

## **RELATÓRIO PARCIAL COMPARATIVO 2**

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



# FICHA TÉCNICA

## **Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)**

**Diretor-geral:** Jorge Luiz Macedo Bastos

**Diretor:** Sérgio de Assis Lobo

**Diretor:** Mário Rodrigues Júnior

**Diretora:** Elisabeth Alves da Silva Braga

**Diretor:** Marcelo Vinaud Prado

## **Assessoria Técnica para o Transporte Internacional – ASTEC**

**Chefe:** Noboru 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 Cancellier de Olivo

Nelson Caldeira Júnior

Renata Franco Trevisan

Rubia Steiner

**Bolsistas**

Ana Ribeiro Grossi Araújo

Anderson Schmitt

Beatriz de Oliveira

Dayane Peppler

Debora Torres

Graziele Nack

João Lemos da Costa Altenfelder Batista

Mariana Marques Cordeiro

Marina Granato

Rafaela Luchese Barbieri

Renan Abdalla Leimontas

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 perante os 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 os anexos resultantes dessas reuniões, complementarmente ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) e a diretrizes, decisões, resoluções, leis, portarias e decretos, constituem o arcabouço legal que rege o transporte internacional terrestre.

A ANTT tem integrado as 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. Do mesmo modo, a ANTT participa das Reuniões do Subgrupo Técnico do Subgrupo de Trabalho 5 – Transporte do Mercosul (SGT-5), com o tema “Harmonização dos procedimentos de fiscalização”, que foi criado visando ao avanço em questões 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 regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil ou que provoquem conflito com estes, conforme estabelecido pelo art. 32 da Lei nº 10.233/2001 (BRASIL, 2001).

O Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 002/2014 ANTT/UFSC, firmado entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) por meio de seu Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), permitiu que a Agência tivesse um panorama da legislação brasileira pois abrangeu 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 das câmaras do Mercado Comum do Sul (Mercosul); de acordos internacionais; de leis, decretos-lei e decretos do Poder Executivo da Presidência da República; de portarias do MTPA; de resoluções e portarias da ANTT; de resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran); de resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); de 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.

Este estudo, por outro lado, elaborado em continuidade às atividades do TED nº 002/2014 ANTT/UFSC, tem como objetivo reunir os instrumentos normativos da Argentina, da Bolívia, do Chile, da Guiana, da Guiana Francesa, do Paraguai, do Peru, do Uruguai e da Venezuela, realizando as 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 para a elaboração dos Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros. Assim, será possível 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 do Chile .....	29
Figura 2 – Malha rodoviária do Peru.....	35
Figura 3 – Corredor Bioceânico Rodoviário Chile – Brasil.....	40
Figura 4 – Malha rodoviária: Brasil e Chile.....	41
Figura 5 – Malha ferroviária: Brasil e Chile Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).....	44
Figura 6 – Malha rodoviária: Brasil e Peru .....	49
Figura 7 – Malha ferroviária: Brasil e Peru.....	52
Figura 8 – Traçado da Ferrovia Bioceânica, segundo o governo boliviano .....	53
Figura 9 – Participantes da reunião no Ministerio de Transportes y Comunicaciones do Peru .	57
Figura 10 – Participantes da reunião com a SUTRAN.....	59
Figura 11 – Participantes da reunião na Anatec-Deintra .....	61
Figura 12 – Participantes da reunião com o MTT do Chile .....	63
Figura 13 – Participantes da reunião com a Fenabus .....	65
Figura 14 – Participantes da reunião com a AGETICH.....	66

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados de geografia e demografia do Chile.....	27
Tabela 2 – Longitude da rede viária nacional, segundo região e classificação (em km).....	29
Tabela 3 – Movimento internacional de passageiros, chilenos e estrangeiros .....	30
Tabela 4 – Dados de geografia e demografia do Peru .....	34
Tabela 5 – Empresas e parque veicular de transporte rodoviário de cargas (2011-2015) .....	35
Tabela 6 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Chile.....	40
Tabela 7 – Frota das empresas brasileiras e chilenas habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional entre os países .....	41
Tabela 8 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Chile .....	43
Tabela 9 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Peru .....	49

Tabela 10 – Frota das empresas brasileiras e peruanas habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional entre os países.....	50
Tabela 11 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com o Peru .....	50
Tabela 12 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Peru.....	52
Tabela 13 – Normativas consideradas para o tema de tarifas.....	102
Tabela 14 – Tabela de emolumentos .....	103
Tabela 15 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados.....	122
Tabela 16 – Responsabilidade civil por danos a passageiros .....	123
Tabela 17 – Itens analisados e lista de normas identificadas .....	142
Tabela 18 – Limites de peso dos veículos no Mercosul .....	143
Tabela 19 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul.....	143
Tabela 20 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de passageiros na CAN .....	144
Tabela 21 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de cargas na CAN.....	144
Tabela 22 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros na CAN.....	144
Tabela 23 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros no Peru .....	145
Tabela 24 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de cargas e passageiros no Peru .....	145
Tabela 25 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de cargas e passageiros no Chile.....	146
Tabela 26 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros no Chile .....	146
Tabela 27 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul .....	148
Tabela 28 – Limites de ruídos para veículos no Brasil.....	149
Tabela 29 – Limites de ruídos por zonas de aplicação no Peru .....	149
Tabela 30 – Limites de ruídos para veículos no Chile .....	149
Tabela 31 – Normativas analisadas para mais de um tema.....	385

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Peru Fonte: Brasil (2005). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).....	48
Quadro 2 – Comparação Licenças Originária e Complementar ATIT, Brasil, Chile e Peru .....	79

Quadro 3 – Comparação do Manifesto Internacional de Carga ATIT, Brasil, Chile e Peru .....	87
Quadro 4 – Comparação Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário ATIT, Brasil, Chile e Peru .....	89
Quadro 5 – Normativas analisadas para o tema Seguros .....	124
Quadro 6 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos.....	131

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABS	<i>Anti-lock braking system</i> (Sistema de travagem antibloqueio)
ACC	Autorização para Conduzir Ciclomotor
AE	Autorizações Específicas
AET	Autorização Especial de Trânsito
AGETICH	Asociación Gremial Chilena de Empresarios del Transporte Internacional (Associação Gremial Chilena de Empresarios de Transporte Internacional)
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
AliceWeb	Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior
ALL	América Latina Logística
Anatec	Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Cargas (Associação Nacional do Transporte Terrestre de Cargas)
ANTF	Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Anvisa	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ATIT	Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre
CAMCHILE	Câmara de Comércio Brasil Chile
CAN	Comunidade Andina das Nações
Capebras	Cámara Binacional de Comercio e Integración Perú Brasil (Câmara Binacional de Comércio e Integração Peru Brasil)
CAT	Certificado contra Accidentes de Tránsito (Certificado contra Acidentes de Trânsito)
CCM	Comissão de Comércio do Mercosul
CF	Constituição Federal
CIA	Central Intelligence Agency (Agência de Inteligência Central)
CIEF	Coordenação de Informações Econômico-Fiscais
CITV	Certificado de Inspeção Técnica Veicular
CMSV	Consejo Nacional de Seguridad Vial (Conselho Nacional de Segurança Rodoviária)

CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNPJ	Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
CNT	Confederação Nacional do Transporte
COFINS	Contribuição para Financiamento da Seguridade Social
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONASET	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Comissão Nacional de Segurança de Tránsito)
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
CPF	Cadastro de Pessoas Físicas
CRLV	Certificados de Registro e Licenciamento de Veículo
CRT	Conhecimento de Transporte Internacional Carta de Porte Internacional
CSA	Coordenações dos Sistemas Aduaneiro
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTV	Combinações para Transporte de Veículos
CVC	Combinação de Veículos de Carga
DAMDFE	Documento Auxiliar do Manifesto de Documentos Fiscais
Deintra	Departamento Internacional de Transporte
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre (Direção Geral de Transporte Terrestre)
DL	Decreto Legislativo
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOU	Diário Oficial da União
DPRF	Departamento de Polícia Rodoviária Federal
DPVAT	Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não
DS	Decreto Supremo
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
DTM	Documento de Transporte Multimodal
ECOSOC Unidas)	Economic and Social Council of the United Nations (Conselho Econômico e Social das Nações Unidas)
EFE	Empresa de los Ferrocarriles del Estado (Empresa das ferrovias do Estado)
Fenabus	Federación Nacional de Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional e Internacional de Chile (Federação Nacional de Ônibus do Transporte de Passageiros Rural, Interurbano, Interregional e Internacional do Chile)
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FOB	Free on Board (Livre a Bordo)

---

IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
II	Imposto sobre Importação
IIRSA	Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana)
INDECOPI	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Instituto Nacional de Defesa da Competência e da Proteção da Propriedade Intelectual)
INE	Instituto Nacional de Estadísticas (Instituto Nacional de Estatísticas)
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
IPC	Índice de Preços ao Consumidor
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LOP	Licença Operacional
LPI	Logistics Performance Index (Índice de Performance Logística)
MDF-e	Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais
MDIC	Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MIC	Manifesto Internacional de Cargas
MINAM	Ministerio del Ambiente (Ministério do Ambiente)
Mincetur	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Ministério de Comércio Exterior e Turismo)
MMA	Ministerio del Medio Ambiente
MOP	Ministerio de Obras Públicas (Ministério de Obras Públicas)
MRE	Ministério das Relações Exteriores
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Ministério de Transportes e Comunicação)
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
MTT	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (Ministério de Transportes e Telecomunicações)
OFI	Operador Ferroviário Independente
OI	Organizações Internacionais
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OMC	Organização Mundial do Comércio
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
OTM	Operador de Transporte Multimodal
PBTC	Peso Bruto Total Combinado
PF	Polícia Federal
PIS	Programa de Integração Social

PPS	Permiso de Prestación de Servicios (Licença de Prestação de Serviços)
PRF	Polícia Rodoviária Federal
RCF-DC	Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa – Desvio de Carga
RCOTM-C	Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Carga
RCTR-C	Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga
RCTR-VI	Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional
RD	Resolución Directoral (Resolução Diretoral)
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
RF	Receita Federal
RM	Resolución Ministerial (Resolução Ministerial)
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga
RUC	Registro Único do Contribuinte
S/C	Sol Consular
SAI	Sistema Andino de Integración (Sistema Andino de Integração)
SCF	Sistema de Consulta de Frotas
SGT-5	Subgrupo de Trabalho 5
SINAC	Sistema Nacional de Carreteras (Sistema Nacional de Rodovias)
SNT	Secretaria Nacional de Transportes
SOAP	Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (Seguro Obrigatório de acidentes pessoais)
SOAPEX	Seguro Obligatorio de Accidentes Personales Causados por Vehículos Motorizados con Matrícula Extranjera (Seguro Obrigatório de acidentes pessoais causados por veículos motorizados com Placa estrangeira)
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
SRC	Seguro de Responsabilidade Social
STF	Supremo Tribunal Federal
SUNAT	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Superintendência Nacional de Aduanas e Administração Tributária)
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
SUTRAN	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías (Superintendência de Transporte Terrestre de Pessoas, Cargas e Mercadorias)
SVN	Sistema Nacional de Viação
SVS	Superintendencia de Valores y Seguros (Superintendência de Valores e Seguros)
TAF	Termo de Autorização de Fretamento
TAR	Termo de Autorização de Serviços Regulares
TCP	Transportador de Carga Própria
TEC	Tarifa Externa Comum

---

TED	Termo de Execução Descentralizada
TKU	Toneladas por Quilômetro Útil
TRIC	Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
TUPA	Texto Único de Procedimentos Administrativos
UF	Unidade da Federação
UF	Unidade de Fomento
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UIT	Unidade Impositiva Tributária
UNASUL	União das Nações Sul-Americanas
UTM	Unidade Tributária Mensal
ZIF	Zona de Integração Fronteiriça



# SUMÁRIO

<b>Introdução</b> .....	<b>23</b>
<b>1. Metodologia</b> .....	<b>25</b>
<b>2. Contextualização</b> .....	<b>27</b>
2.1. Chile.....	27
2.1.1. Geografia e demografia .....	27
2.1.2. Mapa rodoviário .....	28
2.1.3. Características gerais do transporte rodoviário de cargas .....	30
2.1.4. Características gerais do transporte rodoviário de passageiros.....	30
2.1.5. Ordenamento jurídico .....	30
2.1.6. Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre.....	31
2.1.7. Processo de incorporação de acordos internacionais .....	31
2.2. Peru.....	33
2.2.1. Geografia e demografia .....	33
2.2.2. Mapa rodoviário .....	34
2.2.3. Características gerais do transporte rodoviário de cargas .....	35
2.2.4. Características gerais do transporte rodoviário de passageiros.....	36
2.2.5. Ordenamento jurídico .....	36
2.2.6. Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre.....	37
2.2.7. Processo de incorporação de acordos internacionais .....	37
<b>3. Relações entre Brasil e Chile</b> .....	<b>39</b>
3.1. Interações fronteiriças.....	39
3.2. Malha rodoviária .....	40
3.3. Transporte rodoviário de cargas .....	41
3.4. Transporte rodoviário de passageiros.....	42
3.5. Malha ferroviária .....	43
3.6. Transporte ferroviário de cargas e passageiros .....	44
<b>4. Relações Brasil e Peru</b> .....	<b>47</b>
4.1. Interações fronteiriças.....	47
4.2. Malha rodoviária .....	49
4.3. Transporte rodoviário de cargas .....	50
4.4. Transporte rodoviário de passageiros.....	51
4.5. Malha ferroviária .....	52
4.6. Transporte ferroviário de cargas e passageiros .....	53
<b>5. Visitas técnicas</b> .....	<b>55</b>
5.1. Peru	55

5.1.1.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).....	55
5.1.2.	Empresa Expresso Internacional Ormeño S.A. ....	57
5.1.3.	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías (SUTRAN) .....	58
5.1.4.	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) ...	59
5.1.5.	Associação Nacional do Transporte Terrestre de Cargas (Anatec) – Departamento Internacional de Transporte (DEINTRA) .....	60
5.2.	Chile	61
5.2.1.	Ministério dos Transportes e Telecomunicações (MTT) do Chile – Subsecretaria de Transportes.....	62
5.2.2.	Federación Gremial Nacional del Transporte de Pasajeros Rural, InterUrbano, Interregional e Internacional de Chile (Fenabus) .....	64
5.2.3.	Asociación Gremial Chilena de Empresarios del Transporte Internacional de Carga por Carretera (AGETICH) e Empresa Vitores – Transporte Internacionais e Transportes del Sol .....	65
<b>6.</b>	<b>Análises comparativas.....</b>	<b>67</b>
6.1.	Autorizações, documentos de transporte e serviços .....	67
6.1.1.	Autorizações .....	67
6.1.2.	Documentos de transporte.....	85
6.1.3.	Serviços.....	92
6.2.	Tarifas e pedágios.....	100
6.3.	Seguros .....	106
6.3.1.	Seguros nacionais obrigatórios.....	109
6.3.2.	Seguros relativos a cargas e mercadorias.....	113
6.3.3.	Seguros relativos a passageiros e terceiros .....	116
6.4.	Produtos perigosos.....	124
6.5.	Normas Técnicas.....	132
6.5.1.	Itens obrigatórios dos veículos .....	134
6.5.2.	Limites de dimensões e pesos .....	143
6.5.3.	Limites ambientais.....	146
6.6.	Infrações e Sanções .....	150
6.6.1.	Infrações na operação de transporte internacional de passageiros .....	151
6.6.2.	Infrações na operação de transporte internacional de cargas .....	154
6.6.3.	Infrações na operação de transporte de produtos perigosos .....	156
6.6.4.	Fiscalização .....	160
6.7.	Transporte ferroviário de cargas e passageiros .....	162
	<b>Referências .....</b>	<b>181</b>
	<b>Apêndices .....</b>	<b>207</b>
	<b>Apêndice 1 – Resumos da legislação brasileira .....</b>	<b>209</b>
<b>1.</b>	<b>Autorizações, documentos de transporte e serviços .....</b>	<b>211</b>
1.1.	Cargas.. .....	211

1.1.1.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) .....	211
1.1.2.	Conselho Nacional de Trânsito (Contran) .....	212
1.1.3.	Coordenadoria Geral Do Sistema De Informações Econômico-Fiscais e do Sistema Aduaneiro (CIEF/CSA) .....	213
1.1.4.	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).....	213
1.1.5.	Departamento da Polícia Rodoviária Federal (DPRF) .....	213
1.1.6.	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).....	214
1.1.7.	Ministério dos Transportes.....	214
1.1.8.	Presidência da República .....	215
<b>1.2.</b>	<b>Passageiros .....</b>	<b>217</b>
1.2.1.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) .....	217
1.2.2.	Conselho Nacional de Trânsito (Contran) .....	224
1.2.3.	Ministério dos Transportes .....	224
1.2.4.	Presidência da República .....	225
1.2.5.	Secretaria da Receita Federal do Brasil .....	226
<b>1.3.</b>	<b>Passageiros e cargas .....</b>	<b>227</b>
1.3.1.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) .....	227
1.3.2.	Conselho Nacional de Trânsito (Contran) .....	228
1.3.3.	Presidência da República .....	229
<b>2.</b>	<b>Tarifas e pedágio .....</b>	<b>231</b>
2.1.	Cargas.. .....	231
2.1.1.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) .....	231
2.2.	Passageiros .....	232
2.2.1.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) .....	232
2.2.2.	Presidência da República .....	237
2.3.	Cargas e passageiros.....	238
2.3.1.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) .....	238
<b>3.</b>	<b>Seguros.....</b>	<b>240</b>
3.1.	Cargas.. .....	240
3.1.1.	Conselho Nacional de Seguros Privados .....	240
3.1.2.	Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) .....	240
3.2.	Passageiros .....	241
3.2.1.	Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) .....	241
3.2.2.	Conselho Nacional de Seguros Privados .....	242
3.3.	Cargas e passageiros.....	242
3.3.1.	Conselho Nacional de Trânsito (Contran) .....	242
3.3.2.	Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) .....	242
3.3.3.	Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) .....	244
3.3.4.	Presidência da República .....	244
<b>4.</b>	<b>Produtos perigosos.....</b>	<b>247</b>

4.1.	Cargas..	247
4.1.1.	Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)	247
4.1.2.	Presidência da República	248
<b>5.</b>	<b>Normas técnicas.....</b>	<b>249</b>
5.1.	Cargas..	249
5.1.1.	Conselho Nacional de Trânsito (Contran)	249
5.1.2.	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA)	251
5.2.	Passageiros	252
5.2.1.	Conselho Nacional de Trânsito (Contran)	252
5.3.	Cargas e passageiros.....	254
5.3.1.	Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)	254
5.3.2.	Conselho Nacional de Trânsito (Contran)	254
<b>6.</b>	<b>Infrações e sanções .....</b>	<b>263</b>
6.1.	Cargas..	263
6.1.1.	Conselho Nacional de Trânsito (Contran)	263
6.2.	Passageiros	263
6.2.1.	Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)	263
6.2.2.	Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRF)	265
6.3.	Cargas e passageiros.....	265
6.3.1.	Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)	265
6.3.2.	Conselho Nacional de Trânsito (Contran)	266
6.3.3.	Ministério dos Transportes	269
	<b>Apêndice 2 – Resumos da legislação chilena .....</b>	<b>271</b>
<b>1.</b>	<b>Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços .....</b>	<b>273</b>
1.1.	Cargas..	273
1.1.1.	Congreso Nacional	273
1.1.2.	Ministerio de Hacienda	273
1.1.3.	Ministerio de Obras Públicas (MOP)	274
1.1.4.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)	274
1.2.	Passageiros	276
1.2.1.	Congreso Nacional	276
1.2.2.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)	277
1.2.3.	Ministerio del Interior	278
1.3.	Cargas e Passageiros.....	278
1.3.1.	Congreso Nacional	278
1.3.2.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)	279
1.3.3.	Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile	281
1.3.4.	Outras normativas	282
<b>2.</b>	<b>Tarifas e Pedágios.....</b>	<b>282</b>

2.1. Cargas..	282
2.1.1. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)	282
2.1.2. Ministerio de Obras Públicas (MOP)	283
<b>3. Seguros</b>	<b>283</b>
3.1. Cargas	283
3.1.1. Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile	283
3.1.2. Superintendencia de Valores y Seguros (SVS)	284
3.2. Cargas e Passageiros	284
3.2.1. Congreso Nacional	284
3.2.2. Ministerio de Hacienda	285
3.2.3. Superintendencia de Valores y Seguros (SVS)	285
<b>4. Produtos Perigosos</b>	<b>286</b>
4.1. Cargas..	286
4.1.1. Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción	286
4.1.2. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)	286
4.2. Passageiros	287
4.2.1. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)	287
<b>5. Normas técnicas</b>	<b>288</b>
5.1. Cargas..	288
5.1.1. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)	288
5.2. Passageiros	290
5.2.1. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)	290
5.3. Cargas e Passageiros	290
5.3.1. Ministerio de Justicia	290
5.3.2. Ministerio de Obras Públicas (MOP)	291
5.3.3. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)	291
5.3.4. Ministerio del Medio Ambiente (MMA)	294
<b>6. Infrações e Sanções</b>	<b>295</b>
6.1. Cargas..	295
6.1.1. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)	295
6.1.2. Ministerio de Obras Públicas	295
6.1.3. Outras normativas	295
<b>Apêndice 3 – Resumos da legislação peruana</b>	<b>297</b>
<b>1. Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços</b>	<b>299</b>
1.1. Cargas..	299
1.1.1. Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)	299
1.1.2. Congreso de La Republica	300
1.2. Passageiros	301
1.2.1. Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)	301

1.3.	Cargas e Passageiros.....	303
1.3.1.	Governo da República Federativa do Brasil e Governo da República do Peru .....	303
1.3.2.	Congreso de La Republica .....	303
1.3.3.	Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) .....	304
1.3.4.	Organización de los Estados Americanos (OEA) .....	312
1.3.5.	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.....	313
1.3.6.	Outras normativas .....	314
<b>2.</b>	<b>Tarifas e Pedágios.....</b>	<b>315</b>
2.1.	Passageiros .....	315
2.1.1.	Congreso de La Republica .....	315
2.2.	Cargas e Passageiros.....	315
2.2.1.	Congreso de La Republica .....	315
<b>3.</b>	<b>Seguros.....</b>	<b>317</b>
3.1.	Cargas e Passageiros.....	317
3.1.1.	Congreso de La Republica .....	317
3.1.2.	Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) .....	317
3.1.3.	Outras normativas .....	320
<b>4.</b>	<b>Normas Técnicas.....</b>	<b>320</b>
4.1.	Cargas.. .....	320
4.1.1.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).....	320
4.2.	Cargas e Passageiros.....	320
4.2.1.	Congreso de la República .....	320
4.2.2.	Consejo de Ministros .....	321
4.2.3.	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).....	321
4.2.4.	Ministerio del Ambiente (MINAM) .....	321
4.2.5.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).....	322
4.2.6.	Outras normativas .....	325
<b>5.</b>	<b>Produtos Perigosos .....</b>	<b>326</b>
5.1.	Cargas.. .....	326
5.1.1.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).....	326
<b>6.</b>	<b>Infrações e Sanções.....</b>	<b>329</b>
6.1.	Cargas e Passageiros.....	329
6.1.1.	Congreso de la República .....	329
6.1.2.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).....	330
6.1.3.	Outras normativas .....	333
	<b>Apêndice 4 – Resumos de legislações internacionais.....</b>	<b>335</b>
<b>1.</b>	<b>Mercado Comum do Sul (Mercosul).....</b>	<b>336</b>
1.1.	Cargas.. .....	336

---

1.2. Passageiros .....	343
1.3. Cargas e passageiros.....	349
<b>2. Comunidade Andina (CAN).....</b>	<b>370</b>
2.1. Cargas.. .....	370
2.2. Passageiros .....	373
2.3. Cargas e Passageiros.....	375
<b>Apêndice 5 – Outras Normativas .....</b>	<b>383</b>



# 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, como 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.

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, no Relatório Parcial Comparativo 2 analisam-se e comparam-se as legislações referentes ao arcabouço regulatório do transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros do Brasil, do Chile e do Peru, 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**.

