. Cabines dormitório incorporadas à caixa de carga ou que não estejam hermeticamente isoladas ou que, de algum modo, possam comprometer a segurança ativa e passiva exigida pela legislação vigente sobre a matéria deverão ser adequadas.

Resolução 026/2011/GMC/MERCOSUL: Sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas. Substitui o item 6 da alínea a do Anexo da Resolução 14/2006/GMC/MERCOSUL.

Estípula a medição da carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas de acordo com o tipo de caminhão e o número de eixos.

Resolução 038/2011/GMC/MERCOSUL: Cronograma de implementação da Patente MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 052/2012/CMC/MERCOSUL: Patente MERCOSUL (modificação da Dec. CMC nº 53/10).

Substitui o Art.7º incluindo: “O sistema de consultas e de intercâmbio de informações sobre os aspectos da circulação de veículos nos Estados Partes será aplicável quando a normativa que trata dos procedimentos acordados sobre a matéria for incorporada por pelo menos dois Estados Partes. A Patente será exigida somente nos Estados Partes que adotarem o referido sistema” (MERCOSUL, 2012). Modifica a Decisão 052/2010/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 063/2012/CMC/MERCOSUL: Condições de acesso no comércio bilateral Brasil - Uruguai para produtos da Zona Franca de Manaus e das zonas francas de Colônia e Nova Palmira.

Prorroga pelo período de 12 (doze) meses o prazo estabelecido no Art. 1º da Decisão CMC nº 60/07.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 012/2014/GMC/MERCOSUL: Garantia em uma operação de trânsito aduaneiro internacional.

Decisão 024/2015/CMC/MERCOSUL: Regimes especiais de importação.

Autoriza a utilização de regimes de “drawback” e admissão temporária para o comércio intrazona até 31 de dezembro de 2023. A decisão possui ressalvas para o Uruguai e Paraguai levando em conta as legislações internas.

Decisão 033/2015/CMC/MERCOSUL: Zonas francas, zonas de processamento de exportações e áreas aduaneiras especiais.

Incorpora parágrafo único ao Artigo 2º da Decisão 08/1994/CMC/MERCOSUL garantindo o caráter originário no decurso do transporte e/ou armazenamento quando utilizarem área aduaneira especial, zona de processamento de exportações ou zona franca, sempre que as zonas mencionadas se encontrem sob controle aduaneiro do Estado Parte correspondente. Não haverá alteração na classificação tarifária nem no caráter de mercadoria originária consignado no Certificado de Origem original com o qual ingressaram nas referidas zonas ou áreas. Outorga o regime de certificação de mercadorias originárias armazenadas em zonas francas comerciais, zonas francas industriais, zonas de processamento de exportações e áreas aduaneiras especiais dos Estados Partes. Modifica a Decisão 08/1994/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Passageiros

Decisão 018/1994/CMC/MERCOSUL: Norma de aplicação relativa ao regime de bagagem no Mercosul. Revogado pela Decisão 053/2008/CMC/MERCOSUL.

Resolução 114/1994/GMC/MERCOSUL: Características que os passaportes dos Estados Partes deveriam ter.

Recomenda-se a adoção das normas determinadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) sem prejuízo na incorporação de determinadas características de segurança e modificações de forma.

Resolução 117/1994/GMC/MERCOSUL: Norma sobre a operação aduaneira para o transporte de correspondência e encomendas em ônibus de passageiros de linha regular, habilitados para viagens internacionais. Revogada pela Resolução 28/2005/GMC/MERCOSUL.

Resolução 002/1995/GMC/MERCOSUL: Documentos hábeis de cada Estado Parte para o traslado de pessoas no MERCOSUL, modificação da res. nº 44/94. Agrega a Resolução 44/1994/GMC/MERCOSUL às Cédulas de Identidade expedidas pelos Governos Provinciais.

Resolução 58/1996/GMC/MERCOSUL: Cartão de entrada/saída (CES).

Aprova o modelo de cartão de Entrada/Saída que consta em anexo. As empresas de transporte internacional aéreo, fluvial, marítimo e terrestre são obrigadas a fornecê-lo e deverá estar escrito obrigatoriamente em espanhol e português e será emitida em duas vias: uma para autoridade migratória e outra para o passageiro. Define as dimensões e outras questões técnicas.

Resolução 59/1996/GMC/MERCOSUL: Criação de centros de consulta de documentos pessoais do MERCOSUL CCDP.

Define as sedes, os órgãos supervisores, o plano de atuação, as responsabilidades, o tratamento de informações, a contestação e a solicitação de relatórios e sua metodologia procedimental.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 63/1996/GMC/MERCOSUL: Documentos hábeis de cada Estado Parte para o traslado entre os países do MERCOSUL.

Reconhece a validade dos documentos de identificação pessoal de cada Estado Parte para o traslado de pessoas dentro dos países do MERCOSUL. Em anexo está a relação dos documentos hábeis.

Resolução 019/2002/GMC/MERCOSUL: Regulamento técnico MERCOSUL de veículos da categoria M3 para o transporte automotor de passageiros (ônibus rodoviário de média e longa distância).

O regulamento classifica os veículos da categoria m3 por sua composição, pelas condições de utilização e por seu peso bruto total. Estipula a capacidade de transporte e distribuição de cargas. Versa sobre as características do chassis (motor, sistema de direção, sistema de freios, sistema elétrico, painel de instrumentos e controles, registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, embreagem, caixa de velocidade, rodas e pneumáticos e sistema de escapamento de gases), modificações do chassis e características de carrocerias (balanço traseiro e estrutura) e suas condições de resistência ao capotamento e frente a impactos frontais, piso, caixas das escadas e estribos, características e dispositivos de acionamento de porta, janelas, saídas de emergência, dispositivo de destruição (martelo de segurança), bagageiros e porta-pacotes, isolamento e revestimento interior, inflamabilidade dos materiais destinados ao uso no interior de veículos automotores, poltronas, poltrona do condutor, acessórios (para-brisas, anteparos, cintos de segurança, equipamentos auxiliares e de segurança), disposições gerais (ventilação, refrigeração, calefação, compartimentos especiais), bar, gabinete sanitário, cabine do condutor, iluminação, ônibus de piso duplo e veículos leves da categoria M3 (micro-ônibus).

Resolução 020/2002/GMC/MERCOSUL: Regulamento técnico MERCOSUL de veículos leves da categoria M2 para o transporte automotor público remunerado internacional de passageiros por rodovia (ônibus de média e longa distância).

Especifica normas relativas às poltronas, às características gerais, aos bagageiros, às saídas de emergência e às condições para a habilitação.

Decisão 034/2004/CMC/MERCOSUL: Projeto de acordo sobre transferência de pessoas condenadas entre os Estados Partes do Mercosul e entre os Estados Partes do Mercosul e a República da Bolívia e a República do Chile.

Dispõe sobre os princípios gerais, condições para a aplicação do acordo, informação às pessoas condenadas, procedimento de transferência, informação que deverá ser apresentada pelo Estado sentenciador, entrega da pessoa condenada, trânsito, direitos da pessoa condenada transferida e cumprimento da sentença, revisão da sentença e efeitos no estado receptor, autoridades centrais, isenção de legalização, idioma, novas tecnologias e disposições finais. Alterada pela Decisão 012/2005/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 037/2004/CMC/MERCOSUL: Projetos de acordos contra o tráfico ilícito de migrantes entre os Estados Partes do Mercosul e a República da Bolívia e a República do Chile.

Visando a prevenção e o combate do tráfico ilícito de migrantes, este acordo foi redigido. Dispõe sobre as definições, o âmbito da aplicação, a penalização, a responsabilidade penal dos migrantes, as medidas de prevenção e cooperação, a segurança e o controle dos documentos, a capacitação e a cooperação técnica, a solução de controvérsias e a vigência.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 012/2005/CMC/MERCOSUL: Emenda ao acordo sobre transferência de pessoas condenadas entre os Estados Partes do Mercosul.

Modifica o Artigo 17 do “Acordo sobre a transferência de pessoas condenadas entre os Estados Partes do MERCOSUL” da Decisão 034/2004/CMC/MERCOSUL. Redigido desta maneira: “O presente Acordo terá duração indeterminada e entrará em vigor 30 (trinta) dias depois do depósito do quarto instrumento de ratificação. O Governo da República do Paraguai será o depositário do presente Acordo e notificará aos Governos dos demais Estados Partes e a Secretaria do MERCOSUL, a data do depósito dos instrumentos de ratificação e a data de entrada em vigor” (MERCOSUL, 2005). Modifica a Decisão 034/2004/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 028/2005/GMC/MERCOSUL: Norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais.

Considera encomenda: documentos impressos ou papéis não sujeitos a monopólio postal, inclusive a documentação própria e inerente à carga; amostras com valor FOB não superior a Us\$ 3.000,00 e com peso até 50 kg; mercadorias, com ou sem valor comercial, com valor FOB não superior a US\$ 3.000,00 e com peso de até 50 kg. Excluindo armas de fogo, explosivos e munições, substâncias inflamáveis, entorpecentes, mercadorias proibidas, produtos ou resíduos perigosos, sujeitas a licenciamento das autoridades sanitárias, fitossanitárias e zoonossanitárias, material nuclear e remessas fracionadas que superem, em conjunto, os valores e/ou os pesos permitidos. Para as encomendas haverá a suspensão dos gravames sobre a importação. Dispõe também sobre habilitação e credenciamento, acondicionamento das encomendas, aplicação e operação do regime, procedimentos da aduana de partida e nas aduanas de fronteira e de destino e infrações e responsabilidades. Revoga a Resolução 117/1994/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 012/2006/CMC/MERCOSUL: Campanha de informação e prevenção do delito de tráfico de pessoas.

Requer aos Estados Partes e Associados a coordenar as iniciativas e campanhas nacionais de informação e prevenção do delito de tráfico de pessoas, especialmente mulheres e crianças, com vistas à realização de uma campanha regional por meios gráficos e audiovisuais no âmbito do Mercosul e Estados Associados.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 018/2008/CMC/MERCOSUL: Documentos de viagem dos Estados Partes do MERCOSUL e Estados Associados.

Estipula os documentos necessários para viagem nos Estados Partes do MERCOSUL e Estados Associados. Revogado pela Decisão 037/2014/GMC/MERCOSUL.

Decisão 053/2008/CMC/MERCOSUL: Regime aduaneiro de bagagem no Mercosul.

Define bagagem, bagagem acompanhada e desacompanhada e bens de uso ou consumo pessoal. Categoriza os viajantes. Dispõe sobre a Declaração de bagagem, valoração, isenções, proibições, exclusões, extravio de bagagem, tripulantes, tributação, bens adquiridos em lojas francas e bagagem de exportação.

Resolução 031/2008/GMC/MERCOSUL: Documentos de cada Estado Parte que habilitam o trânsito de pessoas no Mercosul (revogação da Res. GMC nº 75/96).

Solicita a revogação da Resolução 075/1996/GMC/MERCOSUL que foi aprovada apenas pela Argentina. Decisão 037/2014/GMC/MERCOSUL é a vigente.

Decisão 064/2010/CMC/MERCOSUL: Estatuto da cidadania do Mercosul – Plano de Ação.

Visa estabelecer um Plano de Ação para a conformação progressiva de um Estatuto da Cidadania do MERCOSUL que estará integrado por um conjunto de direitos fundamentais e benefícios para os nacionais dos Estados Partes e se conformará com o objetivo de: implementação de uma política de livre circulação de pessoas na região; igualdade de direitos e liberdades civis, sociais, culturais e econômicas para os nacionais dos Estados Partes do MERCOSUL; igualdade de condições para acesso ao trabalho, saúde e educação.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 014/2011/CMC/MERCOSUL: Acordo modificativo do anexo do acordo sobre documentos de viagem dos Estados Partes do MERCOSUL e Estados Associados.

Estipula os documentos necessários para viagem nos Estados Partes do MERCOSUL e Estados Associados. Atualiza a Decisão 018/2008/CMC/MERCOSUL. Revogado pela Decisão 037/2014/GMC/MERCOSUL.

Decisão 021/2012/CMC/MERCOSUL: Adesão da República da Colômbia, da República do Equador e da República Bolivariana da Venezuela ao "Acordo modificatório do anexo ao acordo sobre documentos de viagem dos Estados Partes do MERCOSUL" (MERCOSUL, 2012).

Estipula os documentos necessários para viagem nos Estados Partes do MERCOSUL e Estados Associados. Atualiza a Decisão 018/2008/CMC/MERCOSUL. Revogado pela Decisão 037/2014/GMC/MERCOSUL.

Decisão 032/2012/CMC/MERCOSUL: Mecanismo de articulação para a atenção a mulheres em situação de tráfico internacional.

Os Estados Partes prestarão assistência mútua e ampla cooperação para a atenção às mulheres em situação de tráfico no MERCOSUL, garantindo um enfoque de gênero e uma perspectiva regional na aplicação da normativa internacional de direitos humanos seja por ações de proteção, seja por iniciativas de prevenção. Aprova o mecanismo e delega à Reunião de Ministras e Altas Autoridades da Mulher (RMAAM) a responsabilidade de monitorar o presente Mecanismo e a apresentação de um relatório a cada dois anos. Revogada pela Decisão 026/2014/CMC/MERCOSUL que altera a periodicidade do relatório de bienal para anual.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 014/2014/GMC/MERCOSUL: Regime de infrações e sanções aplicáveis por descumprimento dos limites de peso por veículos de transporte rodoviário internacional no MERCOSUL.

Aplica ao transporte internacional de cargas e passageiros, nos casos de excesso de peso, o regime nacional de sanções, considerando como limites máximos os acordados no MERCOSUL. Os Estados Partes disponibilizarão as informações relativas aos cálculos das sanções e indicarão os órgãos nacionais competentes para a implementação da Resolução.