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

- » Metodologia
- » Contextualização
- » Relações entre Brasil e Chile
- » Relações entre Brasil e Peru
- » Visitas técnicas
- » Análises comparativas.



# 1. Metodologia

A metodologia utilizada no desenvolvimento dos estudos é caracterizada por dois marcos: (i) emprega-se uma lógica própria, 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 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 as 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 três países analisados, 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 tais normativas eram referentes ao transporte internacional.

Após essa triagem das normativas, partiu-se para a segunda etapa de comparação do relatório, em que se considera o método funcional do Direito Comparado como diretriz metodológica. Optou-se por esse uso, pois, conforme defende Cury (2014), é possível desenvolver análises consistentes em abordagens holísticas que estudam sistematicamente o objeto, levando em conta semelhanças funcionais entre diferentes ordenamentos jurídicos. Dessa forma, para a execução da tarefa, definiram-se os diversos instrumentos normativos do Chile e do Peru e suas competências, bem como suas equivalências aos órgãos no Brasil, sem prejuízos deliberativos para futura harmonização.

Ressalta-se que certas definições, sob as quais as legislações estudadas versam, são determinações acordadas entre os Estados, que possuem um mesmo entendimento geral, porém adaptado às especificidades locais de cada região. Pode-se citar, como exemplo, o tratamento legal conferido ao transporte dos produtos perigosos ou às 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 tais substâncias. 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 sejam postas 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 deficiência, 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, se dará nas normativas nacionais promulgadas pelos países em questão. As referidas normativas, embora se diferenciem entre si, pois são adaptadas às especificidades de cada Estado, baseiam-se nos mesmos 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 a integração regional por blocos econômicos e por organizações internacionais, além de apresentar dados específicos sobre geografia, demografia, malha rodoviária, características gerais dos transportes de carga e de passageiros e arranjos institucionais de cada país.

Destaca-se, entretanto, que a contextualização do Brasil já foi objeto do Relatório Parcial Comparativo 1, não havendo necessidade de sua replicação no presente documento. Pela mesma razão, faz-se desnecessário reprisar as considerações feitas naquele relatório acerca da integração regional por blocos econômicos e dos organismos internacionais que materializam tal integração.

As informações trazidas neste capítulo são, portanto, relativas aos países que são objeto das comparações nesta etapa dos estudos, quais sejam, Chile e Peru.

### 2.1. Chile

No mesmo sentido das análises realizadas primeiramente para o Brasil, contempladas no Relatório Parcial Comparativo 1, segundo as bases de dados do Banco Mundial (2017), a República do Chile está na 57ª posição da amostra de 190 países para se fazer negócios. Para o Índice de Performance Logística LPI (do inglês – *Logistics Performance Index*) (BANCO MUNDIAL, 2017), o país encontra-se no posto 49.

#### 2.1.1. Geografia e demografia

Classificado como o sétimo país da América do Sul em área, mas com uma forma territorial das mais singulares do mundo, com apenas 177 km de extensão latitudinal e vastos 4.270 km de extensão longitudinal, o Chile é o país com a maior extensão norte-sul do mundo. De relevo acidentado por toda a sua área, estende-se da parte austral da Cordilheira dos Andes até o extremo sul do continente americano. Possui inúmeros vulcões ativos e encontra-se em uma região altamente sísmica; tais fatos decorrem da sua localização no Círculo de Fogo do Pacífico. A Tabela 1 apresenta os principais dados de geografia e demografia do Chile.

<b>Geografia</b>	
Área total	756.102 km <sup>2</sup>
Países de fronteira	Argentina (6.691 km) Bolívia (942 km) Peru (168 km)
Regiões	15
<b>Demografia</b>	
População	17.650.114 habitantes
Densidade demográfica	23 hab./km <sup>2</sup>
População urbana	89,5 %

**Tabela 1 – Dados de geografia e demografia do Chile**

Fonte: CIA (2017b)

## 2.1.2. Mapa rodoviário

Segundo o relatório Dimensionamiento y Características Red Vial Nacional de 2015, da Dirección de Viabilidad do Ministerio de Obras Públicas (MOP) do Governo do Chile, o país conta com uma malha rodoviária com cerca de 80 mil km de extensão, sendo cerca de 20 mil km pavimentados e 60 mil km não pavimentados.

O Governo Chileno classifica as rodovias de acordo com o Decreto MOP nº 301/2011 e com o Decreto MOP nº 436/2015 da seguinte maneira:

- » Caminos Nacionales – apresentam como função principal a integração do território em nível nacional. São assim consideradas as rodovias longitudinais e as que unem as rodovias longitudinais às capitais regionais, aos portos ou às aduanas marítimas e aos aeroportos internacionais. Nessa classificação também se encontram as rodovias internacionais, definidas pela sua função principal que é a integração do território em nível internacional, e declaradas pelo Presidente da República em conformidade com o artigo 25 do Decreto MOP nº 850/1997. Compreendem cerca de 11 mil km da rede viária.
- » Caminos Regionales Principales – têm como função principal a conectividade dentro do território regional com a rede nacional, desde que não correspondam às rodovias longitudinais, com uma capital provençal ou mais de uma capital provençal entre si. Incluem-se nessa categoria as vias que unem uma rodovia nacional a um passo fronteiriço, excetuando-se as que tenham sido declaradas como nacionais com caráter internacional pela Presidência da República. Abrangem em torno de 8 mil km da rede viária.
- » Caminos Regionales Provinciales – apresentam como função principal a conectividade dentro do território provençal com a rede de rodovias regionais principais, quando unem uma rodovia regional principal com uma capital comunal e capitais comunais entre si. Compreendem por volta de 6 mil km da rede viária.
- » Caminos Regionales Comunales – possuem como função principal a conectividade dentro do território comunal com a rede de rodovias regionais provinciais, quando unem rodovias provençais e lugares específicos entre si. Contemplam cerca de 29 mil km da rede viária.
- » Caminos Regionales de Acceso – apresentam como função principal a acessibilidade a lugares específicos e que não tenham outra conexão com o resto da rede viária. Incluem-se nessa classificação qualquer outra estrada não incluída nas categorias anteriores. Compreendem aproximadamente 24 mil km da rede viária.

REGIÃO	NACIONAIS	REGIONAIS PRINCIPAIS	REGIONAIS PROVINCIAIS	REGIONAIS COMUNAIS	REGIONAIS DE ACESSO	TOTAL
I	675,47	623,93	211,77	1.826,02	485,79	3.822,98
II	2.027,29	382,57	182,75	1.713,41	1.392,84	5.698,86
III	763,48	411,62	499,35	2.578,52	2.647,29	6.900,26
IV	769,10	274,81	550,57	1.731,27	1.727,76	5.053,51
V	499,64	423,41	404,24	1.653,26	416,52	3.397,07
VI	335,29	788,60	88,63	1.159,93	1.104,60	3.477,05
VII	503,96	1.445,81	436,06	2.350,18	2.289,31	7.0256,29
VIII	806,08	1.406,35	828,96	5.517,68	1.423,96	9.983,03
IX	632,26	383,01	812,44	3.312,25	6.861,39	12.001,35
X	1.041,43	75,53	1.212,65	2.468,44	2.652,67	7.448,72
XI	1.021,85	365,98	178,81	691,38	640,46	2.898,48
XII	900,99	216,17	634,35	1.035,22	559,85	3.346,58

REGIÃO	NACIONAIS	REGIONAIS PRINCIPAIS	REGIONAIS PROVINCIAIS	REGIONAIS COMUNAIS	REGIONAIS DE ACESSO	TOTAL
R.M.	545,22	695,00	221,63	536,52	779,54	2.777,91
XIV	480,34	302,11	343,16	2.718,84	722,71	4.567,16
XV	321,30	659,62	4,67	335,55	863,71	2.184,85
Total	11.323,70	8.452,52	6.610,01	29.628,47	24.568,40	80.583,10

Tabela 2 – Longitude da rede viária nacional, segundo região e classificação (em km)

Fonte: Chile (2015)



Figura 1 – Malha rodoviária do Chile

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

### 2.1.3. Características gerais do transporte rodoviário de cargas

O Instituto Nacional de Estadísticas (INE) do Chile contabilizou, em 2014, um total de 18.467 empresas de transportes de carga por rodovia. Assim, o país possui um parque automotor composto por 202.745 veículos, contando com 71.126 caminhões, 48.918 tratores, 10.599 reboques, 64.225 semirreboques e 7.877 automóveis de outra espécie (INE, 2014).

### 2.1.4. Características gerais do transporte rodoviário de passageiros

Segundo os dados do Anuário Estatístico de 2014 do INE, o transporte interurbano de passageiros por rodovia foi efetuado por 97 empresas, dispondo de um total de 4.461 veículos. O número de passageiros transportados corresponde a 51.188.000 pessoas, empregando ao todo 169.975 trabalhadores (INE, 2014).

Em relação ao movimento internacional de passageiros, sendo estes chilenos ou estrangeiros, a Subsecretaría de Turismo do Chile apresenta os dados expressos na Tabela 3.

ANO	ENTRADA			SAÍDA		
	TOTAL	CHILENOS	ESTRANGEIROS	TOTAL	CHILENOS	ESTRANGEIROS
2015	11.429.749	4.710.841	6.718.908	11.161.645	4.682.325	6.479.320
2016	11.590.597	4.392.639	7.197.958	11.072.546	4.373.284	6.699.262

**Tabela 3 – Movimento internacional de passageiros, chilenos e estrangeiros**

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

### 2.1.5. Ordenamento jurídico

A Constituição Política da República do Chile (1980), escrita durante o Governo Militar de Augusto Pinochet, foi submetida a plebiscito em 1980 e, após sua aprovação, promulgada no mesmo ano. Atualmente, o regime político é o presidencialista, e a forma de governo é democrática republicana (art. 4º). Tem-se um Estado unitário, com seu território dividido em regiões. Sua administração é funcional e territorialmente descentralizada ou desconcentrada (art. 5º). O país é dividido em 13 regiões, 51 províncias e 342 comunas (análogas aos municípios).

O Poder Executivo é chefiado pelo Presidente da República, eleito por sufrágio universal, com mandato de quatro anos, que incorpora o papel de Chefe de Estado e Chefe de Governo. No âmbito da administração regional, cabe ao Presidente a escolha do Intendente. O Intendente, na condição de representante do Presidente, chefia o Governo Regional e a administração da região junto com o Conselho Regional, que é o órgão resolutivo, nominativo e fiscalizador do Governo Regional.

O Poder Legislativo é bicameral e exercido pelo Congresso Nacional do Chile, o qual é integrado pela Câmara de Deputados e pelo Senado. Situa-se fora da capital chilena, Santiago, na cidade de Valparaíso, a cerca de 100 km da capital. A Câmara de Deputados é composta por 120 deputados com mandatos de quatro anos, e o Senado é formado por 48 senadores com mandatos de oito anos. Ambos exercem a função legislativa, a fiscalização do Poder Executivo, a apreciação de tratados internacionais e o desenvolvimento de acusações constitucionais, que

é o processo em face dos altos funcionários públicos acusados de infrações constitucionais em que a Câmara acusa e o Senado julga.

O Poder Judiciário tem como órgão jurisdicional máximo a Corte Suprema que, além de zelar pela Constituição e pela correta aplicação da legislação vigente, exerce controle administrativo e disciplinar sobre os demais tribunais e juízes do país.

A relação entre os Poderes Executivo e Judiciário é intermediada pelo Ministerio de Justicia, que tem como principal função o estudo crítico das normas constitucionais e da legislação, com o objetivo de propor à Presidência as reformas necessárias, assim como propor as políticas judiciais, em especial no tocante à defesa judicial dos interesses do Estado.

### **2.1.6. Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre**

No Chile, o Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) é responsável pela regulação, análise e fiscalização dos assuntos relacionados ao transporte de carga e passageiros, por meio da Subsecretaria de Transportes, que atua junto com os seguintes organismos:

- » Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset) – contribui na redação de normativas em matéria de trânsito, circulação de veículos motorizados e não motorizados e na promoção da educação e prevenção de segurança viária. Essa comissão não está somente subordinada ao MTT, mas também ao Ministerio del Interior, à Secretaría General de la Presidencia, à Secretaría General del Gobierno, Educación, Justicia, à Secretaría de Obras Públicas, Salud y Habitación, y à Secretaría de Desarrollo Urbano.
- » Programa Nacional de Fiscalización – organismo subordinado à Subsecretaria de Transporte que se encarrega de controlar, em todo o território nacional, o cumprimento das normativas de transporte relativas à segurança, às condições técnicas dos veículos e à qualidade dos serviços de transporte terrestre.
- » División de Desarrollo Logístico – organização funcional da Subsecretaria de Transporte, iniciou com enfoque no programa marítimo portuário, estendeu-se ao modal ferroviário, e em 2011 passou a trabalhar com o modal rodoviário. Tem como objetivo a profissionalização e a modernização da classe caminhoneira, com projetos de planificação das jornadas trabalhistas e de descanso, de integração modal e de eficiência nas cadeias logísticas.

De suma importância para o transporte internacional terrestre é o Serviço Nacional de Aduanas que, além de tratar de normativas aduaneiras e tributárias, é vital para a facilitação do comércio exterior via rodovias.

- » Servicio Nacional de Aduanas – instituída pelo Decreto com força de Lei nº 329/1979, é um serviço público subordinado ao Ministério da Fazenda, encarregado de vigiar e fiscalizar o trânsito de mercadorias pelas costas, pelas fronteiras e pelos aeroportos da República, além de intervir no tráfego internacional para os efeitos de arrecadação tributária sobre importação, exportação e outros que determinem as leis.

### **2.1.7. Processo de incorporação de acordos internacionais**

Semelhante aos outros países da América do Sul, o Chile não incorpora automaticamente normas, tratados, costumes ou princípios gerais acordados em órgãos dos quais é parte signatária. A Constituição Chilena (1980) reconhece os tratados internacionais

ratificados em seu ordenamento no artigo 5º: “[...] é dever dos órgãos do Estado respeitar e promover tais direitos, garantidos por esta Constituição, assim como pelos tratados internacionais ratificados pelo Chile e que se encontrem vigentes.” (CHILE, 1980, não paginado, tradução nossa).

O artigo 54, que trata das atribuições do Congresso, explicita com exatidão o processo de incorporação de acordos internacionais:

1) Aprovar ou recusar os tratados internacionais que o Presidente da República apresentar, antes de sua ratificação. A aprovação de um tratado requerirá, em cada Câmara, de um quórum correspondente, conforme o art. 66, e se submeterá, quando pertinente, aos trâmites de uma lei.

O Presidente da República informará ao Congresso sobre o conteúdo e alcance do tratado, assim como das reservas que pretende confirmar ou formular.

O Congresso pode sugerir a formulação de reservas e declarações interpretativas a um tratado internacional, no curso do trâmite de sua aprovação, sempre que elas procedam conforme o previsto no próprio tratado ou nas normas gerais de direito internacional.

As medidas que o Presidente da República adotar ou os acordos que celebrar para o cumprimento de um tratado em vigor não demandarão nova aprovação do Congresso, a menos que se trate de matérias próprias de lei. Não demandarão aprovação do Congresso os tratados celebrados pelo Presidente da República em exercício de sua potestade regulamentária.

As disposições de um tratado apenas poderão ser derogadas, modificadas ou suspensas na forma prevista nos próprios tratados ou de acordo às normas gerais de direito internacional.

Corresponde ao Presidente da República a faculdade exclusiva de denunciar um tratado ou retirar-se do mesmo, para tanto pedirá a opinião de ambas Câmaras do Congresso, no caso de tratados que tenham sido aprovados pelas mesmas. Uma vez que a denúncia ou a retirada produzam seus efeitos conforme ao estabelecido no tratado internacional, este deixará de ter efeito no ordenamento jurídico chileno.

No caso de denúncia ou retirada de um tratado que foi aprovado pelo Congresso, o Presidente da República deverá informá-lo dentro dos quinze dias de efetuada a denúncia ou retirada.

A retirada de uma reserva que tenha formulado o Presidente da República, e que teve em consideração o Congresso Nacional no momento de aprovar um tratado, demandará acordo prévio deste, conforme estabelecido na respectiva lei orgânica constitucional. O Congresso Nacional deverá pronunciar-se dentro do prazo de trinta dias contados desde a recepção do ofício em que se solicita o acordo pertinente. Se não houver pronunciamento dentro deste prazo, se terá por aprovado a retirada da reserva.

Conforme ao estabelecido na lei, deverá dar-se devida publicidade a eventos que tenham relação com o tratado internacional, tais como sua entrada em vigor, a formulação e retirada de reservas, as declarações interpretativas, as objeções a uma reserva e sua retirada, a denúncia do tratado, a retirada, a suspensão, o término e a nulidade do mesmo.

No mesmo acordo aprobatório de um tratado, o Congresso poderá autorizar o Presidente da República à, durante a vigência daquele, ditar as disposições, com força de lei, que julgue necessárias para o cumprimento do tratado, sendo neste caso aplicável o disposto nos incisos segundo e seguintes do artigo 64. (CHILE, 1980, não paginado, tradução nossa).

Em suma, o Presidente apresenta o tratado internacional ao Congresso, informando sobre o conteúdo e o alcance do tratado, assim como as ressalvas que pretenda fazer ou formular. Por sua vez, o Congresso poderá sugerir a formulação dessas ressalvas e requisitar ao Presidente a formulação de declarações interpretativas a respeito do tratado. Após essa etapa, o tratado entrará em processo de aprovação em que deverá obter o quórum determinado pelo artigo 66 (variando de maioria simples a dois terços, de acordo com a espécie normativa). Após a aprovação pelo Congresso, o Presidente irá aprová-lo e confiá-lo ao depositário disposto no tratado e só quando todos os signatários o tiverem depositado este entrará em vigor.

É competência exclusiva da Presidência a denúncia ou a retirada de um tratado vigente e deverá ser requisitada a opinião de ambas as Câmaras do Congresso, se este foi aprovado pelo próprio Presidente. Em caso de denúncia ou retirada de tratado que foi aprovado pelo Congresso, o Presidente da República deverá informar o Congresso dentro de 15 dias sobre a intenção, e, após a aprovação nas duas Câmaras, o tratado deixará de ter efeito no ordenamento jurídico chileno.