Resolução 015/2014/GMC/MERCOSUL: Valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional.

Atualiza os valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional.

Decisão 025/2014/CMC/MERCOSUL: Acordo para a criação da rede de especialistas em segurança documental migratória do Mercosul e estados associados.

A Rede se dedica à análise de documentação e à cooperação entre os funcionários que integrem a referida Rede, a fim de prevenir e evitar a fraude documental migratória na região. Define as suas funções, os procedimentos e o cuidado com a confidencialidade. Versa sobre a interpretação e solução de controvérsias.

Decisão 026/2014/CMC/MERCOSUL: Mecanismo de articulação para a atenção a mulheres em situação de tráfico internacional.

Os Estados Partes prestarão assistência mútua e ampla cooperação para a atenção às mulheres em situação de tráfico no MERCOSUL, garantindo um enfoque de gênero e uma perspectiva regional na aplicação da normativa internacional de direitos humanos seja por ações de proteção, seja por iniciativas de prevenção. Encomenda a RMAAM o acompanhamento e monitoramento do mecanismo supracitado e solicita um relatório correspondente anual.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 037/2014/GMC/MERCOSUL: Segundo acordo modificativo do anexo do acordo sobre documentos de viagem dos Estados Partes do MERCOSUL e Estados Associados.

Estipula os documentos necessários para viagem nos Estados Partes do MERCOSUL e Estados Associados. Atualiza a Decisão 018/2008/CMC/MERCOSUL.

Diretriz 034/2014/CCM/MERCOSUL: Regulamento administrativo e operacional da área de controle integrado de Cidade do Leste – Paraguai.

Homologa o Regulamento administrativo e operacional da área de controle integrado de Cidade do Leste – Paraguai. A ACI – Cidade do Leste tem como intuito facilitar, otimizar e compartilhar as atividades aduaneiras de ambos os países (Brasil e Paraguai) e versa sobre disposições administrativas e disposições operacionais pertinentes ao funcionamento da ACI.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 021/2015/GMC/MERCOSUL: Plano para facilitar a circulação de trabalhadores no MERCOSUL.

A mobilidade dos trabalhadores é complexa e interage com diversas situações denominadas dimensões. Entre elas: Normativa, Cooperação Interinstitucional, Emprego, Previdência Social, Trabalhos temporários nos Estados Partes, Papel dos atores sociais e difusão, sensibilização e conscientização dos direitos dos trabalhadores do MERCOSUL. O intuito do plano é otimizar cada uma delas subdividindo as nos eixos “livre circulação de trabalhadores do MERCOSUL” e “livre circulação de trabalhadores do MERCOSUL em zonas de fronteira”.

Não sujeita à harmonização.

Cargas e Passageiros

Decisão 004/1991/CMC/MERCOSUL: Aprova o Regulamento Interno do Grupo de Mercado Comum do Mercosul

Define a sua composição, os idiomas oficiais, atribuições e responsabilidades, regularidade e cronograma das sessões (reuniões extraordinárias a cada três meses ou por solicitação de qualquer Estado Parte), das reuniões do Conselho do Mercado Comum, das reuniões de Ministros, a delegação de subgrupos de trabalho e reuniões especializadas, assim como solicitar a participação de representantes do setor privado. Define a criação da Secretaria Administrativa do mercado comum sediada em Montevideu que servirá como arquivo da documentação do Mercado Comum do Sul, facilitará a difusão da referida documentação, funcionará como centro de comunicações, promoverá o contato direto entre as autoridades integrantes, organizará os aspectos logísticos e outras tarefas que lhe sejam solicitadas.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 002/1991/GMC/MERCOSUL: Controle integrado de fronteira

Implementa o controle integrado de fronteiras nos pontos habilitados para o transporte internacional dos países do Mercosul, conforme o programa proposto pelo Subgrupo de Trabalho nº 2 – Assuntos Aduaneiros, definido em função dos fluxos de cargas, de pessoas e das possibilidades de infraestrutura.

Resolução 003/1991/GMC/MERCOSUL: Atendimento permanente nas aduanas de fronteiras.

Implementa o atendimento permanente nas aduanas de fronteira conforme o programa proposto pelo Subgrupo de Trabalho nº 2 – Assuntos aduaneiros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 009/1991/GMC/MERCOSUL: Normas técnicas harmonizadas sobre requisitos de segurança, ruídos e emissão de veículos.

Visa a harmonização com intuito de definir as exigências básicas para a circulação de veículos automotores que levem em consideração a saúde e segurança das pessoas e o meio ambiente. Os Estados Partes do Mercosul não poderão limitar ou proibir a livre circulação, homologação, certificação, venda, importação, comercialização, matrícula ou uso dos veículos automotores que cumpram o indicado no documento “NORMAS TECNICAS HARMONIZADAS SOBRE REQUISITOS DE SEGURANÇA, RUÍDOS E EMISSÃO DE VEÍCULOS” inclusas nesta resolução. Tais normas incluem requisitos dos cintos de segurança, sinalização de emergências, fechaduras, dobradiças e portas laterais, reservatórios de combustível, vidro de segurança, número de identificação dos veículos, sistema limpador do para-brisa, superfícies refletoras, ancoragem dos assentos, freio hidráulico, sistema de controle de direção, espelho retrovisor e equipamento obrigatório.

Decisão 009/1992/CMC/MERCOSUL: Instrução aos Organismos competentes em fronteiras para sua coordenação interna.

Inclui os organismos competentes nas fronteiras dos Estados Partes para que adotem as medidas necessárias para a coordenação interna, a fim de alcançar o objetivo de instrumentar os controles integrados nos prazos previstos na Resolução 01/1992/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 006/1992/GMC/MERCOSUL: Substituição do artigo nº 1 da Res. nº 9/91. Altera o artigo 1º da Resolução 09/1991/GMC/MERCOSUL, pois é necessário corrigir um erro de transcrição.

Resolução 008/1992/GMC/MERCOSUL: Regulamento único de trânsito – Segurança viária.

Base normativa mínima e uniforme que regula o trânsito veicular internacional no território dos países signatários. Versa sobre regras gerais de circulação (localização da calçada, velocidades, preferências de passagem, viragens, estacionamento, cruzamento de vias férreas, transporte de cargas, pedestres, perturbações do trânsito e casos especiais), sobre os motoristas (generalidades, habilitações), sobre os veículos, sinalização viária, acidentes e o seguro obrigatório e infrações e penalidades.

Resolução 009/1992/GMC/MERCOSUL: Formulário TIF/DTA.

Coloca em vigência nos Estados Partes, a partir de 1º de junho de 1992, o formulário TIF/DTA “Conhecimento-Carta de Porte Internacional – TIF/Declaração de Trânsito Aduaneiro – DTA”.

Resolução 010/1992/GMC/MERCOSUL: Elaboração da nomenclatura harmonizada do Mercosul.

Delega ao Subgrupo de Trabalho nº 1 – Assuntos Comerciais a elaboração de nomenclatura harmonizada do MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 037/1992/GMC/MERCOSUL: Condições gerais para o seguro de responsabilidade civil do proprietário e/ou condutor de veículos terrestres não matriculados no país de ingresso em viagem internacional.

Objetiva indenizar a terceiros ou reembolsar o segurado pelos montantes pelos quais seja civilmente responsável, em sentença judicial executória ou em acordo autorizado de modo expresso pela entidade seguradora por fatos ocorridos durante a vigência do seguro. Dispõe sobre o risco coberto, âmbito geográfico, riscos não cobertos, somas seguradas e limites máximos de responsabilidade, pagamento de prêmio, prejuízos não indenizáveis, obrigações do segurado, contribuição proporcional, liquidação de sinistros, perda de direitos, vigência e cancelamento do contrato, sub-rogação de direitos, prescrição e tribunal competente.

Resolução 039/1992/GMC/MERCOSUL: Incorporação de novos registros ao formulário MIC/DTA de registros.

Aprova a inclusão no formulário MIC/DTA dos registros solicitados pelo SGT nº5, mantendo o formato do formulário.

Resolução 051/1992/GMC/MERCOSUL: Comissões nos SGT nº 2, 3 e 6.

Versa sobre a criação de Subgrupos de Trabalho (SGT).

Não sujeita à harmonização.

Resolução 065/1992/GMC/MERCOSUL: Pneumáticos, aros e válvulas.

Com o intuito de adequar suas legislações de modo a possibilitar o livre intercâmbio de veículos, suas partes e peças resolveu-se adotar um formulário de requisitos único anexado a esta resolução.

Decisão 005/1993/CMC/MERCOSUL: Acordo para aplicação dos controles integrados na fronteira entre os países do Mercosul denominado "ACORDO DE RECIFE".

Aplica-se os controles integrados na fronteira entre os países do MERCOSUL. Dispõe-se que o controle do país de saída será realizado antes do controle do país de entrada, a jurisdição e a competência dos órgãos e dos funcionários de País Limítrofe serão considerados estendidos até a área de controle integrado e seus respectivos controles aduaneiros, migratórios, sanitários e de transporte. Versa-se sobre o recebimento de impostos, taxas e outros gravames, funcionários, delitos e infrações cometidos pelos funcionários nas áreas de controle integrado, instalações, materiais, equipamentos e bens para o exercício das funções.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 012/1993/CMC/MERCOSUL: Protocolo regulamentar do "Acordo de Recife" sobre procedimento operacionais. Revogado pela Decisão 005/2000/CMC/MERCOSUL.

Resolução 026/1993/GMC/MERCOSUL: Vidros de segurança para veículos automotivos.

Define as normas técnicas relacionadas a Vidros de Segurança com o intuito de reduzir os riscos de ferimentos a seus ocupantes, assegurar uma boa visibilidade e diminuir a possibilidade de acidentes devido à perda de visibilidade através de vidros estilhaçados. Define as condições gerais, condições específicas, condições específicas para a homologação do fabricante e para a inspeção de partidas, inspeção e aceitação e rejeição.

Resolução 065/1993/GMC/MERCOSUL: Projeto de logotipo MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 076/1993/GMC/MERCOSUL: Regime de saída temporária de veículos de propriedade de empresas locadoras.

As empresas locadoras de automóveis deverão inscrever as unidades junto à aduana da jurisdição de seu domicílio, mediante o pedido correspondente que deverá acompanhar os originais da seguinte documentação: a) habilitação para exercer a atividade; b) título de propriedade do veículo; c) comprovante de pagamento do imposto automotivo ou seu equivalente; d) apólice de seguro de responsabilidade civil contra terceiros válida também nos demais Estados Partes do MERCOSUL assim como os dados do veículo. Para poder circular cada unidade deverá possuir: a) título de propriedade do veículo ou cópia certificado pela autoridade competente; b) apólice de seguro de responsabilidade civil contra terceiros, válida nos Estados Partes do MERCOSUL; c) contrato de aluguel/arrendamento que especifique que o veículo está autorizado a circular pelos Estados Partes do MERCOSUL, contendo os dados codificados de inscrição do mesmo.

Resolução 003/1994/GMC/MERCOSUL: Pontos de fronteira. Relação de pontos de fronteira com controles integrados entre os estados partes. Revogada pela Resolução 008/1994/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 007/1994/GMC/MERCOSUL: Revogação do Artigo nº 2 da Resolução nº 1/94.

Resolução 008/1994/GMC/MERCOSUL: Pontos de fronteira.

Relação de pontos de fronteira com controles integrados entre os estados partes. Revoga a resolução 003/1994/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 013/1994/GMC/MERCOSUL: Código aduaneiro do Mercosul e suas normas de aplicação.

Delega aos Subgrupos de Trabalho a apreciação, pesquisa e discussão sobre a redação do Código Aduaneiro do MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 026/1994/GMC/MERCOSUL: Fixação de assentos.

Reduzir ao mínimo as possibilidades de falhas produzidas por forças que possam atuar sobre o conjunto de assentos em um impacto por choque de veículos. Dispõe sobre requisitos, procedimento de ensaio e fixação de assento.

Resolução 027/1994/GMC/MERCOSUL: Instalação e uso de cintos de segurança.

Define que os automóveis, camionetes, caminhões, veículos mistos e os transportes escolares estarão equipados de fábrica, obrigatoriamente, com cintos de segurança em número correspondente ao de passageiros sentados, incluindo o motorista. Estabelece os critérios para a instalação dos cintos de segurança nos veículos.

Resolução 028/1994/GMC/MERCOSUL: Fechaduras e dobradiças de portas laterais.

Estabelece requisitos para fechaduras e dobradiças de portas laterais a fim de reduzir as possibilidades de que os passageiros sejam expelidos do veículo. Dispõe sobre o método de ensaio de fechaduras e dobradiças de portas laterais.

Resolução 029/1994/GMC/MERCOSUL: Superfícies refletoras.

Objetiva reduzir a possibilidade de ofuscação ou perturbação da visão do motorista devido a reflexos em componentes de veículos situados em seu campo de visão. Define os requisitos, o método para medição do brilho especular e as dimensões angulares e tolerâncias da geometria e do receptor.

Resolução 030/1994/GMC/MERCOSUL: Sistemas de limpadores de para-brisas. Objetiva proporcionar ao motorista as condições mínimas de visibilidade por meio da limpeza da superfície externa do para-brisas e estabelece os requisitos mínimos a serem cumpridos pelo Sistema de Limpadores de Para-brisa.

Resolução 031/1994/GMC/MERCOSUL: Tanque de combustível.

Especifica os requisitos para garantir a integridade e a segurança dos tanques de combustíveis, tubos de enchimento e conexões do tanque de combustível, a fim de reduzir o risco de incêndio em caso de colisão.

Resolução 032/1994/GMC/MERCOSUL: Espelhos retrovisores.

Estabelece os requisitos para o desempenho e fixação dos espelhos retrovisores, de forma tal que proporcionem prevenção contra impactos e ao condutor uma retrovisão clara e desobstruída.

Resolução 033/1994/GMC/MERCOSUL: Sistema de controle de dirección, absorbedor de energía y requisitos de operación.

Estabelece os requisitos para o sistema de controle de direção que reduzam ao mínimo lesões torácicas e cranianas do condutor, como consequência do impacto e reduzam os riscos provenientes do enrosco das vestimentas.

Resolução 034/1994/GMC/MERCOSUL: Deslocamento do sistema de controle de direção e método de teste de colisão contra barreiras.

Diretrizes do deslocamento do sistema de controle de direção e do método de teste de colisão contra barreiras.

Resolução 035/1994/GMC/MERCOSUL: Classificação de veículos.

Delimita as classificações dos veículos nas categorias L (veículos automotores com menos de quatro rodas), M (veículo automotor que tenha pelo menos quatro rodas ou que tenha três rodas quando o peso máximo exceda uma tonelada e é utilizado para o transporte de passageiros), N (veículo automotor que tenha pelo menos quatro rodas ou que tenha três rodas quando o peso máximo exceda uma tonelada e é utilizado para o transporte de cargas) e O (acoplados e sem acoplados).

Resolução 036/1994/GMC/MERCOSUL: Combustíveis de referência.

Define as características exigidas dos combustíveis de referência que permitirão estabelecer uma correlação entre laboratórios. Versa sobre gasolina sem chumbo, gasolina com 22% de álcool e o Diesel.

Resolução 037/1994/GMC/MERCOSUL: Dispositivo de sinalização refletora de emergência.

Os veículos automotores deverão sair de fábrica equipados com um dispositivo refletor de emergência (triângulo). Define as características e o alcance mínimo de visibilidade.

Resolução 038/1994/GMC/MERCOSUL: Equipamento obrigatório.

Os veículos automotores correspondentes as categorias M e N deverão, além do equipamento determinado por outras legislações específicas, saírem equipados de fábrica com os seguintes equipamentos novos: Estepe, macaco hidráulico e chave de roda adequada aos parafusos e porcas da roda do veículo.

Resolução 044/1994/GMC/MERCOSUL: Documentos hábeis de cada Estado Parte para o traslado de pessoas no MERCOSUL.

Resolução 048/1994/GMC/MERCOSUL: Regime de adequação.

Nenhuma tarifa cobrada no comércio intraMERCOSUL em virtude do Regime de Adequação poderá ser superior à tarifa cobrada de terceiros países para um mesmo item tarifário. Estabelece um cronograma do processo de desgravação anual com prazo final em 1º de janeiro de 2000. Até 31 de outubro de 1994, cada Estado Parte comunicará oficialmente aos demais a lista de produtos que integrarão o Regime de Adequação. A Comissão de Comércio do MERCOSUL será o órgão responsável pelo acompanhamento da implementação do Regime de Adequação.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 082/1994/GMC/MERCOSUL: Regulamento técnico sobre sistema de freios.

Os procedimentos de avaliação e aprovação do Sistema de Freios devem ser realizados de acordo com o Decreto 875/94, art.27, inciso a, anexo A, da Argentina, ou conforme a Resolução Contran 777/93 do Brasil, ou ainda conforme o Regulamento da Comissão Econômica Europeia (ECE R 13).

Resolução 083/1994/GMC/MERCOSUL: Sistemas de iluminação e sinalização veicular.

Os automóveis, camionetas, caminhões, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques nacionais, fabricados a partir de 1º de janeiro de 1990, deverão estar equipados com sistema de iluminação veicular, de acordo com as exigências estabelecidas por esta Resolução.

Resolução 084/1994/GMC/MERCOSUL: Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes.

Resolução 085/1994/GMC/MERCOSUL: Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de ruídos veiculares

Resolução 086/1994/GMC/MERCOSUL: Regulamento técnico relativo a limites máximos de emissão de ruídos para motocicletas, triciclos, ciclomotores, bicicletas com motor auxiliar e veículos similares

Resolução 087/1994/GMC/MERCOSUL: Identificação de veículos.

Institui o critério de identificação obrigatório para todos os veículos automotores nacionais e estrangeiros. Define as características para numeração do chassi e os locais que devem haver as gravações da numeração.

Resolução 089/1994/GMC/MERCOSUL: Homologação de veículos.

Para obtenção da homologação de veículos automotores novos juntos aos órgãos governamentais, o fabricante ou transformador, pessoa física ou jurídica, deverá encaminhar documentação detalhada, em forma de brochura, com informações de caráter descritivo, de natureza técnica, relativas ao motor, à suspensão, à direção, à carroçaria, aos sistemas de freios, pneus e rodas, aos espelhos retrovisores, ao cinto de segurança, aos dispositivos de iluminação e sinalização e identificação veicular. Versa sobre requisitos do meio ambiente, declaração de conformidade e prazo para homologação.

Resolução 090/1994/GMC/MERCOSUL: Coordenação de estações terrestres de serviço fixo por satélite.

Estabelece o procedimento a ser empregado de modo a contemplar a redução dos prazos previstos no Regulamento de Radiocomunicações (RR).

Não sujeita à harmonização.

Resolução 112/1994/GMC/MERCOSUL: Características comuns que os documentos de identificação de circulação entre os Estados Parte devem ter.

Os documentos de identificação devem conter o número de identificação, o nome completo, o sexo, dados de nascimento, a data de emissão, o prazo de validade ou a data de vencimento, o organismo emissor, fotografia, assinatura, as impressões digitais e componentes de segurança.

Resolução 113/1994/GMC/MERCOSUL: Intercâmbio direto de informações entre os organismos competentes em matéria migratória.

Aprova a lista de organismos competentes, a fim de possibilitar o intercâmbio direto de informação, relativa à autenticidade dos documentos de viagem dos nacionais dos Estados Parte, caso surjam dúvidas, a fim de garantir os direitos pessoais de seus titulares.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 120/1994/GMC/MERCOSUL: Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário.

O objeto do seguro é indenizar terceiros ou reembolsar o segurado pelos montantes pelos quais seja civilmente responsável, em sentença judicial transitada em julgado ou em acordo autorizado de modo expresse pela entidade seguradora por fatos ocorridos durante a vigência do seguro e relativas a morte e/ou danos pessoais e despesas médico-hospitalares e danos materiais causados a terceiros não transportados, e derivados de riscos coberto por este contrato. Garante, também, o pagamento dos honorários do advogado de defesa do segurado e as custas judiciais sempre que este seja escolhido. Define os riscos cobertos, o âmbito geográfico e os riscos não cobertos. Indica as somas seguradas e limites máximos de responsabilidade. Lista as obrigações do segurado. Define as normas relativas a liquidação de sinistros. Versa sobre a vigência e cancelamento do contrato, sub-rogação de direitos, prescrição e o tribunal competente.

Resolução 127/1994 /GMC/MERCOSUL: Horário nos dias úteis de segunda a sexta-feira nos pontos de fronteira.

Estabelece o horário das 07:00 às 19:00, nos dias úteis de segunda-feira a sexta-feira, como horário hábil de funcionamento das repartições dos distintos Organismos Intervenientes nas áreas de Controle Integrado.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 131/1994 /GMC/MERCOSUL: Norma relativa à circulação de veículos comunitários do MERCOSUL de uso particular exclusivo de turistas.

Define veículo comunitário e turista. Exige condutores autorizados e os exime de formalidade aduaneira. Será excluído do previsto regime quem não apresentar a documentação exigida no art. 5 e o veículo que transporte mercadorias que, por sua quantidade ou características, levem a suspeitar de uma possível finalidade comercial ou sejam incompatíveis com as finalidades de turismo.

Resolução 003/1995/GMC/MERCOSUL: Relação e regulamento administrativo dos organismos coordenadores na área de controle integrado. Revogada pela Resolução 020/2009/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 001/1995/CCM/MERCOSUL: Criação comitês técnicos.

Cria os seguintes comitês técnicos: Tarifas, Nomenclatura e Classificação de Mercadorias; Assuntos Aduaneiros; Normas e Disciplinas Comerciais; Políticas Públicas que Distorcem a Competitividade; Defesa da Concorrência; Práticas Desleais e Salvaguardas; Defesa do Consumidor; Restrições Não Tarifárias; Setor Automotriz e Setor Têxtil.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 002/1995/CCM/MERCOSUL: Estrutura do CT nº 2.

Cria os subcomitês técnicos (SCT) Controles e Operações em Fronteira, Legislação Aduaneira, Informática Aduaneira e Valoração no âmbito do CT nº 2 e define as suas funções.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 146/1996/GMC/MERCOSUL: Licenças de estações de radiocomunicações para uso das empresas de transporte rodoviário.

As entidades autorizadas para operar no Serviço de Radiocomunicações Móveis de um Estado Parte, que reúnam as condições estabelecidas por este ato, poderão utilizar suas estações radioelétricas dentro de todo o território do MERCOSUL. As respectivas licenças nacionais expedidas pelas Administrações competentes, conterão pelo menos as seguintes informações: razão social, indicativo de chamada, frequências portadoras, marca, modelo e nº de série ou nº de certificação de produtos de telecomunicações. Além da frase “LICENCIADO A OPERAR DENTRO DO MERCOSUL” em português e espanhol. Define-se as características técnicas e modo de coordenação das frequências radioelétricas.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 001/1996/CMC/MERCOSUL: Protocolo de São Luís em matéria de responsabilidade civil procedente de acidentes de trânsito entre os Estados partes do Mercosul.

Determina o direito aplicável e a jurisdição internacionalmente competente, em casos de responsabilidade civil emergente de acidentes de trânsito ocorridos em território de um Estado Parte, em que participem ou sejam afetadas pessoas domiciliadas em outro Estado Parte. A responsabilidade civil por acidentes de trânsito se regulará pelo direito interno do Estado Parte em cujo território ocorreu o acidente. O direito aplicável a responsabilidade civil determinará especialmente: a) as condições e a extensão da responsabilidade, b) as causas de exoneração assim como toda a delimitação de responsabilidade, c) a existência e a natureza dos danos suscetíveis de reparação, d) as modalidades e extensão da reparação, e) a responsabilidade do proprietário do veículo pelos atos e fatos de seus dependentes, subordinados ou qualquer outro usuário a título legítimo, f) prescrição e caducidade. Dispõe sobre a jurisdição, sinistro de automóveis, solução de controversas e disposições finais. Errata na Decisão 006/1997/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 008/1997/GMC/MERCOSUL: Relação de pontos de fronteira de controles integrados entre os Estados Parte.

Relaciona os pontos de fronteira de controles integrados entre Argentina e Brasil, Argentina e Paraguai, Argentina e Uruguai, Brasil e Paraguai e Brasil e Uruguai.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 043/1997/GMC/MERCOSUL: Relação de pontos de fronteira de controles integrados entre os estados partes do MERCOSUL. Revogada pela Resolução 049/2001/GMC/MERCOSUL. Sobre esse assunto, a Resolução 029/2007/GMC/MERCOSUL é a vigente.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 059/1997/GMC/MERCOSUL: Programa de trabalho para o desenvolvimento da rede básica de infraestrutura viária do MERCOSUL.

O objetivo da rede é incentivar ações dos Estados Parte para garantir a circulação segura e contínua de veículos que estejam de acordo com os requisitos técnicos e operativos do Mercosul. Se almeja garantir tais objetivos por meio de estudos sobre as aduanas dos países membros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 062/1997/GMC/MERCOSUL: Condições gerais do seguro de responsabilidade civil do Operador de Transporte Multimodal (OTM) no âmbito do MERCOSUL – prejuízos à carga.

Dispõe sobre o objeto do seguro, riscos cobertos e riscos não cobertos, começo e fim dos riscos, bens ou mercadorias não contempladas pela cobertura do presente contrato de seguro, limite máximo de responsabilidade, capital assegurado, declarações, pluralidade de seguros, sinistro, defesa em juizado civil, liberação de responsabilidade, inspeções, reembolso, rescisão, sub-rogação, prescrição e foro competente.

Resolução 075/1997/GMC/MERCOSUL: Inspeção técnica veicular.

Os veículos de transporte de passageiros e cargas habilitados nos termos do ATIT deverão submeter-se a uma inspeção técnica veicular periódica (não maior que um ano – arts.1-5) em conformidade com os princípios contidos no anexo desta resolução. As inspeções serão externas, em um só ato, feitas visualmente e através de instrumentos sem necessidade de desarmar nenhum elemento do veículo, comprovando determinadas propriedades e funções do mesmo sem realizar controles internos para determinar as causas dos defeitos e deverão ser realizadas pela autoridade competente ou por terceiros devidamente credenciados, conforme as legislações internas vigentes em cada Estado Parte. Eventuais defeitos serão classificados em: leves, graves e muito graves. A aprovação da inspeção técnica será sinalizada por um selo de segurança aplicado ao para-brisa dianteiro vinculado ao respectivo certificado de porte obrigatório, em forma e condições definidas pela autoridade de cada País. Lista os instrumentos de fiscalização e o procedimento de fiscalização visual. Em anexo se encontra os formulários e os critérios de avaliação subdivididos em grupos (identificação e acondicionamento exterior do veículo; carroceria; acondicionamento interior; iluminação e sinalização; freios; direção; eixos e suspensões; chassi, motor e transmissão; tacógrafos e outros instrumentos).

Decisão 006/1997/CMC/MERCOSUL: "Fé de erratas" correspondente ao protocolo de responsabilidade civil emergente de acidentes de trânsito entre os Estados partes do Mercosul. Corrige a redação da Decisão 001/1996/CMC/MERCOSUL.