O ATIT foi internalizado no Chile através do Decreto nº 257, de 17 de outubro de 1991.

## 2.2. Peru

No mesmo sentido das análises realizadas primeiramente para o Brasil, segundo as bases de dados do Banco Mundial (2017), a República do Peru está na 54ª posição da amostra de 190 países para se fazer negócios. Para o LPI, o país encontra-se no posto 72.

### 2.2.1. Geografia e demografia

Terceiro país da América do Sul em área, totalizando 1.285.215,6 km<sup>2</sup>, localiza-se na parte ocidental da América do Sul e faz fronteira com Equador, Colômbia, Brasil, Bolívia e Chile. Suas características geográficas são amplamente diversas e seu território pode ser dividido em três grandes zonas, subdivididas de acordo com a sua altitude: Costa, composta por desertos, praias, vales extensos e férteis, onde metade da população reside; Serra, delimitada pela Cordilheira dos Andes, cujo relevo é extremamente acidentado; Selva, região de vegetação tropical correspondente à Amazônia peruana de clima úmido e tropical. A Tabela 4 apresenta os principais dados de geografia e demografia do Peru.

#### GEOGRAFIA

Área total	1.285.215,6 km <sup>2</sup>
Países de fronteira	Equador (1.529 km)
	Bolívia (1.047 km)
	Colômbia (1.506 km)
	Chile (169 km)

**GEOGRAFIA**

	Brasil (2.822 km)
Regiões	26
<b>Demografia</b>	
População	30.741.062 habitantes
Densidade demográfica	23,9 hab./km <sup>2</sup>
População urbana	78,6 %

**Tabela 4 – Dados de geografia e demografia do Peru**

Fonte: CIA (2017c)

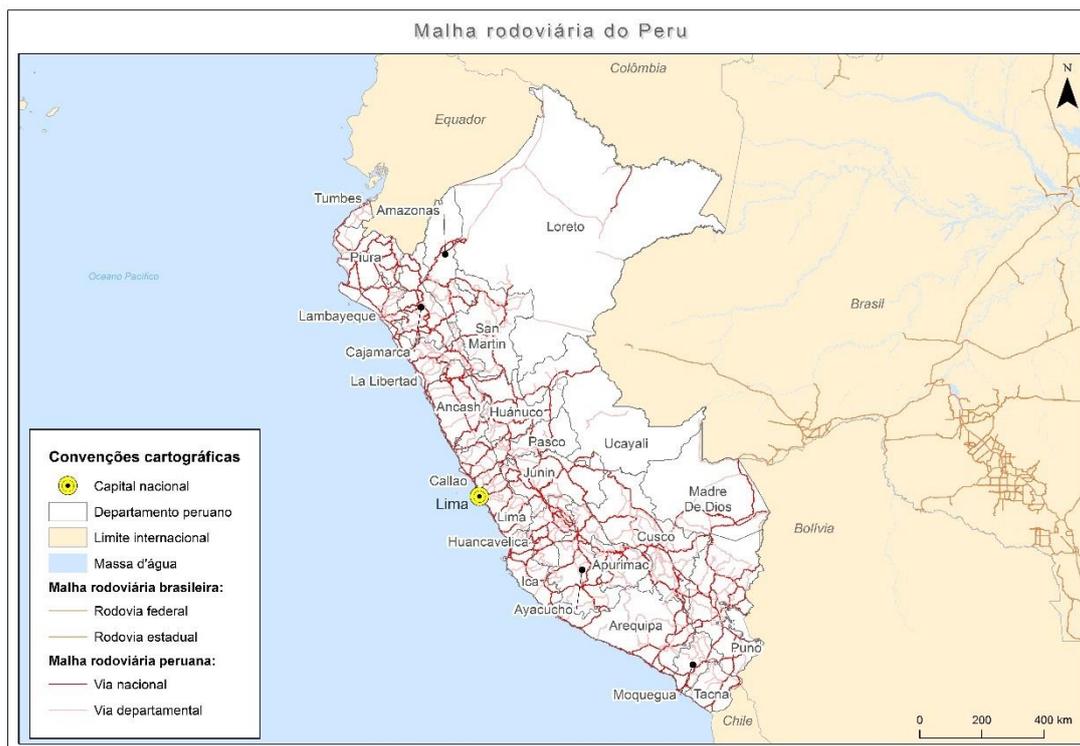
**2.2.2. Mapa rodoviário**

Segundo o Anuário Estatístico de 2015 do Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) do Governo do Peru, o país conta com uma malha rodoviária de aproximadamente 165 mil km de extensão, sendo cerca de 23 mil km pavimentados e 141 mil km não pavimentados (PERU, 2015).

O Governo Peruano classifica as rodovias de acordo com o Decreto Superior nº 017/2007/MTC, hierarquiza a rede viária do Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) e estabelece as autoridades competentes para sua aplicação em relação aos três níveis de governo:

- » Red Vial Nacional – corresponde às rodovias de interesse nacional formada pelos principais eixos longitudinais e transversais, que constituem a base do SINAC. Serve como elemento receptor das rodovias departamentais ou regionais e das rodovias vicinais ou rurais. Fica a cargo do MTC e representa em torno de 26 mil km da rede viária total.
- » Red Vial Departamental ou Regional – formada pelas rodovias que constituem a rede viária circunscrita ao âmbito do governo regional. Articula, basicamente, a rede viária nacional com a rede viária vicinal ou rural. Fica a cargo dos governos regionais e corresponde a cerca de 24 mil km da rede viária total.
- » Red Vial Vecinal ou Rural – formada pelas rodovias que constituem a rede viária circunscrita ao âmbito local, cuja função é articular as capitais de província com capitais de distrito, e estas entre si, e também com centros povoados ou zonas de influência local e com as redes viárias nacionais e departamentais ou regionais. Essa rede fica a cargo dos governos locais e representa por volta de 114 mil km da rede viária total.

A Rede Viária Nacional ainda se classifica entre os eixos longitudinais e os transversais, com suas respectivas variantes e seus ramais. Os eixos longitudinais são as rodovias que unem as fronteiras norte e sul do país e são denominados de acordo com seu âmbito territorial (Costa, Serra e Selva). A Rodovia Longitudinal da Costa tem 2.633 km de extensão, a da Serra 3.505 km, e a da Selva 1.809 km. Os eixos transversais ou de penetração são formados por rodovias que articulam a costa com o interior do país. E, por fim, as variantes e os ramais são as rodovias de menor extensão que se bifurcam dos eixos longitudinais e transversais.



**Figura 2 – Malha rodoviária do Peru**  
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

### 2.2.3. Características gerais do transporte rodoviário de cargas

O Peru apresentou um crescimento significativo na quantidade de empresas que realizam o transporte rodoviário de carga entre 2011 e 2015, passando de 63.869 para 95.469, o que representa um crescimento de 49,5%. Esse aumento é consequência de uma maior fiscalização, por parte da Superintendência de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), em relação à formalização das empresas que prestam serviço de transporte rodoviário de cargas.

Houve, também, um expressivo crescimento no parque veicular dessas empresas, conforme se depreende da Tabela 5. A frota em 2011 era de 157.517 veículos, enquanto que em 2015 passou a contar com 250.028 unidades, o que representou um crescimento de 58,73%.

	EMPRESAS	PARQUE VEICULAR
2011	63.869	157.517
2012	71.974	190.779
2013	81.115	216.386
2014	89.985	240.230
2015	95.469	250.028

**Tabela 5 – Empresas e parque veicular de transporte rodoviário de cargas (2011-2015)**

Fonte: Peru [2017]

Desse total, 241.697 veículos realizam o transporte de carga em nível nacional, dos quais 58,9% são caminhões, 19,7% reboques e semirreboques, 17,2% rebocadores, 3,6% *pickups* e 0,7% "outros". No âmbito internacional, 8.331 veículos prestam serviço de transporte

rodoviário de cargas, sendo 47,2% reboques e semirreboques, 42,2% rebocadores, 10,5% caminhões e 0,1% *pickups*.

#### 2.2.4. Características gerais do transporte rodoviário de passageiros

No âmbito nacional, o transporte de passageiros em serviços regulares foi responsável, em 2015, pelo deslocamento de 83,1 milhões de pessoas, registrando um crescimento de 17,4% em relação a 2011. O Anuário (PERU, 2015) subdivide o país em quatro zonas, ao que informa o respectivo percentual de deslocamentos para cada região: Norte (24,5%), Sul (21,3%), Centro (17,4%) e Lima (36,9%).

Constatou-se que 1.838 empresas realizam o transporte de passageiros, a maioria (45%) dedica-se ao transporte turístico, ao passo que 24% das empresas registradas voltam-se ao serviço interdepartamental. No âmbito internacional, foram contabilizadas apenas 12 empresas, das quais apenas uma opera linhas para o Brasil, a Expresso Ormeño. O parque automotor de transporte terrestre de passageiros por rodovia conta com 11.058 veículos, sendo 104 destinados ao transporte internacional.

#### 2.2.5. Ordenamento jurídico

A Constituição Política do Peru foi promulgada em 1993, após aprovação do referendo constitucional do mesmo ano. Em seu artigo 43 estabelece o Estado Democrático de Direito e a forma de governo democrática, social, independente e soberana. O governo é unitário, representativo e descentralizado, organizando-se segundo o princípio da separação de poderes.

Nota-se o caráter vanguardista da Constituição nos artigos 46 – que promulga o direito da população civil de insurgir contra um governo usurpador em defesa da ordem constitucional – e 48 – que reconhece não só o castelhano como idioma oficial, como também o quéchua e as demais línguas aborígenes (TALAVERA, 1993).

O Peru é dividido em 26 regiões, e cada região é regida por um presidente e um conselho, com mandatos de quatro anos. As regiões, por sua vez, são subdivididas em 189 províncias que se dividem em 1.747 distritos – Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, nº 27.867/2002 (PERU, 2002).

O Poder Executivo é comandado pelo Presidente da República, que é chefe do Estado e do Governo e se elege por sufrágio direto, com mandato de cinco anos, sem poder se reeleger imediatamente. É de seu encargo nomear o Conselho de Ministros, ao qual confia a direção e a gestão dos serviços públicos.

O Poder Legislativo é unicameral e reside no Congresso (art. 90), sendo composto por 120 congressistas eleitos democraticamente com mandatos de cinco anos. Ao Congresso são atribuídas as funções legislativas, a interpretação, a modificação e a derrogação das normas existentes, a defesa da Constituição e do ordenamento jurídico peruano, a aprovação de tratados internacionais e das contas públicas (PERU, 1993).

O Poder Judiciário tem como tribunal de máxima hierarquia a Corte Suprema de Justicia, integrada por 18 Vocales Supremos. Estes, para serem passíveis da nomeação para o cargo, deverão ter exercido a magistratura na Corte Superior ou Fiscal Superior durante dez anos ou ainda haver exercido a advocacia ou lecionado na Cátedra Universitária Jurídica por 15 anos,

no mínimo. Subordinados à Corte Suprema, há as Cortes Superiores, os Juízos Especializados ou Provinciais e os Juízos de Paz Letrados.

### **2.2.6. Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre**

No Peru, o Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) é responsável pelo desenvolvimento dos sistemas de transporte do país, promovendo a integração nacional, regional e internacional e facilitando o comércio. No que se refere ao transporte terrestre, executa e promove iniciativas destinadas à construção, à fiscalização e ao manejo da rede rodoviária do país, visando ao fomento do comércio e à segurança dos usuários e de terceiros. O MTC age em conjunto com os seguintes órgãos:

- » Dirección General de Transporte Terrestre – órgão subordinado ao MTC. Tem a competência para regular o transporte e trânsito terrestre, autorizar a prestação de serviços de transporte e tráfego terrestre por rodovia e serviços complementares.
- » Consejo Nacional de Seguridad Vial (CMSV) – criado pelo Decreto Supremo 01-96-MTC, é integrado por representantes do MTC, do Ministerio de Educación, do Ministerio de Salud, do Ministerio del Interior y Seguridad Pública, do Ministerio del Trabajo y Previsión Social, da Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, da Prefeitura de Lima, da Prefeitura Provençal de Callao, da Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT) e do Indecopi. Visa à defesa da vida humana e à consolidação de uma cultura de segurança viária.
- » Superintendência de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) – criada pela Lei nº 29.380, subordinada ao MTC. Encarregada de normatizar, supervisionar, fiscalizar e sancionar as atividades do transporte de pessoas, cargas e mercadorias nos âmbitos nacionais e internacionais, e as atividades vinculadas ao transporte de mercadorias no âmbito nacional.
- » Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) – criada pela Lei nº 24.829, é um órgão técnico especializado, subordinado ao Ministerio de Economía y Finanzas. Tem como finalidade a administração dos tributos do governo nacional, assim como a implementação, a inspeção e o controle do cumprimento da política aduaneira no território nacional e do tráfego internacional de mercadorias, pessoas e meios de transporte, facilitando as atividades aduaneiras de comércio exterior e assegurando a correta aplicação dos tratados e convênios internacionais e demais normas que regem o tema.

### **2.2.7. Processo de incorporação de acordos internacionais**

A Constituição Política do Peru, de 1993, trata do tema no Título II, Del Estado e la Nacion, mais especificamente em seu Capítulo II, De los Tratados. Incorporam-se os tratados celebrados e ratificados pelas normas constitucionais ao ordenamento jurídico nacional, os quais versam sobre: i) direitos humanos; ii) soberania, domínio ou integridade do Estado; iii) defesa nacional; e iv) obrigações financeiras do Estado a ser aprovadas pelo Congresso antes de sua ratificação pelo Presidente da República. Da mesma forma, incluem-se os tratados que criam, modificam ou suprimem tributos, os que exigem a modificação ou derrogação de alguma lei e os que requerem medidas legislativas para sua execução (art. 56).

Se o tratado em processo de incorporação não versar sobre essas matérias, o Presidente poderá a ele aderir e ratificá-lo apenas notificando o Congresso. Quando afetar

disposições constitucionais, ao contrário, deverá passar pelo mesmo rito que rege reformas na Constituição, antes de ser ratificado pela Presidência.

A denúncia é direito potestativo da Presidência, cabendo-lhe apenas a notificação ao Congresso. Em caso dos tratados sujeitos à aprovação do Congresso, a denúncia requer aprovação prévia deste.

A internalização do ATIT no ordenamento jurídico do Peru deu-se por meio do Decreto Supremo nº 028-91 TC, de 26 de setembro de 1991.

## 3. Relações entre Brasil e Chile

As relações entre Brasil e Chile são caracterizadas por forte dinamismo no intercâmbio comercial e empresarial. Os países possuem bom entendimento, posições políticas comuns e moderadas, fatores fundamentais para o desenvolvimento da integração regional.

Os países possuem acordos de cooperação estabelecidos em áreas diversas como saúde, desenvolvimento social, ciência e tecnologia, entre outras, denotando a estreita relação que existe entre Brasil e Chile que, ademais, estão constantemente buscando novas formas de aprimorar sua integração.

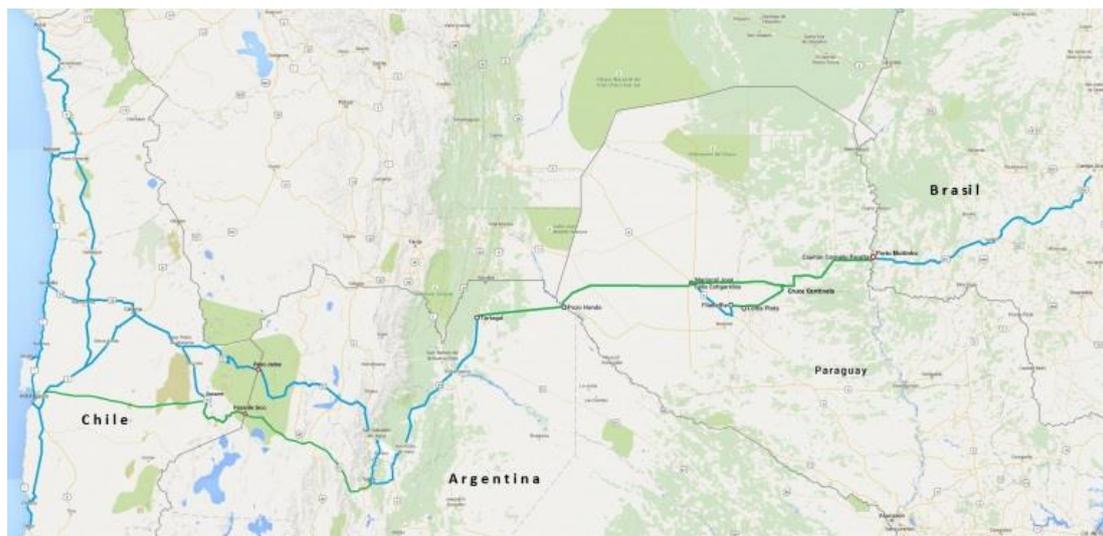
Recentemente foi estabelecido um projeto de Corredor Bioceânico Rodoviário que teria seu ponto inicial no Brasil (mais precisamente em Mato Grosso do Sul – Rota Porto Murtinho) e final no Chile (até seus portos ao Norte), integrando parte do sistema rodoviário da América Latina (passando pelo Paraguai e pela Argentina, além do Brasil e do Chile). Em 2015, Brasil, Argentina, Chile e Paraguai aprovaram a Declaração de Assunção, através da qual foi criado um Grupo de Trabalho para viabilizar o projeto (GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL, 2016).

### 3.1. Interações fronteiriças

Brasil e Chile não possuem fronteiras diretas. Entretanto, isso não representa um problema para a integração regional dos países.

Como mencionado anteriormente, foi estabelecido o projeto do Corredor Bioceânico Rodoviário. É válido ressaltar que esse projeto tem uma grande importância para a integração desses países, uma vez que o acesso brasileiro ao território chileno se dá através da Argentina, e diversos pontos de acesso terrestre entre Chile e Argentina são afetados por nevascas e acúmulo de neve. Ademais, a Cordilheira dos Andes representa um obstáculo geográfico considerável para o transporte viário na região. Dessa forma, o projeto de corredor busca facilitar a integração do transporte rodoviário entre os territórios brasileiro e chileno.

Os países que fazem fronteira com o Chile são Argentina, Bolívia e Peru, também vizinhos do Brasil.



**Figura 3 – Corredor Bioceânico Rodoviário Chile – Brasil**

Fonte: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul (2016)

### 3.2. Malha rodoviária

O Brasil conta com uma malha rodoviária aproximadamente 21 vezes maior que a malha do Chile. Comparativamente, 25% da malha rodoviária chilena é pavimentada, enquanto que apenas 12,3% da brasileira atende a esta característica.

É importante notar que a extensão territorial do Chile é menor que a brasileira (cerca de 11 vezes), justificando, assim, a proporção menor da malha rodoviária chilena em comparação com a do Brasil.

	ÁREA TERRITORIAL (KM <sup>2</sup> )	EXTENSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA (KM)
Brasil	8.515.767,05	1.720.643,2
Chile	756.102	80.583,10

**Tabela 6 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Chile**

Fonte: Brasil (2015) e CIA (2017a; 2017b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)



**Figura 4 – Malha rodoviária: Brasil e Chile**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

### 3.3. Transporte rodoviário de cargas

De acordo com informações obtidas no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) (ANTT, 2017), o número de empresas brasileiras habilitadas no Chile está bem próximo ao número de empresas chilenas habilitadas em território brasileiro. Entretanto, o número da frota nos dois casos diverge bastante, como pode ser observado na Tabela 7.

EMPRESAS HABILITADAS	QUANTIDADE DE EMPRESAS	FROTA
Brasileiras no Chile	295	25.956
Chilenas no Brasil	220	5.948

**Tabela 7 – Frota das empresas brasileiras e chilenas habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional entre os países**

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

Chile e Brasil, possuindo estreitas relações comerciais, realizam um fluxo constante de intercâmbio de mercadorias. Segundo dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) (BRASIL, 2017), no último ano, os produtos brasileiros mais exportados pelo modal rodoviário para o Chile foram: veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios (27,4%); carnes e miudezas, comestíveis (25,6%); e reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes (11%). Para

o mesmo período considerado, as principais exportações chilenas para Brasil, transportadas através do modal rodoviário, foram: peixes e crustáceos, moluscos e outros invertebrados aquáticos (49,8%); frutas, cascas de frutos cítricos e de melões (17%); e bebidas, líquidos alcóolicos e vinagres (6,7%).

A maioria das exportações (em US\$ FOB) do Brasil para o Chile se dá através do modal marítimo, ficando o modal rodoviário em segundo lugar. O mesmo padrão pode ser verificado nas exportações do Chile para o Brasil, as quais são realizadas majoritariamente pelo modal marítimo, seguido do modal rodoviário. Nota-se que o modal ferroviário não é utilizado nos intercâmbios comerciais entre os países, segundo dados do MDIC referentes ao último ano (BRASIL, 2017). Os dados podem ser observados no Gráfico 1 e no Gráfico 2.