Decisão 001/1998/CMC/MERCOSUL: Regulamento de uso do nome, sigla e emblema/logotipo do Mercosul.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 002/1998/CMC/MERCOSUL: Regulamento Interno do Conselho do Mercado Comum.

Dispõe sobre a composição e o funcionamento, as funções e as atribuições, as sessões, as reuniões de ministros e os idiomas do Conselho do Mercado Comum.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 014/1999/CMC/MERCOSUL: Memorando de entendimento sobre intercâmbio de informação e assistência recíproca sobre veículos automotores e condutores dos Estados Parte do MERCOSUL, a República da Bolívia e a República do Chile.

Se estabelece o mecanismo de consulta e de intercâmbio de informação para pôr em funcionamento o Registro Comum de veículos Automotores e Condutores do MERCOSUL, Bolívia e Chile. As Partes comprometem-se a criar, instrumentar ou adequar, segundo o caso, os organismos e sistemas encarregados das atividades objeto deste documento. Acorda-se a criação de uma Coordenação Executiva para o Registro Comum do MERCOSUL, Bolívia e Chile cujo responsável será um representante dos organismos competentes dos Estados Partes que coordenará com as autoridades correspondentes as gestões que resultem necessária para obter os recursos técnicos e humanos para o fiel cumprimento do disposto no presente memorando, e supervisionará as tarefas de administração do sistema do Registro Comum de Veículos Automotores e Condutores.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 016/1999/CMC/MERCOSUL: Acordo de Assunção sobre restituição de veículos automotores terrestres e/ou embarcações que transpõem ilegalmente as fronteiras entre os Estados Parte do Mercosul.

Para promover a cooperação na área de segurança com a finalidade de combater ilícitos relacionados com o tráfico ilegal de veículos e/ou embarcações aprovou-se o Acordo de Assunção sobre a Restituição de Veículos Automotores Terrestres e/ou Embarcações que transpõem ilegalmente as fronteiras entre os Estados Partes do MERCOSUL. Será interdito, desapossado ou sequestrado e posto à disposição da autoridade judicial ou aduaneira local o veículo automotor originários de um dos Estados Partes que tenha ingressado ou que procure ingressar no território de qualquer um dos outros Estados Partes a) quando não tiver a documentação que demonstre a propriedade e origem do mesmo, b) quando a documentação exibida apresentar características que leve a presumir sua falsidade, c) quando o veículo tenha sido motivo de denúncia anterior por roubo, furto ou infração aduaneira, ou tenha sido reclamado por resolução judicial. Aquele que deseje reclamar a restituição de um veículo da sua propriedade, que lhe houverem roubado ou furtado, formulará seu pedido à autoridade judicial do território em que este presumivelmente se encontra, podendo fazê-lo diretamente, por seu representante legal, sub-rogatório ou através das autoridades consulares ou judiciais do Estado Parte do qual seja nacional ou no qual tenha seu domicílio real e/ou legal. Lista-se os documentos necessários para apresentação da demanda (documento do veículo, constância da autoridade competente do país de origem na qual se radicou a denúncia do roubo ou furto do veículo, quando o reclamante for uma companhia de seguros ou um terceiro titular do domínio do veículo deverá acompanhar, ademais, a respectiva cessão de direitos ou certificado de pagamento do mesmo). Discorre também sobre outros caracteres da restituição judicial, assim como da restituição administrativa, concurso de peritos, disposições gerais e finais.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 018/1999/CMC/MERCOSUL: Trânsito Vicinal Fronteiriço entre os Estados Partes do Mercosul.

Instituição do acordo de Trânsito Vicinal Fronteiriço. Decisão regulamentada na Decisão 014/2000/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 019/1999/CMC/MERCOSUL: Entendimento sobre trânsito vicinal fronteiriço entre os Estados Parte do Mercosul, Bolívia e Chile. Inclusão da Bolívia e do Chile na Decisão 014/2000/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 004/2000/CMC/MERCOSUL: Acordo de Recife.

Fundamenta as áreas de controle integrado (ACI). Dispõe sobre definições, disposições gerais dos controles, do recebimento de impostos, taxas e outros gravames, funcionários, delitos e infrações cometidos pelos funcionários nas áreas de controle integrado, instalações, materiais, equipamentos e bens para o exercício das funções, adesão, vigência e duração e disposições finais.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 005/2000/CMC/MERCOSUL: Primeiro Protocolo adicional ao acordo de Recife. Altera a Decisão 004/2000/CMC/MERCOSUL.

Substituindo o art. 41 pela seguinte redação: “Ao estabelecer-se o critério para os controles integrados a serem realizados em cada Área de Controle Integrado (País de Entrada/País Sede ou, se for o caso, País de Saída/País Sede), este deverá ser o critério a adotar para todos os produtos, independentemente de sua natureza e da modalidade de controle”. Introduce o Artigo 42: “Nos casos em que se adote o critério de País de Entrada/ País Sede, e quando os órgãos de controle sanitário e fito e zoossanitário competentes não autorizem o ingresso de produtos ao território do País de Entrada, serão garantidas as condições para o retorno daqueles ao País de Saída, ou para a execução das medidas de tratamento sanitárias e fito e zoossanitárias, classificação de qualidade e/ou outras necessárias, que permitam posteriormente a liberação do embarque ou sua destruição”. E o art. 43: “O disposto no Artigo 22 do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Comércio, entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai – Acordo de Recife – não prejudica a realização dos controles integrados de produtos do reino vegetal conforme o critério País de Saída / País Sede, quando for o interesse de ambos os Estados Partes ter em consideração as prescrições estabelecidas pela Convenção Internacional de Proteção Fitossanitária (FAO), observado o disposto no Art.41”. Revoga a Decisão 012/1993/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 014/2000/CMC/MERCOSUL: Regulamentação do regime de trânsito vicinal fronteiriço entre os Estados Parte do Mercosul.

Regulamenta o regime de trânsito vicinal fronteiriço, define que quem poderá ser beneficiado pelo Regime de Trânsito Vicinal Fronteiriço se fixará mediante acordos bilaterais ou trilaterais entre os Estados Partes ou Associados, assim como as localidades fronteiriças e a área de circulação no qual se habilitará para o mesmo. Define que a credencial será emitida pelo Estado Parte de entrada, mediante prévia consulta do Estado Parte de saída. Lista os documentos necessário para emissão da credencial. Em anexo se encontra a autorização de menores e modelo da credencial. Alterada pela Decisão 015/2000/CMC/MERCOSUL incluindo a República da Bolívia e a República do Chile.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 015/2000/CMC/MERCOSUL: Regulamentação do regime de trânsito vicinal fronteiriço entre os Estados Partes do Mercosul, a República da Bolívia e a República do Chile.

Decisão 033/2000/GMC/MERCOSUL: Grupo de trabalho sobre circulação viária de transporte não comercial.

Considerando a conveniência de harmonizar e difundir no MERCOSUL, na Bolívia e no Chile as normas de trânsito para veículos e motoristas particulares que transitam pelas estradas dos seis países, excluindo o transporte comercial, a fim de diminuir os inconvenientes para a segurança viária, em função da diversidade ou do pouco conhecimento dessas normas, criou-se o Grupo de Trabalho sobre circulação viária de transporte não comercial no âmbito do Foro de Consulta e Concertação Política na base do Grupo de Trabalho para este fim estabelecido.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 049/2001/GMC/MERCOSUL: Relação nominal de pontos de fronteira de controles integrados entre os Estados Parte (revogação da Res. GMC nº 49/01). Revoga a Resolução 049/2001/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 007/2001/CCM/MERCOSUL: Regulamento da área de controle integrado de cargas Fray Bentos (UY).

Versa sobre o âmbito de aplicação, definições básicas, disposições administrativas dos funcionários e agentes privados, sobre segurança, comunicações e instalações, horário de funcionamento, organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais e disposições gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 006/2001/CCM/MERCOSUL: Regulamento da área de controle integrado de cargas Concordia (AR).

Versa sobre o âmbito de aplicação, definições básicas, disposições administrativas dos funcionários e agentes privados, sobre segurança, comunicações e instalações, horário de funcionamento, organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais e disposições gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 008/2001/CCM/MERCOSUL: Regulamento da área de controle integrado de cargas Paysandu (UY).

Versa sobre o âmbito de aplicação, definições básicas, disposições administrativas dos funcionários e agentes privados, sobre segurança, comunicações e instalações, horário de funcionamento, organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais e disposições gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 009/2001/CCM/MERCOSUL: Regulamento da área de controle integrado de cargas Encarnación (PY).

Versa sobre o âmbito de aplicação, definições básicas, disposições administrativas dos funcionários e agentes privados, sobre segurança, comunicações e instalações, horário de funcionamento, organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais e disposições gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 017/2002/CMC/MERCOSUL: Símbolos do Mercosul.

São símbolos do MERCOSUL, o nome Mercado Comum do Sul, a sigla MERCOSUL, o emblema do MERCOSUL e a bandeira do MERCOSUL nos idiomas português e espanhol. São de uso do MERCOSUL, dos Estados Parte do MERCOSUL e dos órgãos do MERCOSUL, podendo ser utilizados, sem prévia autorização, por pessoas físicas ou jurídicas nacionais dos Estados Partes do MERCOSUL de forma compatível com os objetivos do MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 011/2002/CMC/MERCOSUL: Acordo sobre jurisdição em matéria de contrato de transporte internacional de carga entre os estados partes do Mercosul.

Em todo procedimento judicial relativo ao contrato de transporte internacional de carga com fulcro no presente acordo, o demandante poderá, a sua escolha, interpor a ação ante os tribunais do Estado: a) do domicílio do demandado; b) do lugar de celebração do contrato, sempre que o demandado tiver nele um estabelecimento, filial ou agência, por meio dos quais haja celebrado o contrato; c) do lugar de carga ou de descarga; d) do lugar de trânsito onde haja um representante do transportador, se este for o demandado; e) de qualquer outro lugar previsto no contrato de transporte, sempre que se tratar de um Estado Parte. Sendo vetado o início do procedimento judicial em lugar distinto dos previstos no art. 2. Depois de ocorrido o fato litigioso, as partes poderão acordar que o litígio seja submetido a outra jurisdição (prorrogação *post litem natam*. Define-se transporte sucessivo, transporte partilhado e transporte por serviços acumulativos. Quando o demandante for o carregador ou o consignatário, a ação baseada em um transporte dessa natureza poderá ser interposta, conjunta ou separadamente, contra: a) o primeiro transportador contratado pelo carregador, b) o último transportador a receber a carga para ser entregue ao consignatário; ou c) o transportador que efetuou o trecho do transporte durante o qual se produziu a destruição, perda, avaria ou atraso.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 012/2002/CMC/MERCOSUL: Acordo sobre jurisdição em matéria de contrato de transporte internacional de carga entre os estados partes do MERCOSUL e a República da Bolívia e a República do Chile. Altera a Decisão 011/2002/CMC/MERCOSUL para a inclusão da República da Bolívia e a República do Chile.

Diretriz 004/2002/CCM/MERCOSUL: Regulamento de funcionamento da área de controle integrado/estação aduaneira de fronteira – Cargas Ferrocarril – Cabeceira única em Uruguaiiana (BR).

Versa sobre o âmbito de aplicação, definições básicas, disposições administrativas dos funcionários e agentes privados, sobre segurança, comunicações e instalações, horário de funcionamento, organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais e disposições gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 010/2002/CCM/MERCOSUL: Regulamento da área de controle integrado de cargas estação aduaneira interior – EADI e TA BR 290 Uruguaiiana (BR).

Versa sobre o âmbito de aplicação, definições básicas, disposições administrativas dos funcionários e agentes privados, sobre segurança, comunicações e instalações, horário de funcionamento, organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais e disposições gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 007/2003/CCM/MERCOSUL: Regulamento de funcionamento da área de controle integrado Clorinda (AR) – Porto Falcon (PY), ambas cabeceiras.

Versa sobre o âmbito de aplicação, definições básicas, disposições administrativas dos funcionários e agentes privados, sobre segurança, comunicações e instalações, horário de funcionamento, organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais e disposições gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 008/2003/CCM/MERCOSUL: Regulamento de funcionamento da área de controle integrado Santa Helena (BR) – Puerto Indio (PY), cabeceira única, em Santa Helena (BR).

Versa sobre o âmbito de aplicação, definições básicas, disposições administrativas dos funcionários e agentes privados, sobre segurança, comunicações e instalações, horário de funcionamento, organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais e disposições gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 022/2004/CMC/MERCOSUL: Vigência e aplicação das normas emanadas dos órgãos com capacidade decisória do Mercosul.

Versa sobre os procedimentos de entrada em vigor das normas MERCOSUL que não requeiram tratamento legislativo.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 003/2005/CCM/MERCOSUL: Regulamento administrativo e operacional da área de controle integrado de Jaguarão (BR) – Rio branco (UY).

Versa sobre o âmbito de aplicação, definições básicas, disposições administrativas dos funcionários e agentes privados, sobre segurança, comunicações e instalações, horário de funcionamento, organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais e disposições gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 004/2005/CCM/MERCOSUL: Regulamento administrativo e operacional da área de controle integrado de Santana do Livramento (BR) – Rivera (UY).

Versa sobre o âmbito de aplicação, definições básicas, disposições administrativas dos funcionários e agentes privados, sobre segurança, comunicações e instalações, horário de funcionamento, organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais e disposições gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 014/2006/GMC/MERCOSUL: Princípios de acesso à atividade de transportador.