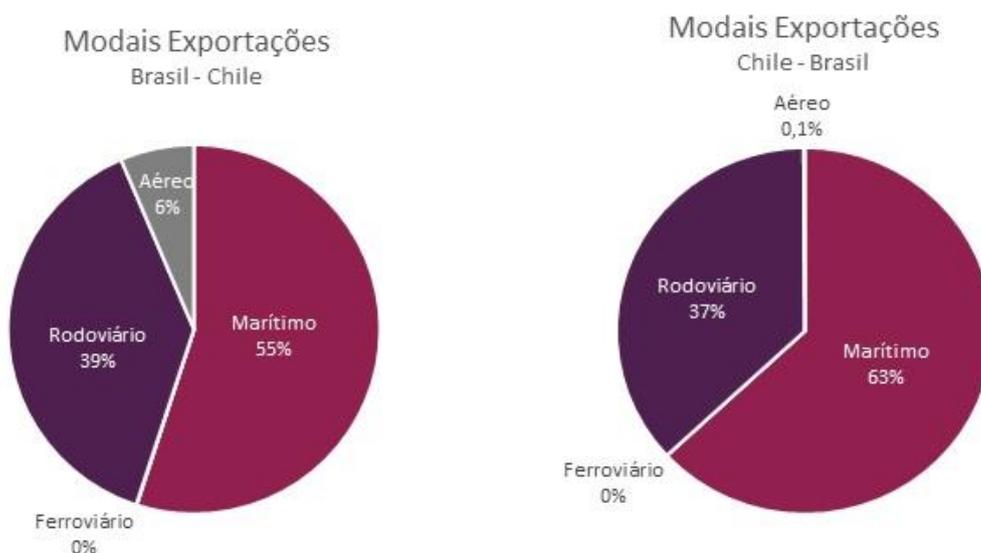


Gráfico 1 – Modais mais utilizados nas exportações brasileiras para o Chile em 2016

Gráfico 2 – Modais mais utilizados nas exportações chilenas para o Brasil em 2016

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

O forte dinamismo empresarial e comercial entre esses países tem o apoio da Câmara de Comércio Brasil Chile (CAMCHILE), uma organização não governamental (ONG) cujo maior objetivo é promover as exportações e importações entre os países. A Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) é uma das colaboradoras da CAMCHILE.

### 3.4. Transporte rodoviário de passageiros

De acordo com o Anuário Estatístico de Turismo – 2016, elaborado pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2016), 306.331 chilenos vieram ao Brasil no ano de 2015. Desse total, aproximadamente 12,2% utilizaram via de acesso terrestre, sendo a via aérea a mais utilizada (em torno de 85%).

Comparativamente, segundo dados da Subsecretaría de Turismo do Chile (CHILE, 2015), a porcentagem de brasileiros que ingressaram por via terrestre no país foi de 13,9%, no ano de 2015, denotando que a rota viária não é a primeira opção dos turistas brasileiros que viajam ao Chile, nem dos chilenos que vêm ao Brasil. Isso pode ser explicado pelo fato de esses países não dividirem fronteiras; assim, a viagem por via aérea se torna mais rápida e atrativa, uma vez que a distância entre Brasil e Chile é em torno de 3.084 km.

### 3.5. Malha ferroviária

O Brasil conta com uma malha ferroviária de 28.538 km de extensão. Atualmente, o transporte ferroviário brasileiro é desestatizado, isto é, o Governo Federal atribuiu concessões e delegou serviços públicos de transporte a estados, municípios e à iniciativa privada, a fim de otimizar a gestão do transporte ferroviário brasileiro e aumentar sua eficiência.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é responsável pela fiscalização de 14 concessões ferroviárias. Cabe à ANTT verificar o cumprimento das normas e contratos vigentes, a adequação da prestação do serviço público do transporte ferroviário de cargas, assim como o controle das questões econômicas e financeiras das concessões.

O Chile, por sua vez, possui uma malha ferroviária de 7.281,5 km operada por empresas públicas e privadas. A parte pública é gerida pela Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), a qual provê infraestrutura (direito de uso das vias, comunicação, sinalização, manutenção) às empresas privadas, por meio da cobrança de pedágios acordados contratualmente. Por outro lado, as empresas privadas oferecem o serviço de transporte ferroviário aos geradores de carga. O transporte ferroviário de passageiros no Chile é ordenado pela EFE.

É válido destacar que o Chile possui uma parte de sua rede ferroviária (Red Norte) sem vínculos com a EFE, sendo gerida apenas por empresas privadas, sob concessões outorgadas pelo Estado para construção e operação.

Entretanto, de maneira geral, o transporte ferroviário é coordenado pelo MTT do Chile, que conta também com a atuação do Departamento de Transporte Ferroviario. As principais atribuições deste último são administrar as concessões ferroviárias, fixar as condições técnicas do modal, atuar na participação de acordos internacionais de transporte e administrar a EFE.

	ÁREA TERRITORIAL	EXTENSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA
Brasil	8.515.767,05 km <sup>2</sup>	28.538 km
Chile	756.102 km <sup>2</sup>	7.281,5 km

**Tabela 8 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Chile**

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



**Figura 5 – Malha ferroviária: Brasil e Chile**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Uma vez que Brasil e Chile não dividem fronteiras, as interações ferroviárias entre os países se davam por intermédio da Bolívia e da Argentina. Pela conexão Chile-Argentina (via Jujuy) era possível acessar a rede ferroviária bolivariana, e a partir daí a conexão internacional Concepción-Corumbá. Esta última conexão entre Bolívia e Brasil chegava até Santos (CHILE, 2007). Entretanto, toda essa ligação ferroviária está desativada atualmente.

### 3.6. Transporte ferroviário de cargas e passageiros

Atualmente, 9% do total de mercadorias no Chile são transportadas pela malha ferroviária. O MTT do Chile busca incentivar cada vez mais a participação modal ferroviário a fim de garantir baixos custos logísticos. O transporte ferroviário mobilizou mais de 2 milhões de passageiros no ano de 2015 (CHILE, 2015). Tal serviço está em expansão no país e é estimulado pela EFE.

Nas relações entre Brasil e Chile, não há participação do modal ferroviário no intercâmbio de mercadorias; como já mencionado anteriormente, as ligações ferroviárias entre os países estão desativadas. Em relação ao transporte ferroviário de passageiros, não há registros desta atividade.



## 4. Relações Brasil e Peru

As relações entre Brasil e Peru são marcadas pela frequente realização de parcerias. A diplomacia entre os países iniciou-se em 1826, quando o Governo do Peru enviou o primeiro encarregado de negócios ao Rio de Janeiro.

Após um longo período de distanciamento, Brasil e Peru voltaram a fortalecer as relações na década de 1950, focalizando o campo econômico-empresarial. Em 2003, assinaram um acordo de Aliança Estratégica visando à integração em infraestrutura, à cooperação (principalmente em temas sociais como saúde, educação e segurança), à integração fronteiriça e à integração econômico-comercial.

A integração fronteiriça é um dos temas de destaque no relacionamento bilateral. Em 2009, os dois países estabeleceram, por acordo, uma Zona de Integração Fronteiriça (ZIF). Com recursos da Corporação Andina de Fomento, Brasil e Peru vêm elaborando planos de desenvolvimento para a ZIF por meio de projetos em temas como facilitação do trânsito fronteiriço e do intercâmbio comercial, desenvolvimento de serviços sociais básicos, desenvolvimento do transporte rodoviário, integração física, energética e de telecomunicações e cooperação em assuntos ambientais, entre outros. Desde 2012, as relações entre os países vêm declinando pelo fato de o Peru desenvolver, há anos, uma política exterior aberta, indo de encontro à pouca abertura comercial do Brasil e a níveis insuficientes de investimento. Apesar de serem países vizinhos, o intercâmbio comercial ainda é relativamente baixo.

### 4.1. Interações fronteiriças

No século XIX começou-se a definir a fronteira entre o Brasil e o Peru, quando em 1851 os governos desses países assinaram o Tratado de Comércio, Navegação e Limites que estabelecia a povoação brasileira de Tabatinga como divisão entre ambos. Posteriormente, trabalhos de demarcação foram realizados entre 1913 e 1927, com um período de interrupção de 1914 a 1920. Concluída a demarcação no ano de 1927, encerraram-se definitivamente os trabalhos da Comissão Mista Brasileiro-Peruana Demarcadora de Limites, que, por ter caráter temporário, foi dissolvida.

A nova fronteira brasileiro-peruana ficou compreendida entre o Rio Solimões e o Rio Acre e tem instalados 86 marcos, nos estados do Acre e do Amazonas, em uma extensão de 2.995 km, e está classificada entre as 11 maiores fronteiras do mundo. A linha limite estende-se por 2.003,1 km em rios e canais, por 283,5 km em linhas convencionais e por mais 708,7 km como divisora de águas.

Usando a definição de fronteiras propostas por Arnaud Cuisinier-Raynal (2001), 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 é definida 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 por ser bloqueada pelo Estado em razão de possuir áreas estratégicas. É composta, em geral, por áreas de preservação natural.
- » A fronteira tipo frente é a denominação para interações fronteiriças de povoamento ocorrentes há mais de 50 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 em mais de um tipo; porém, é possível identificar a interação que se sobressai em relação às outras.

No caso do Peru, a maioria das interações fronteiriças são zona tampão ou do tipo frente. Devido à grande incidência de população indígena residente nos estados do Acre e do Amazonas, as fronteiras geralmente não são integradas, tanto por ação do Estado – por se caracterizar como área de preservação indígena – como, naturalmente, pela própria população.

A fronteira de Assis Brasil é a única que demonstra uma integração entre os municípios, sendo cidade gêmea tanto de Iñapari, no Peru, quanto de Bolpebra, na Bolívia, constituindo-se como uma tríplice fronteira. Destaca-se que nenhuma fronteira sinapse é encontrada na relação entre Brasil e Peru, possivelmente pelo fato de a maioria das fronteiras entre os dois países estarem localizadas em áreas de rios ou lagos.

BRASIL			PERU
CIDADE	TIPOLOGIA DE INTERAÇÃO FRONTEIRIÇA	LIMITE	CIDADE GÊMEA
Benjamin Constant	Frente - Indígena	Fluvial sem ponte	-
Atalaia do Norte	Zona tampão - Preservação indígena	Fluvial sem ponte	-
Caxias	Zona tampão - Preservação indígena	Fluvial sem ponte	-
Estirão do Equador	Frente - Indígena	Fluvial sem ponte	-
Bom Jesus	Zona tampão - Preservação indígena	Fluvial sem ponte	-
Rodrigues	Zona tampão - Preservação indígena	Fluvial sem ponte	-
Boqueirão da Esperança	Zona tampão	Fronteira seca	-
Foz do Breu	Margem	Fronteira seca	-
Santa Rosa do Purus	Frente - Indígena	Fronteira seca	-
Assis Brasil	Capilar	Fluvial com ponte <sup>1</sup>	Iñapari

**Quadro 1 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Peru**  
Fonte: Brasil (2005). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

No plano da integração física, foi inaugurada, em 2011, a Rodovia Interoceânica que liga o estado do Acre ao Pacífico. Posteriormente, ambos os países começaram a estudar um projeto de Ferrovia Bioceânica, objeto do Memorando de Entendimento Brasil-Peru-China assinado em 2015. Esses projetos são estratégicos para a integração econômica do Norte e do Centro-Oeste do Brasil ao Peru e ao Pacífico.

<sup>1</sup> Ponte da Integração Brasil-Peru ou Ponte Internacional sobre o Rio Acre, fundada em 2006.

## 4.2. Malha rodoviária

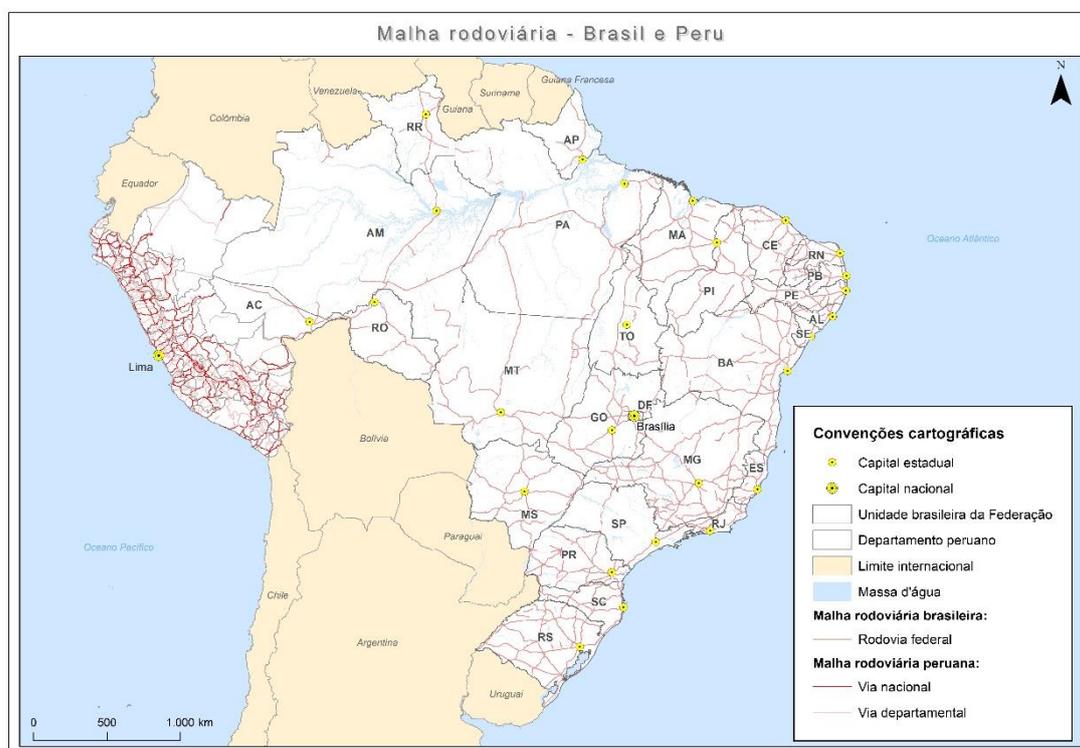
O Brasil conta com uma malha rodoviária aproximadamente 12 vezes maior que a do Peru. Comparativamente, não há grandes distinções entre as porcentagens das malhas pavimentadas, pois o Peru possui 13,3% da sua malha pavimentada, enquanto que o Brasil tem 12,3%.

Vale ressaltar que a área territorial brasileira é 6,5 vezes maior que a peruana, sendo uma das razões que explica a menor extensão da malha rodoviária do país andino.

	ÁREA TERRITORIAL (KM <sup>2</sup> )	EXTENSÃO DA MALHA RODVIÁRIA (KM <sup>2</sup> )
Brasil	8.515.767,05	1.720.755,7
Peru	1.285.216	140.672

**Tabela 9 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Peru**

Fonte: CIA (2017a; 2017c)



**Figura 6 – Malha rodoviária: Brasil e Peru**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

### 4.3. Transporte rodoviário de cargas

De acordo com a ANTT (2017), nas trocas entre os dois países, o número de empresas brasileiras habilitadas a operar no Peru é aproximadamente três vezes maior do que o número de empresas peruanas no Brasil. A Tabela 10 apresenta a relação da frota das empresas brasileiras habilitadas a operar no Peru e das empresas peruanas que estão habilitadas a operar no Brasil, evidenciando uma quantidade apenas duas vezes maior do Brasil, número baixo se comparado ao primeiro índice.

Empresas habilitadas	Quantidade de empresas	Frota
Brasileiras no Peru	61	3.028
Peruanas no Brasil	20	1.463

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

Fonte: ANTT (2017)

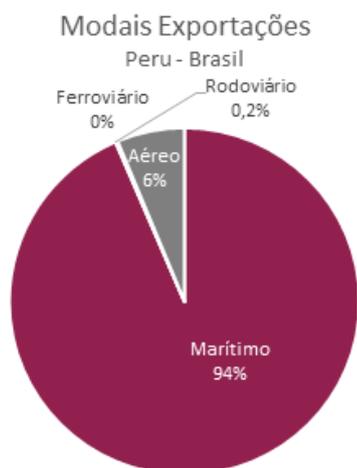
Outro fator relevante no transporte rodoviário de cargas entre os países consiste nos intercâmbios comerciais realizados. A partir de dados gerados no Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior (ALICEWEB, 2017), no ano de 2016, constata-se que o modal rodoviário foi de pouca utilização, tanto nas exportações, em US\$ FOB (do inglês – *Free On Board*), quanto, principalmente, nas importações (US\$ FOB) do Brasil para o Peru. Uma das razões para explicar essa circunstância se dá pelo fato de menos de 35% da fronteira entre Brasil e Peru ser terrestre.

#### EXPORTAÇÕES

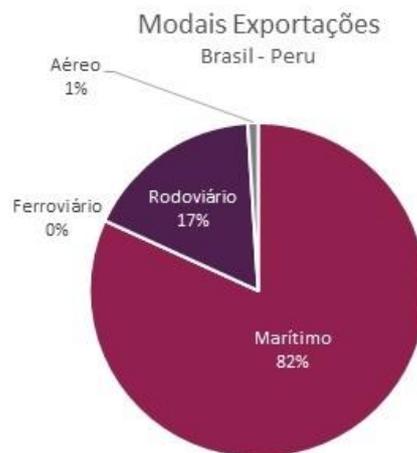
	PERÍODO	US\$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PERCENTUAL RODOVIÁRIO
Todos os modais	01/1997 - 04/2017	26.145.543.076	17.979.703.371	2.033.110.739	14,9
Rodoviário	01/1997 - 04/2017	3.897.352.425	474.000.784	53.405.053	
<b>Importações</b>					
	Período	US\$ FOB	Peso líquido (kg)	Quantidade	Percentual rodoviário
Todos os modais	01/1997 - 04/2017	15.532.207.991	16.154.085.580	742.792.345	0,45
Rodoviário	01/1997 - 04/2017	69.766.901	61.187.353	1.303.605	

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

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



**Gráfico 3 – Modais mais utilizados nas exportações peruanas para o Brasil em 2016**



**Gráfico 4 – Modais mais utilizados nas exportações brasileiras para o Peru em 2016**

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

O comércio entre Brasil e Peru é orientado pela Câmara Binacional de Comercio e Integración Peru e Brasil (Capebras). O MDIC constatou que, em 2016, veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios compõem o principal grupo de produtos exportado do Brasil para o Peru pelo modal rodoviário (aproximadamente 91%), enquanto que reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes representam 4,28%. Por outro lado, produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos, comestíveis representam 50% do total que o Brasil importa do Peru pelo modal rodoviário, e peixes e crustáceos, moluscos e outros invertebrados aquáticos equivalem a 12,72%. O país andino é apontado como o 27º no *ranking* de nações para as quais o Brasil mais exporta e das quais mais importa (BRASIL, 2017). Isso denota que, apesar de serem países limítrofes, desfrutam de um fraco comércio entre ambos, em razão da barreira física ocasionada pela configuração das fronteiras, marcadas por rios e lagos.

Atualmente, existe um acordo de transporte rodoviário internacional de carga entre Brasil e Peru, que limita o tamanho da frota a ser autorizada por cada país. Dessa forma, os países estão sujeitos ao sistema de quotas (cupos) com limite máximo de 50 mil toneladas por ano de capacidade de carga para a frota habilitada por cada um dos países, número acordado na VII Reunião Bilateral Brasil – Peru (2013). A concessão de licenças originárias ou a inclusão de veículos nas frotas das empresas ou cooperativas já habilitadas depende da existência de quotas disponíveis na data da análise do requerimento. A empresa habilitada para prestação de serviços de transporte rodoviário internacional de cargas entre o Brasil e o Peru não poderá manter em sua frota capacidade total de carga que exceda a 10% do valor da cota estabelecida bilateralmente entre os países. É o único acordo desse tipo em que o Brasil é signatário.

#### 4.4. Transporte rodoviário de passageiros

De acordo com o Anuário Estatístico de 2016, elaborado pelo Ministério do Turismo, 113.078 peruanos vieram ao Brasil no ano de 2015. Desse conjunto, 86.818 (76,8%) deslocaram-se por via aérea, 38 (0,034%) por via marítima, 25.969 (22,9%) por via terrestre e 253 (0,22%) por via fluvial (BRASIL, 2016).

De acordo com o Ministério de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), o Brasil caracteriza-se como o sexto país que mais envia turistas ao Peru, com 148 mil visitas no ano de 2015 (4,3% do total de turistas), sendo que 44.300 das viagens são ocasionadas por negócios (PROMPERU, 2015).