Substitui o item 6 – alínea a, definindo acesso à atividade de transportador quem tenha uma capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 (oitenta) toneladas, a qual poderá ser composta por equipamentos do tipo trator com semirreboque, caminhões com reboque, ou veículos do tipo caminhões. Complementada pela Resolução 026/2011/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 015/2006/GMC/MERCOSUL: Aperfeiçoamento do prazo de vigência da inspeção técnica veicular.

Quando, por caso fortuito ou força maior o prazo de vigência do certificado de inspeção técnica veicular periódica estabelecido mediante a Resolução 075/1997/GMC/MERCOSUL, tenha expirado no país de trânsito ou de destino, a vigência do mesmo será estendida por um prazo adicional até o ingresso do veículo em seu país de origem não podendo estender-se por um prazo maior que 30 dias corridos. No caso de mercadorias perigosas, para poder regressar carregado a seu país de origem, o veículo deverá previamente submeter-se a uma inspeção técnica veicular no referido país de destino. Complementa a Resolução 075/1997/GMC/MERCOSUL.

Decisão 018/2007/CMC/MERCOSUL: Regulamento técnico Mercosul sobre a metodologia para determinação de peso drenado (revogação da Res. GMC nº 17/00).

Almeja padronizar e definir claramente o modo, o processo e os instrumentos específicos para que seja feita a determinação correta do peso drenado. Revoga a Resolução 17/2000/GMC/MERCOSUL.

Resolução 029/2007/GMC/MERCOSUL: Relação nominal de pontos de fronteira de controles integrados entre os estados pares (revogação da Resolução GMC nº 49/01). Revoga a Resolução 049/2001/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 064/2008/GMC/MERCOSUL: Uso de faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.

Especifica as normas técnicas pertinentes ao uso adequado de faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.

Resolução 065/2008/GMC/MERCOSUL: Acordo sobre pesos e dimensões para veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas.

Estabelece os pesos e dimensões a serem aplicados à frota veicular dos Estados Parte que realizam o transporte internacional de cargas ou passageiros, a circulação de veículos especiais ou conjuntos de veículos que superem as dimensões e/ou pesos máximos estabelecidos neste Acordo somente se admitirá mediante a concessão prévia de autorizações especiais expedidas pelas autoridades competentes com base nas normas estabelecidas no país transitado. Os limites são calculados levando em conta o tipo de eixo e a quantidade de rodas. Define o comprimento máximo, a largura máxima e a altura máxima.

Resolução 020/2009/GMC/MERCOSUL: Relação nominal e regulamento administrativo dos organismos coordenadores na área de controle integrado (revogação da Resolução GMC nº 3/95).

Nomeia a Dirección de Asuntos Técnicos de Frontera (Argentina), a Secretaria da Receita Federal do Brasil, a Dirección Nacional de Aduanas (Paraguai), a Dirección Nacional de Pasos de Frontera (Uruguai) organismos coordenadores dos Estados partes na área de controle integrado e institui o regulamento administrativo dos mesmos. Tal regulamento institui a missão, objetivo e execução, as atividades específicas e as medidas de coordenação. Revoga a Resolução GMC nº 3/95.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 032/2009/GMC/MERCOSUL: Certificado único de inspeção técnica veicular.

Com o intuito de dirimir diferenças nos conteúdos e formatos atuais dos documentos de inspeção técnica veicular emitidos nos diferentes Estados Parte, a decisão aprova o Modelo de Certificado Único de Inspeção Técnica Veicular que consta como anexo na Resolução. Resolução 052/2010/GMC/MERCOSUL complementa.

Resolução 052/2010/GMC/MERCOSUL: Especificações do certificado único de inspeção técnica veicular (complementação da Resolução GMC nº 32/09).

Especifica as características do papel, medidas de segurança, cores, faixas de segurança, numeração, formato, impressão e outros fatores. Complementa a Resolução 032/2009/GMC/MERCOSUL.

Decisão 056/2010/CMC/MERCOSUL: Programa de consolidação da união aduaneira.

Visa ao fomento cada vez maior da integração aduaneira trabalhando nas seguintes frentes: Coordenação Macroeconômica; Política Automotiva comum; Incentivos; Defesa Comercial; Integração Produtiva; Regimes Comuns Especiais de Importação; Regimes Nacionais de Admissão Temporária e "Draw-Back"; Regimes Nacionais de Admissão Especiais de Importação; Eliminação da Dupla Cobrança da Tarifa Externa Comum e a Distribuição da Renda Aduaneira; Simplificação e Harmonização dos Procedimentos Aduaneiros Intrazona; Revisão Integral da Consistência, Dispersão e Estrutura da Tarifa Externa Comum; Bens de Capital e Bens de Informática e Telecomunicações; Listas Nacionais de Exceção à Tarifa Externa Comum; Ações Pontuais no Âmbito Tarifário; Regulamentos Técnicos, Procedimentos de Avaliação da Conformidade e Medias Sanitárias e Fitossanitárias; Livre comércio intrazona; Coordenação sobre Medidas de Transparência; Coordenação em Matéria Sanitária e Fitossanitária; Zonas Francas, Zonas de Processamento de Exportações e Áreas Aduaneiras Especiais; Negociação de Acordos Comerciais com Terceiros Países e Regiões; Fortalecimento dos Mecanismos para a Superação das Assimetrias.

Não sujeita à harmonização.

Decisão 019/2011/CMC/MERCOSUL: Liberdade de trânsito.

Considera-se mercadorias em trânsito através do território de um Estado Parte, assim como os meios de transporte terrestre e fluvial, quando a passagem por esse território constituir somente uma parte de uma viagem completa que começa e termina fora das fronteiras do Estado Parte por cujo território se realize. Estas gozarão de liberdade de trânsito dentro do território dos demais Estados Parte. A decisão não se aplica ao transporte marítimo e aéreo.

Decisão 034/2011/CMC/MERCOSUL: Regulamentação do código aduaneiro do Mercosul.

Cria um Grupo destinado a coordenar, com o Comitê Técnico nº 2, a regulamentação do Código Aduaneiro.

Diretriz 013/2012/CCM/MERCOSUL: Iniciativa de segurança no trânsito aduaneiro. Revogada pela Diretriz 041/2015/CCM/MERCOSUL.

Resolução 043/2012/GMC/MERCOSUL: Especificações do selo de inspeção técnica veicular. Revogada pela Resolução 044/2014/GMC/MERCOSUL para a inclusão da Venezuela.

Decisão 007/2012/CMC/MERCOSUL: Complementación del "Acuerdo de Recife" en materia migratoria. Atualizado pela Decisão 018/2014/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 034/2014/CCM/MERCOSUL: Regulamento administrativo e operacional da área de controle integrado de Ciudad del Este (PY).

Homologa o Regulamento administrativo e operacional da área de controle integrado de Ciudad del Este (PY). A ACI – Ciudad del Este tem como intuito facilitar, otimizar e compartilhar as atividades aduaneiras de ambos os países (Brasil e Paraguai) e versa sobre disposições administrativas e disposições operacionais pertinentes ao funcionamento da ACI.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 033/2014/GMC/MERCOSUL: Patente e sistema de consultas sobre veículos do MERCOSUL.

Implementa a Patente MERCOSUL para o registro de veículos novos a partir de 1º de janeiro de 2016 e um sistema único de consultas sobre os veículos do MERCOSUL. Projeto de Decreto Legislativo nº312/2016 prorroga o prazo para 1º de janeiro de 2017.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 014/2014/GMC/MERCOSUL – Regime de Infrações e Sanções aplicáveis por descumprimentos dos limites de peso nos veículos de transporte internacional por rodovias no MERCOSUL.

Resolução 044/2014/GMC/MERCOSUL: Especificações do selo de inspeção técnica veicular.

Define as “Especificações do selo de inspeção técnica veicular” que constam em anexo e outorga as Estados Partes a indicação dos organismos nacionais competentes para a implementação da Resolução.

Decisão 018/2014/CMC/MERCOSUL: Acordo de complementação ao "Acordo de Recife" em matéria migratória.

Visa regular o controle integrado migratório, utilizando procedimentos administrativos e operacionais compatíveis e semelhantes de forma simultânea pelos funcionários migratórios das Partes que atuem no controle adotando modalidades que complementem e facilitem seu funcionamento, a fim de obter uma circulação expedita de pessoas na fronteira. Os funcionários que realizem a atividade controle integrado deverão seguir o seguinte procedimento: a) verificar a legitimidade e vigência da documentação de viagem, b) inserir no sistema informático os dados da pessoa que pretenda atravessar o limite fronteiriço, c) verificar a inexistência de restrições, impedimentos ou observações nos sistemas informáticos em conformidade com o estabelecido nas respectivas normativas migratórias vigente, d) quando a pessoa reunir os requisitos para perfazer o trânsito, serão confirmados os dados inseridos, registrando-se e transmitindo-se aos sistemas nacionais, conforme couber, segundo a modalidade adotada, o egresso do país de saída e o ingresso ao país de entrada respectivamente. Se estabelece diretrizes de infraestrutura de comunicações, confidencialidade, egresso e ingresso, cooperação, interpretação e implementação. Complementa a Decisão 07/2012/CMC/MERCOSUL incluindo modalidades de controle integrado migratório.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz 041/2015/CCM/MERCOSUL: Iniciativa de segurança no trânsito aduaneiro.

Resolução 027/2015/GMC/MERCOSUL: Diretrizes para o manejo sanitário de resíduos sólidos, dejetos líquidos e águas servidas em Portos, Aeroportos, Terminais Internacionais De Cargas e Passageiros e passos de fronteira terrestres no MERCOSUL. Revogação das Res. GMC nº 51/07 e 53/07.

Não sujeita à harmonização.

Resolução 059/2015/GMC/MERCOSUL: Subgrupo de Trabalho (SGT) sobre integração fronteiriça.

Criação do Subgrupo de Trabalho (SGT) nº 18.

Não sujeita à harmonização.

APÊNDICE 2 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO URUGUAIA

1. Autorizações, documentos de transporte e serviços

Cargas

Dirección Nacional de Aduanas

Decreto nº312/998: Operaciones aduaneras.

Descrição de procedimentos aduaneiros, bem como documentação e requisitos necessários para as operações de entrada, saída e trânsito de mercadorias.

Orden del Día 96/004: Oficialización del Manifiesto de Carga Terrestre.

Aprovação e oficialização do Manifiesto de Carga Terrestre.

Ministerio de Relaciones Exteriores; Ministerio de Economía y Finanzas; Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Decreto nº 299/995: Aprobacion del Acuerdo de Alcance Parcial para la facilitacion del transporte multimodal de mercancías - aprobacion del Acuerdo de Transporte Multimodal entre los Estados Parte del MERCOSUR.

Decreto que aprova o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre os Governos da Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, com data de 30 de dezembro de 1994.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOB)

Decreto nº 253/009

Determina as condições para inscrição de novas empresas de transporte profissional de cargas rodoviárias na Direção Nacional de Transporte do Ministério de Transporte e Obras Públicas. Para registrarem-se, as empresas deverão:

- Ter ações nominativas (em caso de sociedade);
- Sócios, acionistas, proprietários, diretores e gerentes deverão apresentar seus Certificados de Habilitación Policial (atestado que declara a inexistência de antecedentes criminais em território nacional);
- Sócios, proprietários e acionistas deverão apresentar seus Estados de Responsabilidad Patrimonial. Caso não apresentem tal documentação, poderão contratar um Representante Técnico.
- Ter uma planilha de empregados atualizada e apresentada ao Ministério de Trabajo e Seguridad Social, com no mínimo um condutor que tenha capacitação profissional reconhecida pelo MTOP.
- Possuir um cronograma de capacitação e formação para todos seus condutores profissionais, com um prazo de 2 anos para estar completa.

Decreto nº 349/001: Clasificación del transporte terrestre de cargas. Transporte profesional. Transporte propio. Registro de empresas profesionales de transporte terrestre de carga para terceros.

Permite a livre circulação, homologação, certificação, venda, importação, comercialização, licenciamento e uso de veículos automotores que utilizem motor de Ciclo Otto. Aplicação da Resolução GMC nº 128/996.

Decreto nº 423: Modificación de las medidas relativas al transporte profesional de carga por carretera.

Modifica a redação do Artigo 1º do Decreto nº 253/09. Estabelece o prazo de 180 dias para que as empresas de transporte profissional de cargas rodoviárias se adequem às mudanças do Decreto nº 253, caso contrário, terão seus registros cancelados.

Não sujeita à harmonização.

Resolución MTOP S/N: Aprobación de las condiciones que deben cumplir los centros de formación y cursos de capacitación y formación profesional para determinados conductores.

Aprova as condições que os Cursos de Capacitação e Formação Profissional para condutores de veículos de transporte rodoviário de cargas.

Não sujeita à harmonização.

Precios de referencia (diciembre de 2015)

Determinação dos preços de referência para o transporte de cargas em dezembro de 2015.

Não sujeita à harmonização.

Calendario de Renovación 2016 – Empresas de Transporte de Cargas por Carretera – Categoría Non Profesional

Comunicado sobre datas e condições para a renovação de licença de circulação para empresas de transporte não profissional de cargas rodoviárias entre os meses de março e abril de 2016.

Não sujeita à harmonização.

Comunicado – Mini-Ônibus a Brasil

Comunicado informativo sobre micro-ônibus inscritos na categoria Internacional, ficando autorizada a realização de serviços internacionais destes por circuito fechado com destino ou trânsito pelo Brasil a partir da data 03/05/2016.

Não sujeita à harmonização.

Calendario de Renovación 2016 – Empresas de Transporte de Cargas por Carretera – Categoría Profesional

Comunicado sobre datas e condições para a renovação anual do Registro das empresas de transporte profissional de cargas rodoviárias.

Não sujeita à harmonização.

Resolução de 5 de setembro de 2016

Define que apenas as empresas que possuem veículos com doze ou menos anos poderão registrar-se no transporte profissional de cargas rodoviárias.