#### 4.5. Malha ferroviária

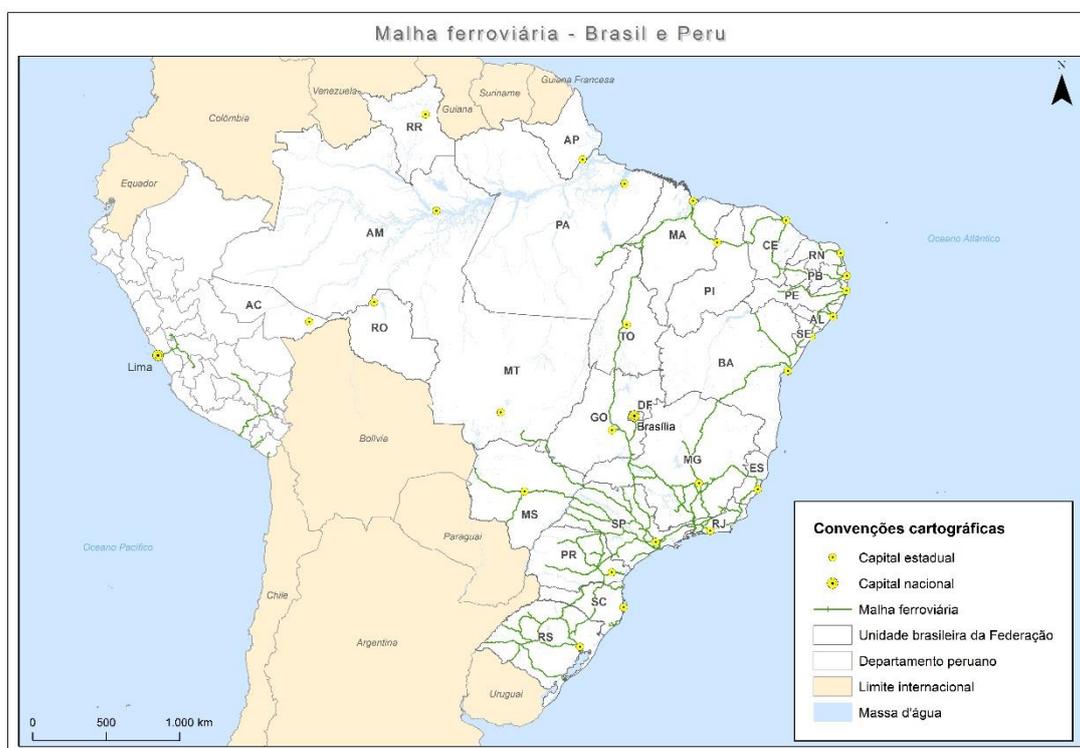
O Brasil possuía 28.538 km de malha ferroviária, em 2015, porém não existem ferrovias ativas no Amazonas e no Acre, estados fronteiriços com o Peru. Já a extensão da rede ferroviária peruana operativa é de 1.854 km. O Brasil é o décimo país do mundo em extensão de malha ferroviária, ao passo que o Peru consolida-se em 74º lugar, segundo dados de 2014 da Central Intelligence Agency (CIA, 2017c).

O MTC do Peru é o órgão responsável por toda a atividade ferroviária e normatiza a gestão em infraestrutura de estradas, pontes e ferrovias do país, assim como fiscaliza o cumprimento das normas aplicáveis. No Brasil, o órgão responsável pela regulação e fiscalização das atividades de exploração da infraestrutura ferroviária federal concedida é a ANTT, autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA).

	ÁREA TERRITORIAL	EXTENSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA
Brasil	8.515.767,05 km <sup>2</sup>	28.538 km
Peru	1.285.215,6 km <sup>2</sup>	1.854 km

**Tabela 12 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Peru**

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



**Figura 7 – Malha ferroviária: Brasil e Peru**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

## 4.6. Transporte ferroviário de cargas e passageiros

Atualmente não há transporte ferroviário de cargas e de passageiros entre Brasil e Peru. Em 2015, os dois países passaram a estudar um projeto de Ferrovia Bioceânica, objeto de Memorando de Entendimento Brasil-Peru-China assinado em maio do mesmo ano. Esses projetos são estratégicos para a integração das economias do Norte e do Centro-Oeste do Brasil ao Peru e ao Pacífico. Pelo estudo, a ferrovia poderia transportar, em 2025, cerca de 15 milhões de toneladas na direção do Pacífico e outros 8 milhões no sentido oposto (EFE, 2016).

O Governo da Bolívia está negociando com os governos do Brasil e do Peru para que o traçado da Ferrovia Bioceânica passe pelo seu território (EFE, 2016). Nesse caso, a ligação ferroviária do lado brasileiro seria realizada pela EF-265, também denominada Malha Oeste. Esse traçado ferroviário, conectando Santos (SP) a Corumbá (MS), é administrado pelo grupo América Latina Logística (ALL) desde 2006, o qual, no ano de 2015, fundiu-se à empresa Rumo, de modo que atualmente a ferrovia é administrada pela empresa Rumo ALL.

A Figura 8 apresenta o traçado proposto para a Ferrovia Bioceânica, conforme pleito do governo boliviano.



**Figura 8 – Traçado da Ferrovia Bioceânica, segundo o governo boliviano**

Fonte: El Comercio (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Outras nações, como Alemanha e Suíça, também sinalizaram interesse em financiar a iniciativa que unirá o Porto brasileiro de Santos com o de Ilo, no Peru, e atravessará o território boliviano, a fim de potencializar o comércio com a China, a Coreia do Sul, a Índia e o Japão. A Bolívia, porém, ainda aguarda a resposta do Brasil para concretizar a assinatura de um memorando de entendimentos, com o qual corroboraria sua participação no projeto.



## 5. Visitas técnicas

Com o propósito de agregar informações e melhor contextualizar as análises, foram efetuadas, nos períodos de 22 a 23 de maio de 2017 e de 12 a 14 de junho de 2017, visitas técnicas às sedes dos principais órgãos envolvidos nas questões de transportes no Peru e no Chile.

A seguir, tem-se um relato do conteúdo abordado em cada uma das reuniões realizadas no âmbito das visitas técnicas. Destaca-se que todas as reuniões foram abertas e contaram com a exposição, pelos técnicos do LabTrans/UFSC representando a ANTT, do escopo dos estudos em desenvolvimento.

### 5.1. Peru

#### 5.1.1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

A visita técnica ao MTC do Peru ocorreu no dia 22 de maio de 2017. Na ocasião, foram entrevistados os seguintes especialistas:

- » Paúl Concha Reviulla – diretor geral de transporte terrestre
- » Verónica Miranda Lakatos – técnica do Departamento de Integração Física e Digital
- » Dra. Scelza Gisella Lamarca Sanchez – diretora de regulamentação e normalização da Diretoria Geral de Transportes
- » Jesús José Tapia Tarrilo – especialista técnico em transportes.

Inicialmente, os técnicos do MTC aduziram que a regulação do transporte internacional no Peru é feita essencialmente com fundamento no ATIT e em seus Protocolos Adicionais. Afirmaram que a legislação nacional do Peru é aplicada exclusivamente nas questões referentes ao trânsito, a normas técnicas relativas (pesos e dimensões) e ao transporte de produtos perigosos, aspectos esses não regulados pelo ATIT.

Esclareceram que o Peru está empenhado em resolver as pendências que dizem respeito à sua manifestação quanto às questões discutidas e ajustadas em reuniões da Comissão do Artigo 16 do ATIT, e que atualmente dependem de sua deliberação, particularmente quanto aos aspectos migratórios e aos aspectos aduaneiros, que seguem aguardando a assinatura da Bolívia.

Informaram, ainda, na última reunião realizada em São Paulo em 2016, da oficialização 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.

Na visão dos técnicos entrevistados, em que pese o ATIT ser um bom marco regulatório, a regulação no âmbito da Comunidade Andina das Nações (CAN) é mais detalhada, elaborada, completa e eficiente. Foram mencionados como exemplo do afirmado: (i) o fato de a CAN ter um periódico (chamado Gazeta Andina), de circulação nos quatro Países-membros, para a publicação das normas aprovadas; e (ii) a existência de um tribunal com poderes de impor

a aplicação de suas decisões, sancionando eventuais descumprimentos, enquanto que no âmbito do ATIT falta um mecanismo de solução de controvérsias.

Outro aspecto relevante mencionado pelos técnicos do MTC diz respeito à não aplicação do princípio da reciprocidade, especialmente nas relações entre Peru e Bolívia.

A crítica que se faz é em relação ao princípio da reciprocidade, previsto no ATIT, não representar, na prática, ideia correspondente à do princípio do trato nacional, este sim capaz de assegurar condições de igualdade de competição entre os países.

Como exemplo da necessidade de se alterar a abrangência do estabelecido no ATIT em relação ao princípio da reciprocidade, alçando-o a condição de princípio do trato nacional, referiram o problema recorrente nas relações com a Bolívia quanto à não extensão aos transportadores peruanos dos subsídios incidentes sobre os combustíveis. Tal situação obriga os caminhões peruanos a esvaziarem os tanques de combustível na fronteira com aquele país, ficando apenas com a quantidade mínima de combustível necessária para atravessar a fronteira e chegar ao primeiro posto de abastecimento.

Outro ponto destacado pelos técnicos foi a necessidade de harmonização das legislações nacionais dos países quanto aos prazos para a emissão da Licença Complementar: ao passo que no Peru a Licença Complementar é concedida em sete dias da entrega da documentação, na Bolívia o prazo é de 180 dias. Em que pese tal prazo ser coincidente com o prazo do ATIT, não condiz com a aplicação do princípio da reciprocidade, além de não atender às necessidades operacionais dos transportadores peruanos.

Reclamaram, ainda, de exigências adicionais por parte da Bolívia para a concessão da Licença Complementar, o que será averiguado por ocasião da análise da legislação respectiva.

A Argentina também exige documentos adicionais para transitar no país, a exemplo da Permissão de Prestação de Serviços (PPS), com vigência de dois anos, o que igualmente será averiguado por ocasião da análise da legislação respectiva.

Citaram a exigência, por parte de alguns fiscais brasileiros, da fatura da carga transportada, o que não é um documento previsto no ATIT.

Mencionaram, ainda, questão relativa à dificuldade de abastecimento no Equador, onde os caminhões estrangeiros podem abastecer somente em alguns postos autorizados, nos quais o preço praticado é superior àqueles em vigor para a frota nacional daquele país.

Quanto aos aspectos de fiscalização da aplicação do ATIT, a SUTRAN é o órgão responsável, ao qual compete a aplicação de penalidades, sempre nos termos do Acordo. Acerca dessa questão em particular, os entrevistados comentaram a dificuldade nas relações com o Brasil, em que a responsabilidade pela fiscalização está dividida entre vários órgãos.

Com relação ao transporte de passageiros, relataram que no Peru a tarifa é livre, não sofrendo regulação pelo estado.

O maior problema na operação do transporte de passageiros é a exigência, por alguns países, da carta de tripulante ou *libreta de tripulante* no âmbito da CAN. O problema não afeta as operações no Brasil, já que há acordo entre os países dispensando sua exigência. Da mesma forma, não há problemas nas operações com o Uruguai, o Paraguai, a Argentina e o Chile.

Os técnicos entendem que alguns problemas de fiscalização do transporte de passageiros no Brasil ocorrem porque os fiscais acabam extrapolando exigências aplicáveis apenas ao transporte nacional para o internacional, por estarem previstas tais regras na mesma legislação. Argumentaram que, se a legislação do transporte internacional não estivesse inserida em resoluções que também tratam do transporte local, o problema não ocorreria.

Os especialistas entrevistados destacaram o interesse pelo bom andamento dos estudos desenvolvidos no presente trabalho, estando à disposição para plena colaboração.



**Figura 9 – Participantes da reunião no Ministerio de Transportes y Comunicaciones do Peru**

Fonte: Imagem obtida durante visita técnica (2017)

### **5.1.2. Empresa Expresso Internacional Ormeño S.A.**

Ainda no dia 22 de maio 2017, os técnicos do LabTrans/UFSC reuniram-se com os representantes da empresa Expresso Internacional Ormeño S.A.: Julio César Ormeño Malone (presidente) e Oscar Vásquez Sóliz Martim (diretor jurídico).

Os representantes da empresa, que opera a única linha regular de transporte internacional de passageiros entre Peru e Brasil, afirmaram que o ATIT é um marco regulatório adequado e que a Expresso Internacional Ormeño S.A. opera em conformidade com os ditames do Acordo. Informaram que, como o Peru não tem norma que regulamente o transporte internacional de passageiros, aplica-se a norma interna supletivamente e no que não for contrária ao ATIT.

Pontuaram a aplicação de norma interna do Brasil ao transporte internacional de passageiros, citando como exemplo a exigência de cortina de cor diferenciada nas poltronas localizadas junto às saídas de emergência dos ônibus.

Citaram problemas relativos à aplicação do ATIT especificamente quanto à apreensão de ônibus na eventualidade de se constatar a existência de drogas no veículo, o que expõe os demais passageiros à interrupção da viagem. Aduzem que, como a empresa tem representante legal no Brasil, bastaria autuar e aplicar a sanção respectiva<sup>2</sup>.

Reclamaram, ainda, a necessidade de regulamentar o transporte de encomendas no âmbito do ATIT e a aplicação da quinta liberdade.

### 5.1.3. Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías (SUTRAN)

A visita técnica à SUTRAN aconteceu no dia 23 de maio de 2017, e na ocasião foram entrevistados os seguintes especialistas:

- » Joel Odar Egúsqüiza – gerente de articulação territorial
- » Martín Valverde M. – subgerente de fiscalização de serviços de transporte e de pesos e medidas
- » Joan Miranda Lara
- » Alfonso Salcedo Vidarte.

Os representantes da SUTRAN iniciaram a reunião explanando sobre suas atribuições na fiscalização da aplicação do ATIT, tanto no âmbito do transporte de cargas como no de passageiros.

Em seguida, pontuaram objetivamente os principais aspectos problemáticos em relação à sua tarefa de fiscalização no âmbito do ATIT:

- a. Falta de regulamentação dos pesos e dimensões no âmbito do ATIT, ensejando as dificuldades operacionais e a aplicação das leis nacionais dos países, justificando a necessidade de padronização de tais normas e de fixação de prazos para adequação das frotas.
- b. Falta de regulamentação do transporte de produtos perigosos no âmbito do ATIT, apresentando as dificuldades operacionais e a aplicação das leis nacionais dos países, justificando a necessidade de padronização de tais normas e de fixação de prazos para adequação das frotas<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> No Brasil, a apreensão de veículos transportando drogas é determinada pela Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, no Capítulo IV – Da Apreensão, Arrecadação e Destinação dos bens do acusado, art. 62, no qual se define que “Os veículos [...] utilizados para a prática dos crimes definidos nesta Lei, após a sua regular apreensão, ficarão sob custódia da autoridade de polícia judiciária, excetuadas as armas, que serão recolhidas na forma de legislação específica.” (BRASIL, 2006).

<sup>3</sup> Por ser muito específico, o tema Produtos Perigosos é tratado em regulamento à parte. Além do Livro Laranja da ONU, no âmbito do Mercosul já existe o Acordo para Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos.

- c. Exigência, pelo Brasil, das Autorizações Especiais de Trânsito (AET) para veículos estrangeiros transportadores de cargas fora dos padrões, haja vista que o ATIT prevê apenas dois tipos de autorizações/licenças: a originária e a complementar<sup>4</sup>.
- d. Necessidade de regulamentação das condições técnicas dos veículos para a inspeção técnica veicular.
- e. Necessidade de regulamentar a exata medida das responsabilidades do representante legal no âmbito do ATIT, a fim de determinar, com uniformidade, nas legislações dos países, quais os requisitos para atestar sua capacidade.
- f. Necessidade de regulamentar a utilização de *leasing* e *sub-leasing*, já que o ATIT menciona apenas a possibilidade de utilização de veículos de terceiros na modalidade de *leasing*, não aceitando outras formas de contratação.



**Figura 10 – Participantes da reunião com a SUTRAN**

Fonte: Imagem obtida durante visita técnica (2017)

#### **5.1.4. Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT)**

A visita técnica ocorreu no dia 23 de maio de 2017 e, na oportunidade, foi entrevistado o técnico Jorge Alfredo Villavicencio Merino, gerente de desenvolvimento de gestão coordenada de fronteira.

<sup>4</sup> A emissão das AET é prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no Art. 101 “Ao veículo [...] que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito (...)” (BRASIL, 1997) e regulada por legislação específica.

O técnico da SUNAT apresentou o processo de fiscalização aduaneira, esclarecendo sobre as peculiaridades da fiscalização no âmbito da CAN e do ATIT.

Aduziu dificuldade decorrente da falta de interconexão entre sistemas de informação dos países, que deveriam ser integrados, até mesmo para solucionar problemas relativos às diferenças nos horários de funcionamento das aduanas.

Relatou, ainda, problemas decorrentes da falta de delimitação das responsabilidades do representante legal e inclusive a necessidade da existência de um representante legal efetivo (às vezes o representante é uma pessoa física sem qualquer condição de responder por multas ou outras obrigações).

### **5.1.5. Associação Nacional do Transporte Terrestre de Cargas (Anatec) – Departamento Internacional de Transporte (DEINTRA)**

A visita técnica à Anatec ocorreu no dia 23 de maio de 2017, na sede da instituição.

A equipe do LabTrans/UFSC foi recebida pelos seguintes profissionais:

- » Cesar Aguero Figueroa – assessor do conselho diretor e chefe do DEINTRA;
- » Patrícia Azama Kiyon – gerente administrativa da empresa Carter Cargueiros Terrestre.

Após a apresentação do projeto, os empresários e seus representantes passaram a discorrer sobre os principais problemas que os operadores do transporte internacional de cargas do Peru enfrentam:

- a. Péssimo estado de conservação das estradas nas rotas de integração do lado brasileiro.
- b. Dificuldades na obtenção de Licenças Complementares, em função dos diferentes prazos de validação dos documentos: atualmente, para a operação com o Brasil, as empresas têm 110 Licenças Originárias, contra apenas 18 Complementares<sup>5</sup>.
- c. Entraves na operação com veículos de terceiros, vedada pelo ATIT.
- d. Dificuldades na contratação dos representantes legais no Brasil.
- e. Aspectos que tornam difícil o tráfego por terceiros países, como a exigência, pela Argentina, da PPS, mediante pagamento de taxas e com vigência de dois anos, em comparação, por exemplo, ao documento de idoneidade único previsto no âmbito da CAN, que tem validade de cinco anos.
- f. Dificuldades decorrentes da falta de aplicação do princípio do trato nacional, com o estabelecimento de preços e cotas de combustíveis diferentes e prejudiciais aos transportadores estrangeiros na Bolívia e no Equador.
- g. Descumprimento de acordo bilateral pelo Equador, com a vedação da entrada de caminhões peruanos que excedam os pesos e as dimensões em vigor naquele país. A despeito de a questão já haver sido acordada, o Equador alegou que o acordo não era vinculante.

---

<sup>5</sup> Segundo a Resolução ANTT nº 1.474/2003, uma vez que a documentação apresentada na solicitação das Licenças Complementares esteja em conformidade com o estabelecido na Resolução e no ATIT, as licenças são concedidas em, no máximo, uma semana.

- h. Necessidade de utilização de veículos brasileiros para completar o transporte de produtos perigosos no lado brasileiro, onde recebem inclusive escolta militar, já que os veículos peruanos não atendem aos requisitos exigidos no Brasil.
- i. Falta de consenso sobre os produtos considerados perigosos<sup>6</sup>.
- j. Diferenças na fiscalização do transporte de determinados tipos de produtos, a exemplo de substâncias utilizadas na produção de drogas, mas que também são aplicadas pela indústria na fabricação de produtos lícitos.
- k. Instalações de apoio deterioradas na fronteira (na cidade de Assis Brasil): foram fechados banheiros, e as instalações encontram-se abandonadas.

Finalmente, mencionaram que Peru e Chile caminham para uma fronteira integrada e que a mesma situação poderia ocorrer com o Brasil e outras fronteiras.



**Figura 11 – Participantes da reunião na Anatec-Deintra**

Fonte: Imagem obtida durante visita técnica (2017)

## 5.2. Chile

No período de 12 a 14 de junho de 2017 foram realizadas as visitas técnicas no Chile com o objetivo de captar informações acerca do transporte terrestre no país, assim como as dificuldades enfrentadas pelos órgãos e empresas do setor.

<sup>6</sup> A classificação dos produtos como perigosos no Brasil é clara e está disposta na Resolução ANTT nº 5.232, harmonizada com os regulamentos internacionais – Livro Laranja.

### 5.2.1. Ministério dos Transportes e Telecomunicaciones (MTT) do Chile – Subsecretaria de Transportes

No dia 12 de junho, os técnicos do LabTrans/UFSC foram recebidos no MTT pelo técnico Pablo Ortiz Méndez, chefe do Departamento de Assuntos Internacionais.

O primeiro problema relatado diz respeito à idade máxima da frota permitida à circulação no Brasil, que é de 28 anos. O prazo estabelecido por acordo entre Brasil e Chile para a adequação expira em dezembro<sup>7</sup>.

Já na operação para a Argentina, o problema é a exigência da taxa migratória, prevista em legislação nacional daquele país e cobrada dos transportadores internacionais de passageiros, sem amparo no ATIT.

Ainda em relação à Argentina, há a questão da taxa de habilitação aduaneira, incidente nas operações realizadas em horários extraordinários. Entretanto, os funcionários demoram propositalmente no envio da documentação necessária, fazendo com que a expedição ocorra após o horário do expediente, para poderem cobrar a taxa aduaneira.

Uma divergência pontuada pelo técnico diz respeito aos seguros exigíveis no âmbito do ATIT. Como o Chile não faz parte do Mercosul, os limites de cobertura são diferentes dos aplicados nos demais países.

Na visão do técnico entrevistado, o ATIT é insuficiente para regular adequadamente o transporte internacional. Em sua opinião, uma das principais ineficiências decorre da previsão, no ATIT, do princípio da reciprocidade, em vez de se instituir o princípio do trato nacional, o que asseguraria de fato tratamento igualitários entre os países e a solução de inúmeros problemas enfrentados atualmente, como a dificuldade para abastecimento dos veículos na Bolívia.

Salientou, ainda, a necessidade de uma instância de solução de conflitos no âmbito da ALADI, com poderes de impor e executar suas decisões e não apenas de proferir recomendações.

Destacou, ademais, questões relacionadas a divergências no entendimento dos países acerca do que é o documento de transporte (exigível no âmbito do ATIT) e do que é documento de trânsito, definido pela lei nacional de cada país. Como exemplo dessa divergência de interpretação, mencionou a exigência, na Argentina, do documento chamado Carta Verde adicionalmente à Licença Complementar.

Outra questão suscitada diz respeito à definição mais clara dos limites relativos de *leasing* previstos no ATIT, a fim de determinar a possibilidade da utilização de veículos de terceiro sob outras modalidades de contratação, como *subleasing*, subcontratação e intercâmbio de tração, já que são questões que têm implicação nos aspectos relacionados aos seguros.

O técnico entrevistado ponderou, ainda, sobre o representante legal e a definição da exata medida de suas responsabilidades: de acordo com o ATIT, o representante legal é

---

<sup>7</sup> A idade máxima dos veículos é uma limitação imposta pela própria legislação chilena (vide Decreto nº 300/1995). Além disso, na XIV Reunião Bilateral Brasil – Chile, realizada em agosto de 2016, ficou estabelecido como prazo final o mês de dezembro de 2018 e não de 2017.

encarregado das multas de trânsito, mas não pelas multas de transporte<sup>8</sup>. Atentou para a necessidade de se melhorar tal entendimento sem, no entanto, onerar excessivamente o representante legal, o que poderia ensejar aumento demasiado dos custos da operação. Mencionou que, em alguns casos, o despachante aduaneiro também é o representante legal.

Quanto ao transporte de produtos perigosos, em sua óptica, a legislação do Chile é bastante rigorosa, porém não é cumprida, devido à ausência de fiscalização. Em trânsito por outros países, os transportadores chilenos cumprem as regras dos países transitados.

Referiu, ainda, problemas decorrentes da aplicação em duplicidade de sanções, tanto com fundamento na legislação de transporte como na legislação aduaneira, já que não há regra para solucionar a questão de uma conduta que seja infração de transporte e aduaneira. Nesse caso, entende que deve ser aplicada apenas a sanção mais específica.

Por fim, mencionou o problema dos horários de funcionamento da aduana no Brasil, que fazem com que uma frota que poderia realizar até três viagens por mês realize apenas duas. Sugeriu, ainda, a participação dos técnicos do LabTrans/UFSC, juntamente com a ANTT, na reunião da Comissão de seguimento do ATIT (art.16), no final de junho de 2017, em Montevideo.



**Figura 12 – Participantes da reunião com o MTT do Chile**

Fonte: Imagem obtida durante visita técnica (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

<sup>8</sup> O ATIT em seu art. 24, alínea b, define "um representante legal com plenos poderes para a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país" (BRASIL, 1990a), não responsabilizando o representante legal exclusivamente pelas multas de trânsito.

### 5.2.2. Federación Gremial Nacional del Transporte de Pasajeros Rural, InterUrbano, Interregional e Internacional de Chile (Fenabus)

Participaram da reunião com a Fenabus os seguintes representantes:

- » Marcos Carter Bertolotto – presidente
- » Sergio Muñoz– secretário geral e engenheiro assessor da Cámara Chilena de Comercio de Repuestos y Accesorios Automotrices
- » Maria da Paz – representante do Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- » Representantes da empresa de transporte rodoviário internacional de passageiros – Chile Bus.

Após a apresentação do projeto, os empresários do setor passaram a expor suas principais dificuldades relacionadas ao transporte internacional:

- a. Falta de regulamentação das questões de pesos e dimensões, já que as normas nacionais sobre o tema não se aplicam a ônibus.
- b. Necessidade de atualização das normas em face da mudança nos pesos das carrocerias dos ônibus (as fabricadas no Brasil eram mais leves se comparadas às da China, mas não mais fabricação no Brasil).
- c. Pouca aplicação de penalidades devido à fiscalização flexível, que resulta em menos problemas identificados no dia a dia da operação.
- d. Falta de reciprocidade no cumprimento das normas de segurança: enquanto a legislação chilena é mais exigente (a idade máxima da frota de ônibus é de 10 anos; há exigência de equipamentos de segurança, como dispositivo antitombamento nos ônibus, freios ABS (do inglês – *anti-lock braking system*) e tacógrafo eletrônico; e as normas são mais rigorosas quanto à jornada de trabalho dos motoristas), a de outros países é mais flexível.
- e. Dificuldades para as empresas do Chile ingressarem no mercado, uma vez que a seleção é feita por licitação com validade de cinco anos, sem prorrogação, prazo demasiadamente curto para amortização dos investimentos necessários.
- f. Problemas com a taxa migratória cobrada na Argentina, de U\$ 200 por ônibus, mais taxa de fumigação e desinfecção (ARS 200)<sup>9</sup> e lentidão nos postos de fronteira.

---

<sup>9</sup> Refere-se à moeda argentina, leia-se: 200 pesos argentinos.



**Figura 13 – Participantes da reunião com a Fenabus**

Fonte: Imagem obtida durante visita técnica (2017)

### **5.2.3. Asociación Gremial Chilena de Empresarios del Transporte Internacional de Carga por Carretera (AGETICH) e Empresa Vitores – Transporte Internacionais e Transportes del Sol**

No dia 14 de junho, os técnicos do LabTrans/UFSC foram recebidos na sede da empresa Vitores por sua diretora Soledad Vitores Gonzáles, que pontuou as seguintes dificuldades enfrentadas pelos transportadores chilenos:

- a.** Falta de conhecimento, por agentes da fiscalização, de todos os acordos vigentes entre os países e adoção de diferentes critérios por diversos fiscais.
- b.** Diferenças nos critérios para a eleição do representante legal: na Argentina, as exigências são maiores que em outros países, mas a representação é mais eficaz.
- c.** Diferenças na legislação de pesos e dimensões que ensejam apreensão de veículos, necessitando da intervenção de representante do MTT em conjunto com seus pares nos outros países; enquanto a Argentina é rigorosa na aplicação da fiscalização, no Chile o controle praticamente não existe.
- d.** Dificuldades no transporte de produtos perigosos no Chile, pela exigência de que, nos intervalos entre jornadas do motorista, os caminhões sejam estacionados em áreas exclusivas que, na prática, não existem.

- e. Exiguidade do prazo de validade da inspeção técnica veicular (apenas dois anos) e dificuldades pela ausência de acordo para regular a hipótese do seu vencimento com o caminhão em trânsito<sup>10</sup>.



**Figura 14 – Participantes da reunião com a AGETICH**

Fonte: Imagem obtida durante visita técnica (2017)

<sup>10</sup> No âmbito do Mercosul, a Resolução GMC nº 15/2016 já concede prazo adicional de vigência de 30 dias para os CITVs que vençam durante o transporte no país de destino ou de trânsito (MERCOSUL, 2016).

## 6. Análises comparativas

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

### 6.1. Autorizações, documentos de transporte e serviços

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

#### 6.1.1. Autorizações

##### 6.1.1.1. Licenças Originárias e Complementares

De acordo com o que dispõe o ATIT em seu art. 2º (BRASIL, 1990a), 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. Estes 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 [sic] 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 fornecem 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, admitir, no transporte internacional de carga por rodovia, a utilização temporária de veículos de terceiros que operem sob a responsabilidade das empresas autorizadas. (BRASIL, 1990a, não paginado).

Em seu art. 21, o ATIT (BRASIL, 1990a) prevê que cada país signatário outorgue 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 que um dos países signatários tenha concedido às empresas sob sua jurisdição será aceita pelo outro país signatário. Este último 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. Em relação ao disposto no art. 22, o Brasil não exige mais que o controle da empresa requerente deva ser exercido somente por cidadão nato ou naturalizado desde a Emenda Constitucional nº 5/1995, que revogou o art. 171 da Constituição Federal.

A Comunidade Andina de Nações (CAN) trata das licenças para prestação de serviço de transporte de passageiros e transporte de mercadorias nas decisões nº 398 e nº 399, respectivamente. É reconhecido o livre trânsito aos veículos habilitados e registrados que tenham as licenças vigentes. Exige do transportador interessado em efetuar transporte internacional a obtenção da Licença Originária e da Licença Complementária, assim como o Certificado de Habilitação e o registro de cada um dos veículos que compõem a sua frota. Estabelece as causas de suspensão da licença por: mandato judicial; ordem do organismo nacional competente, como consequência de um procedimento administrativo; ou decisão do transportador autorizado. Concede à Licença Originária a vigência de cinco anos, automaticamente prorrogável caso não haja uma resolução executória do organismo nacional competente que a suspenda ou a cancele.

## **Transporte de Mercadorias**

No âmbito brasileiro, 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.

No Chile, a Licença Originária está prevista na Resolução nº 18, de 5 de maio de 1993. Essa resolução estipula as atribuições do chefe do Departamento de Transporte Terrestre, entre as quais a de aprovar a idoneidade das Licenças Originárias outorgadas de acordo com os termos dispostos no Apêndice 1 do Decreto nº 257, de 1991. O Decreto nº 257/1991 é, a seu turno, o instrumento de ratificação do ATIT no Chile, evidenciando o alinhamento chileno sobre o tema em relação ao Acordo. O portal Chile Atiende, que trata dos trâmites burocráticos, agenda procedimentos e esclarece dúvidas a respeito dos processos pertinentes ao Estado Chileno, indica os procedimentos necessários para obtenção da Licença Originária e limita sua vigência a 10 anos. O requerimento deve ser feito no Departamento de Assuntos Internacionais do MTT e apresentar a Solicitação para Efetuar Transporte Internacional Terrestre de Carga – Bilateral, contendo:

a) Pessoa Natural:

i) Certidão de Nascimentos ou carta de nacionalidade

ii) Certificado de Residência

b) Pessoa Jurídica:

i) Cópia da escritura pública de constituição de sociedade e suas modificações, evidenciando que o capital corresponde de forma majoritária a cidadãos chilenos ou nacionalizados.

ii) Certificado de vigência do Conservador de Bienes Raíces e Registro de Comércio.

iii) Cópia do certificado de anotações vigentes do veículo, emitido ao menos dentro dos 30 dias anteriores a solicitação.

iv) Certificado de dimensões emitido por uma planta de revisão técnica Classe A, para cada veículo.

v) Veículos com contrato de leasing deverão acompanhar do contrato de leasing e da autorização notarial para efetuar transporte fora do país

vi) Declaração de responsabilidade de veículos sob arrendamento mercantil (Leasing)

vii) Inscrição de posse junto ao registro nacional de veículos motorizados (Em caso de leasing). (CHILE ATIENDE, 2015, não paginado, tradução nossa).

O Regulamento de Organização e Funções do Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Peru, aprovado pelo Decreto Supremo nº 21/2007, nos arts. 67-C e 67-D, atribui à Direção Geral de Transporte Terrestre a responsabilidade de outorgar as autorizações para a prestação de serviços de transporte terrestre de mercadorias ou pessoas no âmbito internacional e nacional, juntamente com seus serviços complementares e, ainda, de manutenção e atualização.

Segundo o Texto Único de Procedimentos Administrativos (TUPA), da Dirección General de Transportes Terrestres (DGTT) (PERU, [20--?]), a Licença Originária relativa ao Transporte de Mercadorias por rodovia, assim como a Licença Originária para Transporte Próprio de Mercadorias, possui vigência de dois anos, amparada pelos arts. 22 e 31 e pelo apêndice 1 do ATIT que, a seu turno, foi internalizado no Peru pelo Decreto nº 028/91/TC, pelo

Decreto Supremo do Ministerio de Transportes nº 24/2002 – certificado SOAT (do espanhol – *Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito*) – e pelo Decreto Supremo nº 25/2008/MTC.

Para sua concessão, deve ser realizada uma solicitação à Dirección General de Transportes Terrestres mediante o Formulário nº 001/15, indicando a razão social, o Registro Único do Contribuinte (RUC) e o domicílio da peticionária, assim como nome e número do documento de identidade do representante legal, juntamente com:

- a) Cópia legível do testemunho de constituição da empresa e/ou suas modificações inscritas nos Registros Públicos, na qual deve indicar que seu objeto é o transporte terrestre de carga (mercadorias) nacional e internacional, o nome e as responsabilidades de seu representante legal, e que mais da metade do capital social e efetivo controle da empresa esteja em mãos de cidadãos peruanos ou naturalizados;
- b) Cópia legível do cartão de propriedade do veículo ofertado em nome da peticionária, e no caso de leasing, a cópia do contrato no qual consta a identificação do veículo ofertado, a placa de rodagem e/ou número de série;
- c) Cópia do certificado de Seguro Obrigatório de Acidentes de Tránsito (SOAT) vigente de cada veículo ofertado;
- d) Cópia do Certificado de Inspeção Técnica Veicular vigente, que credite que o veículo ofertado cumpre com as características e requisitos apontados no Regulamento Nacional de Veículos. No caso de veículos de até dois (2) anos de antiguidade, o CITV deve realizar apenas a inspeção complementar; para veículos de mais de dois (2) anos de antiguidade, o CITV deve realizar a inspeção técnica ordinária e complementar. (PERU, [20--?], não paginado, tradução nossa).

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, por meio 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 depende da solicitação de empresas estrangeiras detentoras de Licença Originária. Dispõe a Resolução ANTT nº 1.474/2006 que:

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 substabelecimento 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, 2006b, não paginado).

Além disso, essa resolução dispõe sobre a conformidade dos veículos com a Resolução Mercosul/GMC/RES. nº 26/11, que estabelece o sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas, e estabelece a obrigatoriedade do Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV), conforme condições estipuladas na Resolução Mercosul/GMC nº 75, de 13 de dezembro de 1997, o que será tratado em detalhes na seção 6.3.

A Resolução nº 18, de 5 de maio de 1993, do MTT do Chile, também reconhece o disposto no ATIT sobre a outorga de licenças complementares para empresas estrangeiras. O Decreto nº 104/1994 estabelece um prazo de cinco dias úteis para a comunicação de qualquer alteração nos documentos pertinentes à licença complementar; não havendo tal notificação a licença ficará suspensa até o cumprimento desta obrigação (CHILE, 1994).

Os sujeitos interessados em obter a Licença Complementar deverão apresentar os seguintes documentos no departamento de assuntos internacionais do MTT:

- i) Solicitação que indique o nome da pessoa natural ou razão social da empresa
- ii) Documento de idoneidade
- iii) Anexo da frota veicular
- iv) Prova da designação no Chile de representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deve intervir no país. (CHILE ATIENDE, 2013, não paginado, tradução nossa).

No Peru, a Licença Complementar para Transporte de Mercadorias por rodovia tem vigência de cinco anos, amparada legalmente pelo art. 24 do ATIT e pelo Anexo III – Seguros. Sua solicitação é feita por meio de pedido endereçado à Dirección General de Transporte Terrestre através do Formulário nº 001/15, Anexo nº 001-A/15, indicando razão social do

transportador, número do documento de identidade, domicílio e RUC do representante legal, juntamente com:

- a) Documento de Idoneidade Original que credite a autorização originária e o Anexo com descrição dos veículos habilitados, legalizados consularmente.
- b) Cópia do documento que credite a designação no Peru de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa nos atos administrativos e judiciais com os quais deva intervir. Quando o poder tenha sido outorgado no Peru, deverá estar inscrito nos Registros Públicos, caso outorgado no estrangeiro, deverá estar legalizado pelo agente diplomático ou consular do Peru no país onde se outorgou o documento. (PERU, [20--?], não paginado, tradução nossa).

A Licença Complementar para o Transporte Internacional por Conta Própria de Mercadorias possui vigência de dois anos e baseia-se no art. 194 da Decisão nº 399 da CAN e no art. 40 da Resolução nº 300 da Secretaria Geral da CAN, que determinam a necessidade de solicitação da autorização aos entes competentes dos países de origem e destino e pressupõem o bom uso do caderno de tripulante terrestre, que fica sob sua custódia durante a prestação do serviço.

A solicitação deve ser feita ao Diretor Geral de Transporte Terrestre, indicando razão social do transportador; nome, número do documento de identidade, domicílio e RUC do representante legal, juntamente com:

- a) Cópia da autorização originária de prestação de serviços com seus anexos, ambos autenticados pela autoridade competente que a outorgou;
- b) Cópia do documento que credite a designação no Peru de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa nos atos administrativos e judiciais com os quais deva intervir. Quando o poder tenha sido outorgado no Peru, deverá estar inscrito nos Registro Públicos, caso outorgado no estrangeiro, deverá estar legalizado pelo agente diplomático ou consular do Peru no país onde se outorgou o documento;
- c) Cópia da Apólice de Seguro que cubra a tripulação e a terceiros, o pagamento de indenização por danos ou prejuízos que possam sofrer como consequência de acidentes ocasionados durante a operação do transporte internacional que realize;
- e) Relação e identificação dos veículos habilitados com os quais se solicita o registro, sinalizando se são próprios ou tomados por arrendamento financeiro. (PERU, [20--?], não paginado, tradução nossa).

## Transporte de Passageiros

Até 2014, o Decreto nº 2.521/1998, 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 lei, entretanto, não prevê instrumento de autorização para o

transporte semiurbano interestadual de passageiros, o qual continua sendo delegado por meio de permissão.

A Resolução ANTT 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. Após a solicitação do 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, [20--?]b, não paginado).

Para solicitar a LOP, deverão ser preenchidos 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, 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, [20--?]b, não paginado).

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, 2015b, não paginado).

Sanadas as pendências, quando existentes, 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 qual 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 renovação da documentação a cada período de três anos.

Já em posse da Autorização, o transportador deverá solicitar a expedição da Licença Originária no 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-], não paginado).

As empresas estrangeiras que desejarem realizar a prestação de serviço de transporte internacional de passageiros no Brasil deverão solicitar a expedição de Licença Complementar na Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros da ANTT. Os documentos exigidos estão dispostos no modelo de solicitação disponível no *site* da ANTT:

- 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, [20--?]c, não paginado).

Segundo as normas chilenas, a Licença Originária de Transporte de Passageiros, disposta no Decreto Supremo nº 163/1984 e amparada pelo ATIT, é outorgada mediante licitação pública. Os interessados deverão apresentar à Secretaria Regional Ministerial de Transportes solicitação feita por pessoais naturais do Chile, e em caso de pessoas jurídicas, mais da metade do capital social e o efetivo controle da empresa devem estar em mãos de cidadãos naturais ou naturalizados chilenos e que tenham a propriedade ou o *leasing* do veículo apto para transporte de passageiros. No marco da licitação pública, deverão apresentar os seguintes antecedentes:

I – Pessoas Naturais:

- a – Certidão de nascimento ou Certificado que comprove a nacionalização;
- b – Certificado de residência emitido pelos Carabineros de Chile que comprove domicílio na Região que se solicita o trâmite.

II – Pessoas Jurídicas:

- a – Fotocópia reconhecida em cartório da escritura de constituição da sociedade e das eventuais modificações;
- b- Cópia autorizada pelo respectivo Conservador da inscrição com certificação de vigência no Registro de Comércio, outorgada em uma data não superior a 30 dias contados desde a data de sua apresentação;
- c- Constância de publicações do extrato de constituição e eventuais modificações no Diário Oficial no caso de sociedades anônimas e de responsabilidade limitada ( basta que se acompanhe fotocópia reconhecida em cartório) (CHILE, 1984, não paginado, tradução nossa).

Os documentos que devem ser apresentados relativos aos veículos são os seguintes:

- 1 – Certificados de Anotações outorgado pelo Registro Nacional de Veículos Motorizados, outorgados em um prazo não superior a 30 dias à data de apresentação da solicitação.
- 2 – Certificado de dimensões, emitido por uma Planta Revisora Classe A, para cada veículo proposto.
- 3 – No caso de veículos adquiridos sob regime de leasing se deverá exigir além do exposto o seguinte:

A – Contrato de arrendamento assinado pelo solicitante e uma empresa financeira de leasing; e

B – Declaração de responsabilidade de veículos sob arrendamento mercantil (CHILE, 1984, não paginado, tradução nossa).

A Licença Complementar de Transportes de Passageiros para os prestadores de serviços que tenham obtido as licenças originárias em seus países de origem deverá ser solicitada na Subsecretaria de Transportes, Departamento de Assuntos Internacionais, mediante apresentação dos seguintes documentos:

- 1 - Documento de idoneidade bilíngue que comprove a licença originária;
- 2 - Prova da designação no Chile de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deve intervir na jurisdição do país (artigo 24, ATIT). Esta circunstância se comprovará mediante a entrega da cópia autorizada da escritura pública outorgada e devidamente legalizada no caso daquelas escrituras outorgadas em outro país (CHILE, 1984, não paginado, tradução nossa).