Autorización de empresa nacional para tramitar permiso originário

Procedimentos e documentos para que uma empresa uruguaia de transporte nacional possa iniciar o trâmite para requerer uma licença originária para realizar transporte internacional.

Autorización de empresa extranjera para tramitar permiso complementário

Descreve os procedimentos e documentos para que uma empresa de transporte estrangeira que possui uma licença originária outorgada pelas autoridades competentes de seu país, possa ter um representante legal no Uruguai e possa requerer a licença complementar para realizar transporte internacional em território uruguaio.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) – Dirección General de Transporte por Rodovias – División de Cargas

Permisos Especiales

Divulgação de um guia para explicar as Permissões Especiais.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) / Ministerio de Economía y Finanzas

Decreto nº 12/012: Aprobacion de medidas para el descongestionamiento y circulacion normal de camiones en el area portuaria de nueva palmira.

Determina que, para ingresar nos terminais portuários de Nueva Palmira (UY), os caminhões deverão passar por zonas de pré-embarque, cuja autorização será concedida por empresas registradas, que deverão ter instalações para caminhões de acordo com os critérios estabelecidos.

Não sujeita à harmonização.

Passageiros

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO)

Decreto nº 285/006: Reglamento para la explotación de servicios regulares de transporte de personas por carretera: "Definição de conceitos sobre o serviço de transporte de passageiros.

Os ônibus devem ser habilitados pela DNT e de acordo com o tipo de linha, deve estar de acordo com as exigências para tal, conforme consta as especificações listadas no Capítulo III – DE LAS CONDICIONES DE LOS OMNIBUS.

A autorização para a prestação de serviço pode ser concedida às empresas, pessoas físicas ou jurídicas nacionais. O MTOP regulamentará as licitações. As concessões e permissões dadas são de caráter pessoal e intransferível, a DNT tem autorização para suspender de forma temporária a prestação de serviço de empresas que não cumpram com suas obrigações.

Reglamento para el Transporte de Encomiendas en Servicios Regulares Nacionales de Transporte de Pasajeros por Carretera

As empresas concessionárias e permissionárias de serviços regulares nacionais de transporte de passageiros por rodovia poderão realizar o transporte de encomendas nos armazéns dos ônibus, junto com a bagagem dos passageiros, desde que a bagagem seja a prioridade.

As encomendas podem ter até 30 kg, não poderão ser armas de fogo, materiais explosivos ou inflamáveis, nem ser considerados perigosos conforme o Reglamento Nacional sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera. Também não poderão ser transportados nenhum tipo de encomenda que ofereça riscos ou incomodo aos passageiros, animais vivos, as exceções estão especificadas no regulamento.

As informações do contratante devem ser coletadas, e o transportador pode exigir a violação da encomenda antes do envio caso necessário.

O excesso de peso é responsabilidade do transportador.

Infrações listadas no regulamento.

Instructivo: Certificado de necesidad de ómnibus y microbuses

Define que para a importação de veículos de transporte de passageiros com capacidade maior que dezoito passageiros, sendo ônibus ou miniônibus, as empresas interessadas devem requerer um Certificado de Necesidad à Dirección Nacional de Transporte. Listagem das informações necessárias para a obtenção do certificado.

Conselho de Ministros

Decreto nº 121/989: Prevencion de accidentes de transito. medidas de seguridad para el transporte terrestre.

As autoridades responsáveis pela fiscalização do Regulamento Nacional de Circulação Rodoviária estão autorizadas a realizar o teste do alcoolímetro para a constatação de teor alcoólico em condutores que circulem por vias públicas no território nacional. Caso o fiscal decida por fazer o teste, o motorista deve realizá-lo, não podendo voltar à direção.

Passageiros dos assentos dianteiros de veículos automotores de mais de duas rodas devem usar cintos de segurança (estes passando pela cintura e cruzando o torso).

Menores de 12 anos devem utilizar apenas os assentos traseiros.

O descumprimento dos artigos estabelecidos será considerado uma infração de grau 5, segundo o Regulamento Nacional de Circulação Rodoviária.

Decreto nº 132/003: Transporte terrestre. Transporte colectivo de pasajeros. Certificado de aptitud tecnica.

Todos os ônibus destinados à serviços departamentais devem ter o Certificado de Aptitud Técnica (CAT), expedido pelo serviço de inspeção do MTOP.

Reglamento para la concesion de servicios regulares de transporte de pasajeros por carretera y condiciones a cumplir por los omnibus afectados a otros servicios reglamento de servicios no regulares (ocasionales) de transporte colectivo de personas por carretera; reglamento para el transporte de encomiendas en servicios regulares nacionales de transporte de pasajeros por carretera.

Apresenta a definição dos tipos de serviços e a classificação dos tipos de veículos baseando-se na sua capacidade.

Veículos que realizem serviços ocasionais de transporte coletivo em caráter nacional ou internacional devem obter o Permiso Nacional de Circulación e o Certificado de Aptitud Técnica (CAT). Devem seguir as disposições do Artigo 16 da Lei 12.950, em conjunto com suas modificações e decretos regulamentários.

Os veículos devem cumprir as regulamentações vigentes da categoria na qual se enquadra.

Cargas e Passageiros

Dirección Nacional de Transporte – MTOP

Alta de empresas y vehículos

Altas de empresas são quando empresas de transporte se registram na DNT, outorgando um número chamado “código”. Altas de veículos são quando veículos são inscritos pela primeira vez na DNT, sendo outorgado um número de registro. Apresenta os documentos que os veículos e empresas devem apresentar para fazerem seus registros.

Dirección Nacional de Aduanas

Orden del Día 34/16: Modificación del Procedimiento para la declaración de Manifiestos de Cargas Terrestres- MIC/DTA.

Ordem para a revogação da Ordem do Dia 31/2013. Incorporação ao Procedimento a Declaración de Manifiestos de Cargas Terrestres MIC/DTA, posta em vigência pela Ordem do dia 36/2011.

Não sujeita à harmonização.

Conselho de Ministros

Decreto nº 118 - Regulamento Nacional de Circulação Rodoviária

Generalidades:

O trânsito é regulamentado pelo Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), controlado pelo Poder Ejecutivo e livre ao uso público. As Administrações Municipais deverão estabelecer as normas de trânsito complementares a este regulamento dentro de suas jurisdições.

Pistas são destinadas apenas para veículos; calçadas para pedestres e acostamentos para veículos em situações de emergência ou pedestres no mesmo sentido do fluxo de carros em situações em que não há outras vias para circulação. Laterais não pavimentadas poderão ser usadas por animais, pessoas e veículos.

Condutores:

Todo motorista só estará autorizado a conduzir veículos de tração mecânica se habilitado por autoridade competente para tal (condições estabelecidas pela Lei nº 16.585, de 22 de setembro de 1994). O requerimento para licença deve ser feito com a Intendência Municipal correspondente à localidade do condutor, devendo então ser encaminhado para realizar a aprendizagem.

Todo instrutor precisa ter no mínimo 21 anos de idade e licença de condutor correspondente à categoria que ensinará, sendo a licença já válida há no mínimo dois anos. A regulamentação das escolas de condutores deve ser feita pelo MTO, que também é responsável por estabelecer as regulamentações para a concessão da habilitação com validade em território nacional.

As licenças seguem as categorias A, B, C, D, E, F, G1, G2, G3 e H. A primeira licença expedida tem a validade de dois anos e após renovação, a cada dez anos. A partir dos 60 anos, renovação obrigatória a cada cinco anos; a partir dos 70, a cada três anos.

Veículos com características que não seguem o padrão de uso uruguaio poderão ter licenças provisórias emitidas pelas autoridades competentes pela localidade.

Licenças expedidas fora de território nacional serão válidas por até um ano, contando desde a última saída do seu titular no país em que foram geradas. Funcionários diplomáticos que sejam de países com relação de reciprocidade com o Uruguai, poderão apresentar documentação oficial de seus respectivos países, sendo então reconhecidos e habilitados a conduzir pelo Ministério das Relações Exteriores.

Todo condutor tem a obrigação de comunicar às autoridades competentes suas mudanças de endereço; de portar os documentos que comprovem sua habilitação e certifiquem o cumprimento das exigências técnicas do veículo, exibindo os documentos caso requisitados por autoridades. Funcionários de serviços públicos podem portar fotocópias autenticadas da documentação do veículo em uso.

É estritamente proibido conduzir veículos caso o condutor tenha suas condições físicas e mentais usuais afetadas. Em especial, é proibido conduzir veículos ou animais em estado de embriaguez, efeitos de drogas ou qualquer psicofármaco que possa afetar a condução segura.

Os condutores devem as sinalizações trânsito e as indicações dos fiscais de trânsito, devendo deter-se caso requisitado pelo fiscal.

É proibido fazer o reparo de veículos em vias públicas, abrindo exceção apenas em casos emergenciais, nos quais o reparo deve ser feito no mínimo de tempo possível e fora dos caminhos de circulação veicular.

Veículos ligados não podem ser abastecidos com combustível.

É dever dos condutores dirigir com responsabilidade e atenção para evitar acidentes em casos nos quais pedestres invadam áreas de circulação veicular, especialmente quando sejam crianças ou pessoas visivelmente fora de suas capacidades mentais plenas.

Veículos:

O MTOP deve organizar um Registro Nacional de Condutores, de modo a centralizar e compilar as informações para fins próprios.

Os veículos devem seguir os padrões estabelecidos pela Intendência Municipal responsável pela área de domicílio de seus proprietários. Qualquer mudança de endereço do proprietário; características estruturais do veículo ou qualquer alteração que impacte no regulamento estabelecido pelo Registro Nacional, deve ser registrada perante a autoridade municipal competente.

- Dimensões
- Luzes e refletores
- Freios
- Aparatos acústicos
- Outros elementos

Circulação de pedestres:

Pedestres devem circular pelas calçadas, sem provocar transtornos aos demais usuários. Não podem transportar bagagens ou animais que atrapalhem ou ofereçam riscos aos demais, salvo casos com autorização. Na falta de espaço destinado para a circulação de pedestres, devem circular pelas lado externo das estradas de frente para o tráfego.

Circulação veicular:

- Localização nas estradas
- Velocidades
- Ultrapassagem
- Preferência de passagem
- Voltas, paradas e mudanças de faixa
- Casos especiais
- Estacionamento
- Cruzamentos de linhas ferroviárias
- Veículos de emergência
- Veículos com rodas
- Transporte de cargas (Disposições básicas de senso comum segurança no transporte de cargas)

Decreto nº 59/002: Prevencion de accidentes de transito. MERCOSUR. Control de vehiculos de transporte terrestre de carga y de pasajeros. Certificado de aptitud tecnica vehicular.

É obrigatória a apresentação do CAT emitido pelo país de origem dos veículos estrangeiros de transporte de passageiros ou de cargas que transitem por rotas nacionais uruguaias.

Decreto nº 183/016: Reglamentacion del art. 385 de la ley 19.355, relativo al regimen de contrato de transporte.

Definição de conceitos de conceitos relacionados ao transporte de cargas.

Entende-se por documentação obrigatória no transporte nacional:

- a) Factura de venta ou remito;
- b) Guía Electrónica de Transporte de Carga.

Entende-se por documentação obrigatória no transporte internacional:

- a) Factura de venta ou remito;
- b) Guía Electrónica de Transporte de Carga;
- c) Documento Único Aduanero (DUA);
- d) Carta de Porte (CRT);
- e) Manifiesto de Transporte Internacional de Carga (MIC/DTA);
- f) Seguro

No caso do transporte de mercadorias perigosas, será requerido adicionalmente a documentação estabelecida no Artigo 33 do Reglamento Nacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera.

A Guía Electrónica de Transporte de Carga é a documentação que formaliza o Contrato de Transporte e responsabiliza as partes contratantes.

A DNT está autorizada a aplicar sanções em casos de descumprimento da normativa vigente.

Senado e Câmara de Representantes da República Oriental do Uruguai

Ley nº 16.585: Creacion y determinacion de cometidos de la Comision Nacional de Prevencion y Control de Accidentes de Transito.

Cria-se uma Comissão Nacional de Prevenção e Controle de Acidentes de Trânsito, composta por organismos públicos e instituições privadas listadas. Tem como finalidade coordenar tarefas para garantir a saúde e segurança pública das vias de trânsito nacional.

Não sujeita à harmonização.

Ley nº 19.276/2017

Aprovação do Código Aduaneiro Uruguaio.

Convencion sobre la Circulación Vial 1968

Aprovada pela Lei nº 15.011. Convenção aprovada em Genebra em 19 de setembro de 1949, na qual os Estados Contratantes adotam-na no intuito de facilitar os processos e a segurança da circulação internacional rodoviária.

Decreto nº 413/999: Vehiculos automotores con motor ciclo otto.

Permite a livre circulação, homologação, certificação, venda, importação, comercialização, licenciamento e uso de veículos automotores que utilizem motor de Ciclo Otto. Aplicação da Resolução GMC nº 128/996.

Decreto nº 366/013: Creacion de la Guia Electronica de Transporte de Carga y el Sistema de Informacion de Carga del Transporte Terrestre (SICTT).

Dispõe sobre a criação da Guia Electrónica de Transporte de Carga e o Sistema de Información de Carga del Transporte Terrestre (SICTT). Listagem das informações necessárias para a emissão do documento; procedimentos para a emissão e sanções pelo descumprimento das normas estabelecidas.

Resolución D.G.I. nº 798/2012: Documentación fiscal electrónica.

Se estabelecem as condições que regulem seu regime.

Codigo Aduanero Uruguayo

Regulamentação das atividades aduaneiras, fiscalização, pessoal envolvido, tributação e demais aspectos envolvidos no processo aduaneiro.

Leasing para transporte internacional

Descrição das condições e documentos que uma empresa de transporte registrada da DNT deve apresentar para fazer o processo de leasing comercial.

Renovación de habilitación

O trâmite da renovação da habilitação se realiza na CIRHE em Montevideo e no interior do país nas Oficinas Regionales. Existe um calendário que indica quando as empresas devem se apresentar, esse período começa 30 dias antes do vencimento das permissões para circulação nacional. Veículos que tenham o vencimento das permissões antes por algum problema documental ou técnico, devem se renovar independentemente.

Deve-se apresentar o Permiso Nacional de Circulación ou Cédula de Identificación ou Formulario H de todos os veículos. Os Certificados de DGI e BPS, junto com os seguros devem estar em dia.

As empresas de transporte profissional de cargas devem a cada dois anos apresentar um documento comprovando que mais de 50% dos seus ingressos correspondem ao transporte de carga para terceiros.

2. Tarifas e pedágios

Cargas e Passageiros

Decreto nº 218/009: REGLAMENTACION REGIMEN DE PRECIOS Y BENEFICIOS EN EL TRANSPORTE COLECTIVO REGULAR DE PERSONAS POR CARRETERA.

Decreto nº 90/16: FIJACION DE TARIFAS DE PEAJES

Fixa-se a partir deste Decreto, as tarifas de pedágio listadas no documento a serem pagas pelos usuários nos postos de arrecadação operados pelas concessionárias do MTOP nas rotas nacionais uruguaias.

Decreto nº 67/016: FIJACION DE TARIFAS DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS. MARZO 2016.

Decreto nº 60/017: FÍJASE EL VALOR DE LA TARIFA DE PASAJERO - KILÓMETRO PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA EN LÍNEAS NACIONALES.

3. Seguros

Cargas

Banco Central do Uruguai

Acordo Banco Central do Uruguai 1.67 (XVI)

Seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional - danos a carga transportada.

Cargas e Passageiros

IMPO/ UNASEV

Ley nº 18.191: TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EM EL TERRITORIO NACIONAL

Dispõe sobre princípios básicos de trânsito; terminologias e conceitos utilizados; disposições gerais; regras gerais de circulação; condutores; veículos; sinalização viária; acidentes e seguros obrigatórios; medidas de prevenção e controle; infrações e sanções de trânsito.

Senado e Câmara de Representantes da República Oriental do Uruguai

Ley nº 18.412: SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOTORES (SOA) POR ACCIDENTES QUE CAUSEN DAÑOS A TERCEROS.

Responsabilidade civil por danos corporais causados a terceiros por determinados veículos de circulação terrestre e maquinarias.

Decreto nº 381/009: REGLAMENTACIÓN DE LA LEY nº 18.412 SOBRE SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOTORES POR ACCIDENTES QUE CAUSEN DAÑOS A TERCEROS

Para a regulamentação da Lei nº 18.412, o Decreto estabelece entendimentos sobre termos e processos mencionados na Lei.

4. Produtos perigosos

CARGAS

Conselho de Ministros

Decreto nº 560/003: APRUÉBASE EL TEXTO DEL REGLAMENTO NACIONAL SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Aprova o Regulamento Nacional sobre o Transporte Rodoviário de Mercadorias Perigosas para as rotas de jurisdição nacional e altera os artigos 7.19, 22.5, 22.6, 22.7, 22.8, 22.9, e 22.12 do Regulamento Nacional de Circulação Rodoviária.

Não sujeita à harmonização.

Reglamento Nacional sobre el Transporte de Mercancias Peligrosas por Carretera

Disposições Preliminares

Este regulamento dispõe sobre regras e procedimentos que devem ser adotados para a realização do transporte de mercadorias que apresentem algum tipo de risco.

Para o transporte rodoviário nacional de mercadorias perigosas será aplicado o estabelecido pelo Anexo II do Acordo para Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas no MERCOSUL, juntamente com o presente Regulamento e o Regulamento Nacional de Circulação Rodoviária.

Condições de Transporte

O transporte de mercadorias perigosas só pode acontecer quando realizado por veículos devidamente autorizados e equipados, contendo as características técnicas necessárias para garantir a segurança e manuseio do material transportado.

Os veículos e equipamentos especializados para este tipo de transporte devem ser fabricados de acordo com as normas técnicas vigentes.

É responsabilidade da autoridade competente fiscalizar a adequação dos veículos para o transporte, juntamente com a emissão do Certificado de Habilitação.

Veículos e equipamentos utilizados só poderão ser utilizados para qualquer outro fim depois de devidamente limpos e descontaminados completamente. As condições para a limpeza e descontaminação devem ser estabelecidas pelo fabricante, sendo a responsabilidade desse processo à critério do fabricante ou do expedidor, definido pelo contato de transporte.

Devem portar equipamentos para situações de emergência conforme as normas vigentes.

Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas a granel devem contar com um elemento registrador das operações.

Veículos que transporte explosivos ou inflamáveis não poderão rebocar nenhum acoplado.

O acondicionamento correto e apropriado das cargas é responsabilidade do expedidor, seguindo as especificações do fabricante da carga. Em casos de produtos importados, fica a responsabilidade ao importador, tomando as providências necessárias com o expedidor.

É proibido o transporte de qualquer outro tipo de mercadoria nos contentores de produtos perigosos, exceto em caso de compatibilidade entre as mercadorias. São consideradas incompatíveis mercadorias que em contato com outras tenham alterações físicas ou químicas que apresentem algum tipo de risco.

O transporte dessas mercadorias deve ter itinerário previamente programado pelo transportador, de forma a evitar áreas com tráfego intenso de pessoas e veículos, assim como áreas em que possíveis acidentes possam danificar o ambiente natural.

O condutor deve portar os documentos que comprovem sua habilitação para o transporte do respectivo tipo de carga. Também só poderá estacionar para descanso em áreas autorizadas pelas autoridades competentes.

Documentação para o Transporte

Consta uma lista de documentos que devem ser portados pelo condutor do veículo para o transporte.

Procedimentos de Emergência

O transporte deve ser realizado seguindo as condições do fabricante e do expedidor, adotando todas as medidas possíveis para assegurar a segurança das mercadorias, das vias e dos envolvidos no processo de traslado. Em casos de adversidades, o condutor deve interromper a viagem e entrar em contato com as devidas autoridades e responsáveis.

Deveres, Obrigações e Responsabilidades

Todas as partes envolvidas no processo (fabricante do produto, fabricante do veículo, contratante, expedidor, destinatário e transportador) de traslado deverão fornecer a documentação necessária para outras partes, bem como todas as instruções, especificações, informações e equipamentos que garantam a segurança durante o transporte, em casos de emergência e na posterior limpeza e descontaminação.

A fiscalização do cumprimento das disposições constadas no Regulamento será exercida pelas autoridades competentes. Observada qualquer irregularidade, é autorizada a retenção do veículo e carga.

Infrações e Penalidades

Lista de infrações e suas respectivas penalidades.

Disposições Transitórias

Definição de medidas de segurança para o transporte com seus respectivos prazos. Todas as medidas já foram implantadas, visto que o prazo máximo é de três anos e o regulamento entrou em vigor em 2003.

MERCOSUL/ ANTT/ CNTSV/ DINATRAN/ MTOP

Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR

Caracteriza conceitos para o entendimento dos Acordos relacionados às Cargas Perigosas.

Cargas perigosas são mercadorias que apresentem risco à saúde das pessoas. Elas devem ser classificadas como perigosas ou não pelo seu fabricante ou expedidor, desde que orientado pelo fabricante.

Caracteriza risco como a relação entre o perigo da substância com outros fatores, como o transporte, contato, entre outros. A classificação de risco gera uma etiqueta correspondente, tendo 5 possíveis classificações:

1. Explosivo;
2. Gases;
3. Líquidos Inflamáveis;
4. Sólidos inflamáveis, substância sujeitas a combustão espontânea, substâncias que em contato com a água liberam gases inflamáveis;
5. Peróxidos Orgânicos;
6. Substâncias tóxicas e substâncias infecciosas;
7. Substâncias radioativas;
8. Substâncias corrosivas;
9. Substâncias e objetivos perigosos variados.

Após classificado o nível de risco, a mercadoria recebe um número ONU, que a identifica internacionalmente. Também são utilizados critérios Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Produtos Químicos (SGA).

Quanto à documentação, fica definido que é obrigatório o porte dos documentos listados: declaração com a descrição correta da mercadoria transportada; instruções escritas sobre procedimentos de emergência; documento comprovando a habilitação do condutor para este tipo de produto; autorização do veículo para o transporte de mercadorias perigosas; Inspeção Técnica Veicular (ITV) e outras declarações ou documentações previstas.

As embalagens ou recipientes destinados a esses produtos precisam ser previamente testadas e aprovadas segundo a regulamentação de cada Estado. Deve ser marcada e etiquetada adequadamente com as indicações para mercadorias perigosas.

A sinalização para os veículos de transporte de mercadorias perigosas encontra-se ilustrada na cartilha, junto com pictogramas relacionados.

Todos os procedimentos estabelecidos têm a função de garantir a segurança de todas as partes envolvidas no transporte destes bens, bem como assegurar que em casos de acidentes, haja instruções suficientes para minimizar os danos.

Dirección Nacional de Transporte - MTOP

Curso de Capacitación de Conductores

Estabelece que todos condutores de veículos para o transporte rodoviário de mercadorias perigosas deverão ser aprovados em um curso de capacitação para este tipo de transporte. Descrição destes cursos.

Descripción de la normativa vigente

Descrição das duas normativas relacionadas com o transporte de mercadorias perigosas no Uruguai: O Acordo para Facilitação de Transporte de Mercadorias Perigosas no MERCOSUL e o Decreto nº 560 que aprova o Regulamento Nacional sobre o Transporte Rodoviários de Mercadorias Perigosas para as rotas de jurisdição nacional.

Não sujeita à harmonização.

5. Normas técnicas

Cargas

Ministerio de Economía y Finanzas

Decreto nº 131/996: INSPECCION TECNICA VEHICULAR PARA TRANSPORTE DE CARGA

O MTOP inspecionará as unidades de transporte de carga geral com antiguidade maior que vinte anos. A norma não afeta os veículos de transporte de mercadorias perigosas, que tem regulamentação específica para fiscalização.

Na primeira etapa o veículo irá ser avaliado nas questões de segurança na circulação: freios, luzes e direção. Se aprovado, recebe um certificado provisório por 6 meses. Na segunda etapa, que deverá ser realizada antes do término da validade do primeiro certificado, será feita mais uma inspeção. É necessária a aprovação nesta segunda etapa para a concessão do CAT definitivo.

Ministério da Defesa Nacional

Ley nº 19.117: APROBACION DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, DE 1972, EN SU FORMA ENMENDADA (C.S.C. 1972 ENMENDADO)

Adesão do Convênio Internacional sobre a Segurança dos Contentores (CSC) de 1972.

Ministério de Transporte e Obras Públicas (MTOP)

Decreto nº 311/007: MODIFICACION DEL REGLAMENTO DE LIMITES DE PESO PARA LOS VEHICULOS QUE CIRCULAN POR RUTAS NACIONALES

Modifica a redação do Regramento de Limites de Peso e substitui o anexo pelo presente no decreto. Revoga o Decreto nº 232/93.

Não sujeita à harmonização.

Decreto nº 533/008: REQUISITOS DE VEHICULOS TIPO REMOLQUE O SEMIRREMOLQUE

Estabelece as condições e especificações que os veículos de reboque ou semirreboque devem estar de acordo para que possam circular. Devem receber um aval de um engenheiro industrial mecânico responsável, seguindo as especificações técnicas mencionadas. Qualquer mudança de estrutura deve ser previamente aprovada pela DNT.

Decreto nº 49/009: VEHICULOS DE CARGA Y PASAJEROS. ADECUACION DE LA REGLAMENTACION SOBRE INSPECCION TECNICA

Define que veículos de transporte com capacidade de carga acima de 5 toneladas deverão obter por uma única vez o Certificado de Aptidão Técnica (CAT) pelo MTOP, após uma prévia inspeção técnica. Caso o veículo não esteja nos padrões estabelecidos, pode ser aprovado de forma condicional, recebendo um CAT provisório até a adequação em no máximo 60 dias.

Em casos de anomalias administrativas (alterações na documentação ou na estrutura de forma não autorizada), a inspeção técnica não será realizada.

O transporte de cargas só pode ser realizado em veículos com o CAT regularizado e válido, de acordo com as indicações do manual aprovado pelo Decreto nº 451.

A Direção Nacional de Transporte pode criar um regime de inspeção técnica para veículos ou maquinários que circulem pela Rotas Nacionais, sendo estas inspeções realizadas em fábricas de controle técnico veicular autorizadas.

Reglamento de Transporte de Productos Forestales en Rutas Nacionales

Os veículos utilizados para o transporte de produtos florestais devem ser utilizados apenas para este fim, seguindo a norma vigente sobre o Regulamento de Limite de Pesos para Veículos em Rotas Nacionais e o Regulamento Nacional de Circulação Viária.

Devem transportar os materiais de modo que a estabilidade do veículo não seja afetada, tendo painéis metálicos dianteiros e traseiros resistentes para impedir o movimento da carga e painéis laterais que impeçam a queda, dispersão ou escorrimento de cargas.

O transportador juntamente com o contratante é responsável pelo cumprimento das normas de segurança, sendo passíveis de sanções caso descumpram o presente Regulamento.

Tabla de Pesos Brutos Máximos autorizados por fabricantes para vehículos autopropulsados

Tabela de Pesos Brutos Máximos autorizados por Fabricantes para Veículos Autopropulsados.