Uma vez apresentada a solicitação, e dentro de um prazo de cinco dias, se outorga uma licença provisória, e, ao seu vencimento, se outorga uma licença definitiva, ordenando a publicação em extrato do Diário Oficial.

O Chile ainda dispõe, no Decreto Supremo nº 163/1985, sobre Licença Ocasional, a qual serve para realizar transporte internacional de passageiros quando se tratar de serviço por um período determinado em uma viagem que terá itinerário delimitado e a mesma lista de passageiros de ida e volta. Essa licença é solicitada via formulário que deve indicar:

1. Nome ou razão social da empresa proprietária do veículo;
2. Individualização do veículo (tipo, marca e placa);
3. Itinerário de viagem (origem, destino e pontos intermediários);
4. Passos fronteiriços (entrada e regresso);
5. Datas exatas entre as quais se efetuará a viagem;
6. Cópia do certificado de anotações vigentes do veículo, que deve ter idade inferior a 10 anos;
7. Cópia da revisão técnica em dia;
8. Declaração jurada em cartório certificando que são operadores turísticos quando os veículos a utilizar tenham uma antiguidade ente 10 e 15 anos;
9. Os veículos contratados sob leasing devem acompanhar de autorização firmada em cartório para efetuar serviço de turismo fora do país;
10. Seguro correspondente (CHILE, 1985, não paginado, tradução nossa).

No Peru, a Licença Originária de Prestação de Serviços (transporte de passageiros por rodovia), também disposta no TUPA, tem vigência de cinco anos, amparada legalmente pelos

decretos supremos nº 24/2002/MTC e nº 25/2008/MTC e pelas Resoluções nº 398 (arts. 10º, 24 e 50), nº 491 (art. 2º) da CAN e pelas resoluções nº 719 e nº 833 da sua secretaria geral. O processo de solicitação ocorre mediante preenchimento do Formulário nº 001/15, Anexo nº 001-A/15, que deverá informar o número de frequência do transportador, as rotas e os itinerários solicitados, previamente acordados entre os organismos nacionais competentes envolvidos, além de ser instruído com os seguintes documentos:

- a) Cópia legível do testemunho de constituição da empresa e/ou suas modificações inscritas nos Registros Públicos, na qual deve indicar que seu objeto é o transporte terrestre de carga (mercadorias) nacional e internacional, o nome e as responsabilidades de seu representante legal, e que mais da metade do capital social e efetivo controle da empresa esteja em mãos de cidadãos peruanos ou naturalizados;
- b) Cópia legível do cartão de propriedade do veículo ofertado em nome da peticionária, e no caso de leasing, a cópia do contrato no qual consta a identificação do veículo ofertado, a placa de rodagem e/ou número de série;
- c) Cópia do certificado de Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (SOAT) vigente de cada veículo ofertado;
- d) Cópia do Certificado de Inspeção Técnica Veicular vigente, que credite que o veículo ofertado cumpre com as características e requisitos apontados no Regulamento Nacional de Veículos. No caso de veículos de até dois (2) anos de antiguidade, o CITV deve realizar apenas a inspeção complementar; para veículos de mais de dois (2) anos de antiguidade, o CITV deve realizar a inspeção técnica ordinária e complementar;
- e) Anexo indicando a origem e destino das rotas; as cidades e países do itinerário no qual se pretende operar; acompanhado de croquis da rota; número de frequências; horário de saída e tempo prometido de viagem (PERU, [20--?], não paginado, tradução nossa).

A Licença Complementar para o Transporte de Passageiros por rodovia também tem vigência de cinco anos, amparada legalmente pelos arts. 20 e 24 do ATIT. Sua solicitação é feita por meio do pedido à Direção Geral de Transporte Terrestre indicando a razão social do transportador, o número do documento de identidade, o domicílio e o RUC do representante legal, juntamente com:

- a) Documento de Idoneidade Original que credite a autorização originária e o Anexo com descrição dos veículos habilitados, legalizados consularmente.
- b) Cópia do documento que credite a designação no Peru de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa nos atos administrativos e judiciais com os quais deva intervir. Quando o poder tenha sido outorgado no Peru, deverá estar inscrito nos Registros Públicos, caso outorgado no estrangeiro, deverá estar legalizado pelo agente diplomático ou consular do Peru no país onde se outorgou o documento.
- c) Cópia legível da Apólice de Seguros pelas responsabilidades emergentes do transporte, contratada conforme o Anexo III por cada veículo, na qual deve constar o nome da companhia de seguros. (ANTT, [20--?c], não paginado).

Em relação às Licenças Originárias e Complementares para o Transporte Internacional de passageiros, verificam-se divergências em relação à Licença Originária que, no Chile, pode ser

expedida também a pessoas naturais, embora possa ser outorgada somente após licitações públicas. O Brasil também possuía disposição exigindo a Licitação para serviços regulares, revogada pela Lei nº 12.966/2014, passando a ser exigida apenas autorização prévia para todas as modalidades de prestação de serviço de transporte internacional de passageiros. Quanto à solicitação de expedição da Licença Originária, o Brasil é o país que mais exige documentos para tanto. Só é possível a expedição mediante comprovação de quitação total de multas, regularidade com a Fazenda Federal, com a Fazenda Estadual, com a Fazenda Municipal e com o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).

Já para a expedição da Licença Complementar, os países encontram-se em congruência exigindo o Documento de Idoneidade bilíngue e a comprovação do representante legal com plenos poderes no país. O Peru ainda exige a cópia da Apólice de Seguros pelas responsabilidades emergentes do transporte, constando o nome da companhia de seguros; isso não é exigido pelo Brasil ou pelo Chile para a expedição da Licença Complementar, apesar de ser obrigatório para o transporte efetivo, como pode ser visto no item 5.3 – Seguros.

#### **Comparação Licenças Originária e Complementar ATIT, Brasil, Chile e Peru para transporte de cargas e passageiros**

<b>FONTE</b>	<b>DOCUMENTO</b>	<b>RESOLUÇÃO OU ARTIGO</b>
ATIT	Licença originária	Arts. 21, 23
ATIT	Licença complementar	Art. 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
Chile	Licença Originária para Cargas	Resolução nº 18/1993
Chile	Licença Complementária para Cargas	Resolução nº 18/1993 e Decreto nº 104/1994
Chile	Licenças Originárias e Complementárias para Passageiros	Decreto nº 163/1984
Peru	Licenças Originária e Complementária para Cargas	Decreto Supremo nº 21/2007
Peru	Licenças Originária e Complementária para Passageiros	Decreto Supremo nº 163/1984
Peru	Procedimentos para o pedido e concessão das Licenças	Texto Único de Procedimentos Administrativos do Ministério del Interior (TUPA)

#### **Quadro 2 – Comparação Licenças Originária e Complementar ATIT, Brasil, Chile e Peru**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

### **6.1.1.2. Autorizações especiais**

No que tange às autorizações especiais, o ATIT refere-se 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 Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), 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 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. (DNIT, [201-], não paginado).

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

No Peru, foram identificadas as seguintes normas que versam sobre autorizações especiais:

- » Decreto Supremo nº 009-04-MTC (03.03.04) LIT D) art. 57; arts. 75; 78 Y 118 – Outorga da Licença excepcional para Transporte Interprovincial Regular de Pessoas.

- » Decreto Supremo nº 009-04-MTC (03.03.04), arts. 75 Y 78; Decreto Supremo nº 009-04-MTC (03.03.04) LIT D) art. 57; Decreto Supremo nº 029-07-MTC (10.08.07), art. 16 – Outorga da Licença excepcional para Transporte Interprovincial Regular de Pessoas em automóveis Coletivos.
- » Decisão nº 398 (17.01.97), art. 65; Resolução nº 719 da Secretaria Geral da CAN, art. 17 – Licença de Transporte Internacional de Passageiros em circuito fechado.
- » Decisão nº 399, art, 194 CAN; Resolução nº 300 da Secretaria Geral da CAN, art. 40 – Licença Especial Complementária para Transporte Internacional por Conta Própria (Mercadorias).
- » Decisão nº 399, arts. 194, 195 e 196; Resolução nº 300 da Secretaria Geral da CAN, art. 39 – Licença Especial de Origem para Transporte Internacional por Conta Própria (Mercadorias).
- » Decreto Supremo nº 028-91-TC (27.09.91), art. 27 – Licença Ocasional para Transporte de Carga.
- » Decreto Supremo nº 002-2005-MTC, art. 43 – Autorização para o Transporte de Mercadorias Indivisíveis em veículos especiais.
- » SUNAT DESPA-PG.21 – Procedimento Geral para Contêineres.
- » Decreto Supremo nº 058-2003-MTC, art. 21 – Requisitos técnicos adicionais para os veículos destinados ao transporte de Contêineres.
- » Decreto Supremo nº 058-2003-MTC, art. 43 – Transporte de Mercadorias especiais indivisíveis.

No Chile, versam sobre autorizações especiais as seguintes normas:

- » Decreto nº 237/1995 – Regulamenta Serviços Especiais de Transporte de Passageiros.
- » Decreto nº 75/1997, art. 7º - Estabelece condições para o Transporte de Cargas, art. 7º trata dos contêineres.
- » Decreto nº 158/2015 – Estabelece os limites de peso autorizados a circular por caminhos públicos, outorga a Direção de Viabilidade à concessão de autorização para o transporte de carga indivisível.
- » Decreto nº 19/2003 – Estabelece exceções ao limite de peso.
- » XXIV Reunião Bilateral dos Organismos de Aplicação do ATIT, Chile-Argentina – Transporte Próprio.
- » Decreto Supremo nº 163/1985, art. 51 – Transporte de passageiros em veículos motorizados de cargas.

Devido à pluralidade de normas que versam sobre autorizações especiais nos três países, o foco das análises foi voltado ao autotransporte, ao transporte próprio, à legislação sobre contêineres e a cargas fora das dimensões.

## **Autotransporte**

Segundo a ata da II Reunião Bilateral de Organismos de Aplicação do Acordo de Alcance Parcial sobre o Transporte Internacional Terrestre entre Brasil e Peru, foi aceita a realização do autotransporte por empresas autorizadas para o transporte internacional por rodovia, nos termos do ATIT, cumpridas as formalidades aduaneiras nos Pontos de Fronteira habilitados, e observadas as condições indicadas no referido acordo.

Do mesmo modo, há menção ao autotransporte na Decisão nº 617 da CAN, que trata do Trânsito Aduaneiro Comunitário. No Capítulo I – Definições, o autotransporte é definido como “veículos considerados como mercadorias que por suas características, se deslocam por seus próprios meios. No art. 68 consta que “As disposições contidas na presente Decisão serão aplicadas ao autotransporte no que for pertinente” (CAN, 2005).

## 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 efetuado com veículos de sua propriedade, e que se aplica exclusivamente a cargas que utilizam 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, em 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 nº 1.474 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 Periódica (CITV);
- VII – vigência pretendida para a autorização (ANTT, 2006b, não paginado).

Além disso, os veículos autorizados a realizar viagem de caráter ocasional deverão portar 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 dias.

A XXIV Reunião Bilateral dos Organismos de Aplicação do ATIT, Chile-Argentina, que ocorreu em julho de 2016, tratou do tema em seu Anexo III: considerou como transporte próprio os serviços de transporte automotor de cargas internacional, realizado por comerciantes, industriais, agropecuários, empresas e entidades privadas em geral, mediante veículos automotores de sua propriedade, de produtos e mercadorias. Somente será assim considerado se essas mercadorias ou produtos nos veículos de propriedade de quem transporta, quando o preço de venda das mercadorias seja fixo e uniforme, ou seja, independente do lugar de entrega. Aos veículos e modalidades de transportes que se enquadrarem nesta definição será concedida a Autorização de Transporte Ocasional.

A Resolução nº 399 da CAN dispõe que os Países-membros concederão liberdade para a prestação de serviço de transporte internacional por conta própria, assim como o livre trânsito dos veículos habilitados e de unidades de carga registradas que prestem este serviço, desde que por empresas constituídas e estabelecidas em um dos Países-membros e cuja finalidade comercial não seja o transporte de mercadorias mediante retribuição e sempre que os bens transportados sejam de sua propriedade ou para seu consumo ou utilização. Deverá ser solicitada a Licença Especial Originária para Transporte Internacional por Conta Própria e Licença Especial Complementar para Transporte Internacional por Conta Própria aos organismos nacionais competentes. A Licença terá vigência de dois anos, renováveis (COMUNIDADE ANDINA DAS NAÇÕES, 1997b).

O Regulamento Nacional de Administração de Transportes do Peru, Decreto Supremo MTC nº 017/2009, em seu art. 51, dispensa a habilitação veicular para a realização de transporte por conta própria.

Com relação ao transporte próprio de passageiros, o art. 3º, IX, da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, define transporte próprio como viagem realizada sem fins comerciais e sem ônus para os passageiros, desde que comprovadamente os passageiros mantenham vínculo empregatício ou familiar com a autorizatária ou com o transportador (BRASIL, 2015b).

De acordo com o art. 30 da referida resolução, o transporte próprio realizado em veículo do tipo micro-ônibus ou ônibus classificado no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) como categoria aluguel depende de declaração da autorizatária para a ANTT atestando a ausência de fins comerciais. Essa exigência também se aplica ao transportador não cadastrado na ANTT, desde que pretenda realizar o transporte próprio em viagem interestadual ou internacional (BRASIL, 2015b).

## **Contêineres**

O Brasil trata do tema na Resolução Contran nº 564/2015, que fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres, exige a certificação dos dispositivos especiais de fixação de acordo com os parâmetros do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) e limita o trânsito de veículos transportadores de contêineres com altura superior a 4,40 m e inferior ou igual a 4,60 m a outorga de Autorização Especial de Trânsito (AET), com prazo de validade de um ano.

No Chile, o Decreto nº 75/1997 trata sobre contêineres no art. 7º, dispondo que os veículos que os transportarem deverão estar providos de dispositivos especiais de fixação, fixos ou desmontáveis, que imobilizem os contêineres pelas travas inferiores. Os contêineres não deverão sobressair do extremo dianteiro ou traseiro do veículo que os transportem e deverão apoiar-se somente na base. Antes de começar a operação de transporte, deve-se verificar a eficácia dos dispositivos de fixação. Não há estabelecimento da altura máxima permitida e nem disposição sobre autorizações especiais.

No Peru, o Decreto Supremo nº 058-2003-MCT, que estabelece o Regulamento Nacional de Veículos, no art. 21 trata de maneira breve sobre os requisitos técnicos adicionais para os veículos destinados ao transporte de contêineres. Como nos outros países, exige a devida fixação do contêiner por dispositivos especiais (que são expostos de maneira detalhada no Anexo III), limita o peso máximo das mercadorias à capacidade máxima nominal de carga e a altura máxima a 4,30 m.

Foram identificadas divergências entre os países quanto à altura máxima dos veículos transportadores de contêineres. No Brasil, há a possibilidade da outorga de autorização especial de trânsito para os veículos que não ultrapassem os 4,60 m. No Peru, o limite é 4,30 m sem dispor sobre autorizações especiais em casos que excedam o limite. Já no Chile, não há disposição limitando a altura, nem disposições relativas à autorização especial.

É de comum preocupação das legislações a questão da fixação adequada dos contêineres nos veículos visando à garantia da segurança.

## **Carga fora das dimensões padrão**

A Resolução nº 01/2016, do DNIT, que aprova as normas de utilização de rodovias federais para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões para o trânsito de veículos especiais, exige que o transporte de carga fora das dimensões somente poderá ser efetuado mediante prévia obtenção da AET. A AET será fornecida com prazo de até um ano a partir da data de sua liberação, para o trânsito do amanhecer ao pôr do sol, em todas as rodovias federais. Será concedida a autorização se forem respeitados os seguintes limites máximos: I) comprimento total até 30 m; II) largura total de até 3,20 m; III) altura total até 4,40 m. IV) peso bruto total combinado (PBTC) de 57 t; V) distribuição de peso bruto por eixo ou por conjunto de eixos, de acordo com o art. 8º dessa resolução.

A solicitação da AET deverá ser feita pelo *site* do DNIT, somente por transportador (pessoa jurídica ou pessoa física responsável pelo transporte da carga, cadastrado como tal no banco de dados da Receita Federal) ou embarcador (proprietário da carga conforme nota fiscal).

No Chile, o Decreto nº 158/2015 estabelece os limites de peso autorizados a circular por rodovias públicas. Já o Decreto nº 19/2003 estabelece exceções ao limite de peso: veículos que transportem máquinas ou outros objetos indivisíveis, transportes que não possam ser realizados adequadamente por outros meios, pesos que não possam comprometer a estabilidade da infraestrutura viária existente. Para requerer a autorização é necessário apresentar um parecer sobre estudo de rota elaborado por engenheiro especializado em segurança viária; declaração de indivisibilidade da carga ou de que não pode ser transportada por outros meios; parecer sobre a estabilidade e fixação da carga; especificações técnicas do equipamento de transporte e certificado de pesos do dono da carga.

O Decreto Supremo nº 058-2003-MTC, que dispõe sobre o regulamento nacional de veículos no Peru, no art. 42 exige autorização especial prévia emitida pelo Ministerio de Transportes e, no art. 43, trata do transporte de mercadorias especiais indivisíveis exigindo a autorização prévia emitida pelo Ministerio de Transportes. As autorizações terão vigência de cinco anos, renováveis mediante prévia verificação das condições que deram motivo à autorização inicial. A vigência está condicionada à apresentação de uma certificação anual que confirme que o veículo mantém condições técnicas satisfatórias. A autorização deve conter as medidas do veículo, os pesos brutos máximos, os pesos por eixo e os prazos de prestação dos certificados anuais.

## **6.1.2. Documentos de transporte**

### **6.1.2.1. Documentos obrigatórios**

Além das licenças Originária e Complementar, o art. 22 do ATIT determina que mais da metade do capital social e o 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 desta condição (BRASIL, 1990a).

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 (BRASIL, 2016b). Porém, a exigência de que o controle do capital social da empresa seja exercido somente por cidadão nato ou naturalizado não se aplica mais à legislação, brasileira já que o art. 171 da Constituição Federal, que dispunha sobre a obrigatoriedade, foi revogado pela Emenda Constitucional nº 6/1995.

A Resolução nº 18, de 5 de maio de 1993, do MTT do Chile, que trata das Licenças Originárias, exige que, para a sua outorga, a parte majoritária do capital da empresa requerente deva ser de chilenos ou naturalizados, em acordo com o art. 22 do ATIT.

No Peru, segundo o TUPA, emitido pela Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), a solicitação das autorizações originárias para o transporte de cargas e de passageiros requer que metade do capital social e o efetivo controle da empresa solicitante esteja em posse de cidadãos peruanos ou naturalizados (PERU, [20--?]).

### **6.1.2.2. Manifesto Internacional de Cargas (MIC) e Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA)**

O ATIT dispõe sobre o Manifesto Internacional de Cargas (MIC) em seu art. 28 e determina a obrigatoriedade de sua apresentação, para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços. Prevê, ainda, a Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (DTA), a qual, segundo o ATIT, é a manifestação de mercadoria perante a aduana pelo declarante. Como o controle aduaneiro é o conjunto de medidas tomadas com vistas a assegurar o cumprimento das leis e regulamentos que a aduana esteja encarregada de

aplicar, não compete à ANTT verificar sua conformidade; tal controle consta neste documento apenas a título de registro.

O formulário do Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) bilíngue espanhol-português foi aprovado pelo Acordo 1.100 (XVIII) na XVIII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transporte do Cone Sul, celebrada em Lima, Peru, em novembro de 1991. Brasil, Chile e Peru são signatários da reunião, comprovando o alinhamento entres os três países. A CAN também aprovou o modelo MIC/DTA em 2006 e o Procedimento Geral INTA-PG.27 (versão 3), que trata do Trânsito Aduaneiro Internacional de Mercadorias CAN-ALADI, e em seu art. 13 ratifica o MIC/DTA.

No Brasil, é a Instrução Normativa do Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF) nº 56, de 23 de agosto de 1991, que institui o formulário do MIC/DTA, na forma da 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 Mercosul. Sua utilização é obrigatória para viagens internacionais no tráfego bilateral entre o Brasil e outro país do Mercosul, mesmo quando o veículo estiver vazio. O preenchimento pode ser em português ou espanhol. Nesse sentido, ainda há a Norma de Execução da Coordenação de Informações Econômico-Fiscais/Coordenações dos Sistemas Aduaneiro (CIEF/CSA) nº 01, de 10 de outubro de 1991, que estabelece procedimentos para o preenchimento e trâmites aduaneiros do MIC/DTA.

Ressalta-se que a Instrução Normativa DPRF nº 56/1991 cita apenas as relações do Brasil com o Mercosul, porém esse documento também é utilizado nos despachos aduaneiros para os demais países não integrantes do Mercosul.

A Resolução nº 6.152/2009 do Serviço Nacional de Aduanas do Ministério da Fazenda do Chile estabelece as instruções para a Manifesto Internacional de Cargas. A tramitação do MIC/DTA deve ser feita por meio eletrônico, no sistema denominado MIC-WEB. A referida resolução ainda permite o preenchimento do MIC/DTA em inglês ou português.