Passageiros

Presidente da República

Decreto nº 18/991: APROBACIÓN DEL REGLAMENTO GENERAL PARA OMNIBUS

Aprova o Regulamento para Ônibus. Determina que os ônibus nacionais e internacionais de transporte de passageiros deverão cumprir as especificações do Regulamento Nacional de Circulação Viária, devendo obter aprovação dos padrões técnicos do Decreto nº 445. É obrigação das empresas manter seus veículos em perfeitas condições para a circulação, realizando revisões periódicas.

São divididos em suburbanos (curto tempo e distância, com embarques e desembarques frequentes de passageiros sem bagagens) ou carreteros (distância e tempo de viagem maiores, com limitados embarques e desembarques de passageiros com bagagens).

Define micro-ônibus como aqueles que tem capacidade menor que 26 assentos, sem a inclusão do condutor.

Os ônibus devem ter portas de serviço e portas de emergência seguindo as indicações listadas; pintura aprovada pela Direção Nacional de Transporte; piso, janelas e assentos seguindo os aspectos técnicos também explanados no Decreto.

Ministério de Transporte e Obras Públicas (MTO) - Direção Geral de Transporte por Rodovias

Modelos de Ómnibus Homologados

Empresas que solicitem a mudança de estrutura para um veículo de transporte de carga ou passageiros, entendendo mudança como qualquer alteração feita em um veículo comercial de transporte de carga ou de passageiros em que características originais de fábrica sejam modificadas, devem se apresentar ao CIRHE com um informe técnico e um aval profissional por um engenheiro industrial mecânico, acrescida com a documentação listada no instrutivo.

Não sujeita à harmonização.

Cargas e Passageiros

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Decreto nº 326/986: APROBACION DEL REGLAMENTO DE LIMITES DE PESO PARA VEHICULOS QUE CIRCULAN POR LAS RUTAS NACIONALES

Aprova o Regulamento de Limites de Peso para Veículos que circulam por Rotas Nacionais. Regulamento em anexo.

Decreto nº 206/996: VIGENCIA DE RESOLUCIONES DEL GRUPOMERCADO COMUN DEL MERCOSUR REQUISITOS TECNICOS PARA AUTOMOTORES

Aprovação das Resoluções GMC nº: 26/93; 65/92; 26/94; 27/94; 28/94; 29/94; 30/94; 31/94; 32/94; 33/94; 34/94; 37/94; 38/94; 83/94; 84/94; 85/94; 86/94; 87/94 e 88/94.

Instructivo - Avals Técnicos

Empresas que solicitem a inscrição de um reboque ou semirreboque ainda não registrado na DNT deverão se apresentar ao Centro Integral de Registración e Habilitación de Empresas (CIRHE) com um informe técnico e um aval profissional por um engenheiro industrial mecânico, contando ainda com a documentação listada no instrutivo.

Decreto nº 246/007: INSPECCION TECNICA VEHICULAR PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

A partir da vigência deste decreto, a Empresa Concessionária do Serviço de Inspeção Técnica Veicular controlará as luzes, elementos refletores, freios, direção e cinto de segurança de veículos de transporte de cargas, que devem ser inspecionados segundo a regulamentação vigente. Estes critérios são os únicos que podem impedir a concessão do CAT, todos os outros elementos que não estejam em consonância com a regulamentação vigente serão classificados como Defeito Leve. A presente norma não afeta os veículos habilitados para a circulação internacional de cargas e de cargas perigosas.

Reglamento para la Homologacion de tipos de Vehiculos Automotores de Transporte Colectivo de Personas y de Cargas por Carretera y Anexos

Definição de conceitos básicos para o entendimento do processo de homologação de veículos automotores que trabalham com o transporte coletivo de pessoas e cargas por rodovia.

O fabricante nacional ou estrangeiro ou ainda seus representantes devem se enquadrar nas seguintes disposições listadas no Regulamento para que tenham seus veículos homologados, ou seja, que seus veículos estejam em consonância com os requisitos de identificação, segurança veicular, meio ambiente e sonoros estabelecidos pela Direção Nacional de Transporte (DNT).

Deve-se solicitar a homologação com 90 dias de antecedência à comercialização do veículo. A documentação apresentada deve ser analisada em 30 dias úteis pela entidade à qual foi delegada a atividade. A DNT pode exigir a apresentação do veículo para comprovar por meio de uma ITV o cumprimento da normativa.

Cada um dos fabricantes das partes do veículo deve realizar a homologação correspondente ao seu procedimento. Em casos de alterações, o veículo deve ser submetido à DNT com a documentação relativa à nova mudança.

Não será permitida a circulação de veículos que não sejam homologados pelas diferenças existentes entre os requisitos listados no Capítulo IV do presente Regulamento. A DNT pode negar a homologação de veículos que não estejam em conformidade com a normativa nacional, ainda que estes estejam coerentes com a normativa vigente no seu país de origem.

O fabricante ou o seu representante legal tem a obrigação de fornecer ao comprador do veículo, um certificado de conformidade.

Inspección Técnica Vehicular

Divulgação de um guia para explicar as Inspeções Técnicas Veiculares (ITV).

Em 1995 o MTOP implantou o serviço de ITV por uma empresa licenciada, a SUCTA AS., prestando este serviço através de uma fábrica fixa com quatro linhas de inspeção e duas estações móveis.

A normativa vigente prevê uma ITV obrigatória anual para veículos de passageiros que realizem serviços sob jurisdição do MTOP, e também para veículos com capacidade de carga maior que 5 toneladas que circulem por rotas nacionais.

Os veículos com capacidade de carga maior que 2 toneladas e menor que 5 toneladas devem registrar-se por uma única vez na DNT, obtendo o Certificado de Aptidão Técnica (CAT).

O resultado da ITV pode ser: aprovado; condicional (defeitos graves com um máximo de 60 dias para reparo, podendo prestar serviços durante este tempo) ou reprovado (defeitos muito graves com um máximo de 90 dias para reparo, sem autorização para realizar serviços durante este tempo), sendo assim concedido ou não o CAT.

Os métodos de inspeção são a inspeção visual e a inspeção com equipamentos. Os elementos inspecionados são: interior do veículo, exterior do veículo, carroceria, iluminação, freios, direção, eixos e suspensão, chassi, motor, tacógrafo e transmissão dos dados de gerados pela circulação.

Dirección Nacional de Transporte – MTOP

Decreto nº 260/995: REQUISITOS DE INSPECCIONES TECNICAS VEHICULARES PARA LOS VEHICULOS DE CARGA PERMISO DE CIRCULACION O HABILITACION PARA EL TRANSPORTE

Todos veículos com capacidade de carga igual ou acima de 5 toneladas que realizem serviços sob a jurisdição do MTOP devem realizar suas inspeções técnicas veiculares anualmente. A data de uso deve começar a ser contada a partir da primeira padronização realizada. Para esses veículos deve ser realizada uma inspeção inicial para a concessão da Permissão de Circulação ou Habilitação para o Transporte de Passageiros.

Decreto nº 206/010: REGLAMENTACION DE LA OBLIGACION DEL USO DE CINTURON DE SEGURIDAD. LEY DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

É obrigatório o uso do cinto de segurança pelos condutores e todos passageiros em vias urbanas, suburbanas e rurais.

Os veículos automotores devem constar de cintos segurança de três pontas em todos os assentos. Veículos de três ou mais rodas que se padronizem pela primeira vez, devem ter que todos seus lugares cintos de três pontas. Veículos listados no Artigo 31º A) e B) da Lei 18.191, no quais a estrutura não permite o uso do cinto de três pontas e nos assentos centrais dos veículos com capacidade para mais de dois passageiros em cada fila de assentos, deverão ter constam de cintos com no mínimo duas pontas.

Todos veículos importados até 180 dias antes da promulgação do presente Decreto, deverão estar de acordo com o estabelecido.

Decreto nº 2/015: ARMONIZACION DE LOS VALORES DE REFERENCIA DE CAPACIDAD DE CARGA Y DE PESO BRUTO TOTAL QUE PUEDA AFECTAR EL REGIMEN DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Os veículos já inscritos na DNT não sofrerão as presentes considerações listadas no Decreto. Veículos com peso bruto maior ou igual a 3500 kg e inferior a 6500 kg, com capacidade de carga menor que 2000 kg não tem obrigação de registrar-se.

Conselho de Ministros

Decreto nº 338/999: CONTROLES SANITARIOS: REGIMEN DE CONTROL FITO Y ZOOSANITARIO EN VEHICULOS Y EQUIPAJES

Estabelece um regime de controle fito e zoonitário para todos veículos de que ingressem no Uruguai por qualquer meio de transporte. O controle será realizado por funcionários competentes das Direcciones Generales de Servicios Agrícolas y Servicios Ganaderos.

É autorizada a intervenção sobre animais, vegetais e mercadorias que desrespeitem a listagem de animais, vegetais, produtos ou subprodutos de origem animal e vegetal que por lugar de procedência ou outras circunstâncias fito e zoonitárias não possam ingressar ao território nacional. Toda documentação referente ao transporte deve ser apresentada caso requisitada pelos fiscais.

Presidente da República

Decreto nº 20/990: TRANSPORTE TERRESTRE TRANSPORTE COLECTIVO TRANSPORTE DE PASAJEROS; TRANSPORTE DE CARGA

Os ônibus que realizem serviços nacionais e internacionais e veículos de transporte de carga com capacidade superior à 5 toneladas deverão obter o CAT, que será expedido pelo serviço de inspeção habilitado. Esses veículos devem ser inspecionados para verificar se estão conforme a regulamentação vigente e em condições de circulação adequadas.

A inspeção técnica para veículos acima de 5 toneladas é anual e obrigatória.

A DNT pode exigir inspeção veiculares antes da concessão de habilitação e em casos de modificações estruturais. A Direção deve estabelecer lugares para a inspeção (concessionárias) e as características dos certificados a serem expedidos.

A circulação em rotas nacionais sem a documentação necessária gera infrações, com as seguintes multas:

- A) 25 U.R. (Unidades Reajustables), quando o veículo não possui CAT vigente;
- B) 5 U.R. (Unidades Reajustables) quando não possui CAT.
- C) No caso de reincidência, os montantes de U.R. se duplicam.

O fiscal poderá retirar a documentação. O condutor tem um prazo de dez dias para regularizar sua documentação.

Decreto nº 159/997: ARMONIZACION DE LAS REGULACIONES TECNICAS SOBRE EL INTERCAMBIO DE VEHICULOS ENTRE LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR

Decreto que põe em vigência a Resolução nº 128/996 - Limites Máximos de Emissão de Gases Poluentes e Ruídos para veículos automotores.

Decreto nº 60/998: SE APLICA CLASIFICACION DE VEHICULOS DEL MERCOSUR

Incorpora ao ordenamento jurídico uruguaio a Resolução GMC nº 35/94.

Decreto do PE nº 434/009 de 28/09/09

Internalização da Resolução 064/2008/GMC/MERCOSUL: Uso de faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.

Decreto nº 434/009: RESOLUCION DEL GMC nº 64/08. USO DE BANDAS REFLECTIVAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE CARGAS O PASAJEROS

Incorpora ao ordenamento jurídico uruguaio a Resolução GMC nº 64/08.

Decreto nº 328/012: INCORPORACION AL ORDENAMIENTO JURIDICO INTERNO DE LA RESOLUCION DEL GMC nº 25/11. CABINA DORMITORIO EN VEHICULOS AFECTADOS AL TRANSPORTE INTERNACIONAL AUTOMOTOR DE CARGAS

Incorpora ao ordenamento jurídico uruguaio a Resolução GMC nº 25/11.

Decreto nº 329/012: INCORPORACION AL ORDENAMIENTO JURIDICO INTERNO DE LA RESOLUCION DEL GMC nº 26/11. SISTEMA NORMALIZADO DE MEDICION DE LA CARGA UTIL DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS

Incorpora ao ordenamento jurídico uruguaio a Resolução GMC nº 26/11.

Dimensiones y Pesos Máximos de Vehículos de Transporte

Definição de altura, largura e extensão máximas para veículos de transporte de carga e passageiros. Estabelecimento de peso máximo para cada tipo de veículo de transporte de carga.

6. Infrações e sanções

Cargas

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Decreto nº 270/011: APLICACION DE SANCIONES PARA LOS VEHICULOS CON PESO BRUTO TOTAL SUPERIOR A 24 TONELADAS

Determinação de sanções para desvio de rota e excesso de peso de veículos transportadores de carga.

Passageiros

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Lei nº 17.296: PRESUPUESTO NACIONAL DE SUELDOS GASTOS E INVERSIONES. EJERCICIO 2000-2004.

MTOP decreta pelo Inciso 10, Artigo 284º que em casos de infrações de trânsito, os funcionários não estão habilitados a retirar qualquer documento do condutor ou do veículo. A exceção se dá com veículos que seguem padrões internacionais ou casos previstos pelo Artigo 25º da Lei nº 16.585.

Decreto nº 103/010: APROBACION DEL REGLAMENTO DE INFRACCIONES Y SANCIONES EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA EN SERVICIOS INTERDEPARTAMENTALES.

Cargas e Passageiros

Senado e Câmara de Representantes da República Oriental do Uruguai

Lei nº 18.113/007: CREACION DE LA UNIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Unidade Nacional de Segurança Jurídica (UNASEV)

Reglamento de Infracciones y Sanciones em el Transporte de Pasajeros por Carretera em Serviços Departamentales

Aprovação do Regulamento de Infracciones y Sanciones en el Transporte de Pasajeros por Carretera em Servicios Interdepartamentales. Listagem de infrações e sanções para: Regime de Concessões e Permissões; Exploração de Serviços; Aspectos Tarifários; Material em Circulação e Instalações Fixas; Relação das empresas com os usuários e Relação das empresas com a Administração.