No Peru, a Resolução de Intendência Nacional nº 25/2016/SUNAT aprova o Procedimento Geral INTA-PG.27 (versão 3) da CAN, ratificando o formulário padrão MIC/DTA.

Verifica-se a congruência entre os três países no que diz respeito ao MIC/DTA. Nesse sentido, há o formulário padronizado pela XVIII Reunião de Ministros de Obras Pública e Transporte do Cone Sul, que deve ser escrito em espanhol e, se envolver o Brasil, também em português. O Chile admite o MIC/DTA em inglês, em que pese tal possibilidade não tenha sido verificada no Brasil e no Peru.

<b>FONTE</b>	<b>DOCUMENTO</b>	<b>RESOLUÇÃO OU ARTIGO</b>
ATIT	MIC	Capítulo XIII – Art. 28
ATIT	DTA	Art. 1º
XVIII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transporte do Cone Sul	Formulário Bilíngue espanhol-português MIC/DTA	Acordo 1.100 (XVIII)
CAN	MIC/DTA	Procedimento Geral INTA-PG.27 (versão 3)
Brasil	MIC	Instrução Normativa DPRF nº 56, de 23/08/1991

FONTE	DOCUMENTO	RESOLUÇÃO OU ARTIGO
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
Chile	MIC/DTA	Resolução nº 6.152/2009
Peru	MIC/DTA	Resolução da Intendência Nacional nº 25/2016/SUNAT

**Quadro 3 – Comparação do Manifesto Internacional de Carga ATIT, Brasil, Chile e Peru**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

### 6.1.2.3. Conhecimento de Transporte Internacional

No Capítulo II, ao tratar do Transporte Internacional por Rodovia, o art. 28 do ATIT estabelece a obrigatoriedade do documento intitulado Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional (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 (BRASIL, 1990a).

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 (iii) 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 (BRASIL, 1990a).

No âmbito da ALADI, foi assinado por Brasil, Peru, Chile, Uruguai, Bolívia e 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, no Chile pelo Decreto nº 442/2001 e no Peru pelo Decreto Supremo nº 011-96-MTC. Tal acordo reconhece o Conhecimento de Transporte Internacional 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. Isso 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:

Artigo 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. (ALADI, 1995, não paginado, tradução nossa).

No Brasil, a Instrução Normativa Conjunta da Secretaria Nacional de Transportes/Departamento de Polícia Rodoviária Federal (SNT/DPRF) nº 58, de 27 de agosto de 1991, o institui, com base no acordado na XVII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul (1990), 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.

<b>FONTE</b>	<b>DOCUMENTO</b>	<b>RESOLUÇÃO OU ARTIGO</b>
ATIT	Conhecimento de Transporte Internacional- Carta de Porte Internacional (CRT)	Capítulo II – Art. 28

FONTE	DOCUMENTO	RESOLUÇÃO OU ARTIGO
ALADI	Acordo Sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias	
Brasil	Internalização do Acordo	Decreto nº 1.866/1996
Chile	Internalização do Acordo	Decreto nº 442/2001
Peru	Internalização do Acordo	Decreto Supremo nº 011-96-MTC
Brasil	Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário (CRT)	Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 58, de 27/08/1991

**Quadro 4 – Comparação Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário ATIT, Brasil, Chile e Peru**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Verifica-se a conformidade dos três países com o Acordo Sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias da ALADI. Tendo em vista a ratificação do referido acordo nos respectivos ordenamentos nacionais, fica evidente o alinhamento sobre o Conhecimento de Transporte Internacional.

#### 6.1.2.4. Documentos de trânsito – habilitação para conduzir e certificados dos veículos

O documento de habilitação para conduzir veículos expedido 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 no qual se viaja também permaneça no território estrangeiro, de acordo com o art. 12 e disposições contidas em “Anexos Migratórios” (BRASIL, 1990a).

Prevalece, nesse caso, o princípio da territorialidade da lei. Ademais, destaca-se que a habilitação para dirigir é documento de trânsito, e não de transporte.

No Brasil, os documentos obrigatórios para condução são estabelecidos pela Resolução 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). (CONTRAN, 2006a).

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. 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 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, e
- XIII - Código Identificador da Operação de Transporte, conforme a regulamentação do art. 5º-A 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 (ANTT, 2015c).

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, é utilizado apenas o 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; e
  - 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 do destino (ANTT, [20--?]a).

Para o transporte internacional de passageiros em regime de fretamento, a Resolução ANTT nº 4.777/2015 exige:

Artigo 31 - § 3º - [...], a autorizatária deverá portar os seguintes documentos durante a viagem:

I - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;

II - Certificado de Segurança Veicular - CSV, expedido para veículo em inspeção da ANTT, conforme portaria do Denatran;

III - apólice de seguro de responsabilidade civil; e

IV - documento que comprove a regularidade do cadastro do motorista na ANTT, conforme estabelecido em resolução específica. (ANTT, 2015b).

O Chile exige que, além dos documentos pertinentes ao transporte já citados, o condutor do veículo deverá portar a licença para conduzir vigente e que o habilite a conduzir o veículo em questão, o seguro de responsabilidade civil por danos a terceiros (seguro disposto pelo Mercosul para Argentina, Brasil, Uruguai e Paraguai ou o Seguro de Responsabilidade Civil para o Peru e a Bolívia), os documentos do veículo (padrão, licença de circulação, revisão técnica, além do seguro obrigatório nacional e internacional) e, em caso de veículo que não esteja no nome do condutor, deverá contar com autorização notarial do dono ou cópia do contrato de *leasing*.

No Peru, os condutores devem portar a licença de conduzir vigente, o Registro Único de veículos motorizados, a apólice de seguro vigente e o formulário de forma única e definitiva de acidentes de trânsito.

### 6.1.3. Serviços

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

#### 6.1.3.1. 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 reafirma essa vedação e prevê, em seu art. 2º, as sanções aplicáveis à infringência dessa proibição (BRASIL, 1990a).

#### 6.1.3.2. Utilização de veículos de terceiros

Esta seção trata sobre a utilização de veículos de terceiros. A seguir são apresentadas as comparações relativas a transporte de mercadoria e passageiros.

## Transporte de Mercadorias

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, 1990a, não paginado).

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 no contrato de locação uma 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 (BRASIL, 2006b).

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 (BRASIL, 2006b).

No Chile, o Decreto nº 14/1992, modificado pelo Decreto nº 195/1998, dispõe que, para o transporte internacional terrestre de cargas e passageiros, somente será autorizada a utilização de veículos sob arrendamento mercantil (*leasing*), com o mesmo caráter dos de propriedade da empresa, para todos os fins legais, acompanhados da cópia do contrato de arrendamento assinado pelo solicitante e pela empresa financeira de *leasing*. Nota-se que o Chile não especifica a modalidade de *leasing* autorizada. Por tratar de modo genérico, pressupõe-se a admissão do arrendamento mercantil financeiro e do arrendamento mercantil operacional.

O Decreto Legislativo nº 299 regulamenta a questão do arrendamento mercantil (*leasing*) no Peru. O Decreto Supremo nº 25/2008/MTC, que trata da outorga da Licença Originária, exige a cópia do contrato de arrendamento mercantil no qual conste a identificação do veículo ofertado, a placa de rodagem e/ou número de série. Ressalta-se que o documento

trata exclusiva e expressamente do arrendamento mercantil financeiro, sem mencionar o arrendamento mercantil operacional.

As legislações de Brasil, Chile e Peru estão alinhadas ao ATIT no que toca ao transporte de cargas, prevendo a possibilidade da utilização de veículos de terceiros mediante a celebração de contrato de arrendamento mercantil (*leasing*). Entretanto, o Brasil é o único país a aceitar, além do arrendamento mercantil, a utilização de veículos de terceiros mediante arredamento operacional (particular).

## Transporte de passageiros

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 de terceiros, via contrato de arrendamento mercantil, operacional ou financeiro, por prazo determinado, por empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros. Assim, conforme disposto Resolução da ANTT:

A transportadora cessionária poderá 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. (ANTT, 2016a, não paginado)

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, 2016a, não paginado).

No Chile, a mesma norma que trata do transporte internacional terrestre de cargas trata do transporte internacional de passageiros, o Decreto nº 14/1992, modificado pelo

Decreto nº 195/1998. Como esmiuçado no item anterior, o disposto a respeito de cargas vale para passageiros: o contrato de *leasing* deverá acompanhar o veículo, e a norma aborda de modo genérico as modalidades de arrendamento mercantil.

Assim como no Chile, o Peru trata do uso de veículos de terceiros para transporte internacional de passageiros nas mesmas normas do transporte internacional de cargas. O Decreto Legislativo nº 299 regulamenta a questão do arrendamento mercantil (*leasing*). Já o Decreto Supremo nº 25/2008/MTC aborda a outorga da Licença Originária que exige a cópia do contrato de arrendamento mercantil no qual conste a identificação do veículo ofertado, a placa de rodagem e/ou número de série. Tais normas abrangem exclusivamente do arrendamento em mercantil financeiro. Não foram encontradas disposições a respeito do uso de veículos arrendados via contrato de *leasing* operacional na legislação peruana.

Ao analisar as legislações dos três países, a divergência constatada foi que enquanto no Brasil permite-se o transporte de passageiros em ônibus de terceiros por meio de contrato de locação ou comodato, no Chile e no Peru, também para o transporte de passageiros, a utilização de veículos de terceiros só é admitida na modalidade de *leasing*. Cita-se outra vez a questão da utilização de veículos de terceiros mediante a celebração de contrato de arrendamento mercantil (*leasing*). O Brasil é o único que aborda expressamente das distintas modalidades de arrendamento mercantil, seja o financeiro, seja o operacional. O Chile trata do tema de maneira genérica sem especificar as modalidades, já o Peru apenas do financeiro. Não foram encontradas normas relativas ao arrendamento mercantil operacional (*arrendamento operativo*, em espanhol) na legislação peruana.

### 6.1.3.3. 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, ratificado no Brasil pelo Decreto nº 1.563/1995. 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 (BRASIL, 1995).

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 (BRASIL, 1995).

Em conseqüente, no ATIT é disposto que:

Artigo 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 (ALADI, 1990, não paginado, tradução nossa).

No Brasil, a Lei nº 9.611/1998 normatiza 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 da lei citada anteriormente dispõe sobre a obrigação de o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas apresentar as características e os 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, 1998c, não paginado).

A Lei nº 9.611/1998 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 Habilitação para o OTM está disposta na Resolução ANTT nº 794/2004. Serão necessários:

- 1- Requerimento para Habilitação do OTM
- 2- Para sociedade comercial: Ato Constitutivo ou Contrato Social; Para sociedade por ações: Estatuto Social, Documento de Eleição e Termo de Posse dos Administradores; ou Para firma individual: Registro Comercial.
- 3 -Inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ.
- 4 – Se houver solicitação para transporte entre países do Mercosul, incluir a apresentação de comprovação de patrimônio mínimo em bens ou equipamentos equivalente a 80.000 DES, ou aval bancário ou seguro de caução equivalente (ANTT, 2004, não paginado).

O Chile e o Peru não são signatários do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias. Porém, são signatários do Convênio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercadorias, assinado em Genebra em 1980, ratificado no Chile por meio do Decreto nº 380/1982 e no Peru através do Decreto nº 714. Ambos versam de maneira semelhante sobre as questões pertinentes ao Transporte Multimodal de Cargas. Inclusive, segundo o *site* da ANTT, o Acordo de Alcance Parcial é baseado naquele Convênio.

A CAN dispõe sobre o Transporte Multimodal pela Decisão nº 331, modificada pela Decisão nº 393. A Comunidade reconhece o OTM e o Documento de Transporte Multimodal (DTM) e estipula as responsabilidades em conformidade com as disposições do Convênio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercadorias.

O Brasil trata da habilitação do OTM por meio da Resolução ANTT nº 794/2004, que cria o sistema único de registro para o OTM e estipula a exigência de preenchimento dos termos do formulário publicado no Anexo I, além da apresentação do Ato Constitutivo, do estatuto ou contrato social, do registro comercial e da inscrição no CNPJ. A Resolução reconhece a validade das habilitações outorgadas na Argentina, no Paraguai e no Uruguai por força do Acordo de Alcance Parcial, exigindo apenas o comprovante de habilitação nos países de origem e a prova de designação de representante legal com plenos poderes para representar a empresa no território nacional.

Esse procedimento não está disponível no Chile. A Resolução nº 2.750/2008 do Serviço Nacional de Aduanas trata apenas do registro dos operadores nacionais, conferindo à Direção Nacional de Aduanas a regulação do sistema de registro, fiscalização e aplicação da jurisdição disciplinária e o estabelecimento de obrigações e faculdades aos agentes de cargas e operadores de transporte multimodal.

Quanto às características que deve ter o DTM, o art. 8º do Convênio dispõe:

- a) A natureza geral das mercadorias
- b) O nome do estabelecimento principal do OTM
- c) O estado aparente das mercadorias
- d) O nome do expedidor
- e) O nome do consignatário se este tenha sido comunicado pelo expedidor
- f) O lugar e a data em que o OTM recebeu as mercadorias sob sua custódia

- g) O lugar de entrega da mercadoria
- h) A data ou o prazo de entrega das mercadorias no lugar de entrega, se houver sido acordado entre as partes
- i) Uma declaração em que se indique se o documento de transporte multimodal é o negociável ou não negociável
- j) Lugar e data de emissão do DTM
- k) Assinatura do OTM ou da pessoa por ele autorizada
- l) O frete correspondente a cada modal de transporte, se assim tenha sido acordado entre as partes, ou o frete total, incluída a moeda do pagamento. Deve assim mesmo, efetuar a indicação se o frete tenha sido pago na origem ou deverá ser feito na entrega
- m) O itinerário previsto, os modais de transporte e os pontos de transbordo previstos, se forem conhecidos no momento de emissão do DTM
- n) A declaração mencionada no artigo 49
- o) Qualquer outro dado que as partes convenham incluir no DTM, se não forem incompatíveis com a legislação do país que emita dito Documento (ONU, 1981, p. 7, tradução nossa).

No Chile, o art. 1.041 do Código de Comércio estabelece os requisitos para a habilitação do OTM, que compreendem ser a necessidade de ele ser pessoa natural ou jurídica chilena e estar inscrito no Registro de Operador Multimodal, de acordo com o regulamento que o disponha. Segundo a análise de aspectos normativos e institucionais de conectividade entre modais de transporte no Chile, da Subtrans, tal registro ainda não foi estabelecido no ordenamento nacional (CHILE, [20--?]).

No Peru, o Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional está disposto na Resolução nº 425. Em seu art. 1º, autoriza as pessoas naturais e jurídicas domiciliadas de maneira permanente em qualquer dos Países-membros do Acordo de Cartagena (signatários da CAN) a prestar serviços de transporte multimodal internacional, desde que cumpram os requisitos estabelecidos na Decisão nº 331 da CAN.

Verifica-se a inserção dos países em acordos diferentes resultando em normas distintas sobre o tema. O Convênio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercadorias, assinado por Chile e Peru, exige um número maior de informações no DTM do que o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, do qual o Brasil é signatário. Quanto ao registro do operador, todos os países, por lei, exigem o seu cadastro, porém o Chile ainda não possui legislação complementar que verse sobre o registro. A validade das habilitações em outros países também sofre com a pluralidade de acordos, não havendo disposição legal que trate do reconhecimento da habilitação OTM por países que não estejam em acordos comuns, seja o Convênio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercadorias, o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, a CAN ou o Mercosul.

#### 6.1.3.4. 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 esta 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, o qual trata de questões aduaneiras e tarifárias não pertinentes a este relatório. A Resolução nº 1.432/2006, da ANTT, 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. Do mesmo modo, tal resolução dispõe que as permissionárias e as autorizatárias respeitem 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 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 dm<sup>3</sup> 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 (ANTT, 2006b). 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 Peru, o Decreto Supremo nº 017-2009-MTC estabelece a gratuidade de transporte de encomendas e bagagem nos bagageiros dos ônibus em até 20 kg. Acima desse peso, poderão ser cobradas taxas adicionais. O art. 76 exige do transportador a indenização em casos de perda, deterioração ou subtração de bagagem entregue pelo usuário ao transportador e acondicionada no bagageiro durante o traslado. Essa indenização, por causa atribuída a esse ou a seu pessoal, pode variar de 125% a 500% do valor da passagem. O transportador poderá contratar apólices de seguros para cobrir esses ou maiores valores indenizatórios, e ofertar aos usuários outros seguros de bagagem.

O art. 77, que estabelece as obrigações dos usuários, exige a declaração dos bens transportados no bagageiro. Se houver bens com um valor superior aos valores de cobertura do seguro de perda, o transportador pode solicitar a verificação de sua existência e adotar as medidas de segurança que considerar pertinentes (PERU, 2009a).

No Chile, o Decreto Supremo nº 163/1985, em seu art. 42, estabelece que nos serviços nacionais e internacionais de transporte terrestre de passageiros, o transporte de bagagens, volumes e pacotes será de responsabilidade das empresas quando os levar no porta-malas ou bagageiro. Essas empresas deverão entregar ao passageiro um comprovante para cada volume, indicando o nome da empresa, seu domicílio e a data de partida. Os volumes levados nos bagageiros internos são de inteira responsabilidade de seus donos.

O art. 43 dispõe que, em veículos com 12 ou mais assentos, cada passageiro terá o direito de levar, livre de custos, até 30 kg de bagagem, sempre que o volume não exceda 180 dm<sup>3</sup>. A condução do excesso de bagagem e sua tarifa será convencional (CHILE, 1985).

Nota-se divergências entre os três 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 para serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros; a Resolução ainda estabelece valores precisos de indenização para os proprietários (ou responsáveis) das bagagens e encomendas e permite 30 kg ou 300 dm<sup>3</sup> de bagagens gratuitos. O Chile trata do tema de forma superficial no regulamento dos serviços de transporte por ruas e caminhos, não estipulando valores de indenização, apenas exigindo a responsabilidade por parte da empresa, mas estabelece a gratuidade também para 30 kg, com um limite máximo de 180 dm<sup>3</sup>. O Peru, da mesma forma, trata o tema de maneira concisa, no Regulamento Nacional de Administração de Transporte, estipulando um valor em função do valor da passagem, além de ser o país que permite o menor peso de bagagem, 20 kg, sem estipular o volume máximo.

## 6.2. 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 da IX Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul:

Acordo 1.28 (IX) - 1) Recomendar aos organismos de aplicação do Convênio que, nos acordos bilaterais respectivos, as tarifas aplicáveis ao transporte internacional de passageiros sejam fixadas de acordo às pautas que se detalham. 2) Recomendar aos organismos nacionais de aplicação do Convênio e às empresas dos países que deixam livre a fixação de tarifas, que estudem e apliquem critérios corretivos sobre as distorções provenientes das diferenças de custos de exploração, que podem traduzir-se em vantagens competitivas para alguns. (IX REUNIÃO DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES DOS PAÍSES DO CONE SUL, 1979, não paginado, tradução nossa).

Ainda, a ata da XLI Reunião Ordinário do Subgrupo de Trabalho nº 5 – “Transporte e Infraestrutura” –, fazia a seguinte consideração:

As varias delegações reafirmaram suas respectivas posturas expressas em ocasiões anteriores, concordando que cada uma seguirá aplicando o mecanismo utilizado em seu país para a determinação das tarifas de passagens, sempre aderindo ao método de fixação de tarifas internacionais consagrado no Acordo de Cochabamba na Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transporte do Cone Sul, que estabelece a figura de somatória de seções. As Delegações se comprometeram a comunicar cada variação tarifária aos demais países para seu conhecimento e aplicação. (MERCOSUL, 2011, não paginada, tradução nossa).

O Artigo 4º do ATIT dispõe que:

1. Aplicar-se-ão às empresas que efetuem 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, 1990a, não paginado).

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

A

<b>FONTE</b>	<b>NORMA OU ARTIGO</b>
ATIT	Artigo 4º
Atas	IX Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos países do Cone Sul
	XLI Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 – "Transporte e Infraestrutura"
	Resolução ANTT nº 161/2003
	Resolução ANTT nº 1.430/2006
	Resolução ANTT nº 1474/2006
Brasil	Resolução ANTT nº 1.627/2006
	Resolução ANTT nº 1.928/2007
	Resolução ANTT nº 4.770/2015
	Resolução ANTT nº 4.898/ 2015
	Decreto nº 380/1974
Chile	Decreto nº 900/1996
	Lei nº 19.764/2001
	Lei nº 15.773/1965
	Decreto Lei nº 18.694/1970
Peru	Lei nº 26.271/1994
	Lei nº 27.972/2003
	Decreto Supremo nº 012/2016/MTC

Tabela 13 apresenta as normativas identificadas, ainda que não sujeitas à harmonização. Posteriormente, é realizado um breve comentário com relação a cada norma.

FONTE	NORMA OU ARTIGO
ATIT	Artigo 4º
Atas	IX Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos países do Cone Sul
	XLI Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 – "Transporte e Infraestrutura"
	Resolução ANTT nº 161/2003
	Resolução ANTT nº 1.430/2006
	Resolução ANTT nº 1474/2006
Brasil	Resolução ANTT nº 1.627/2006
	Resolução ANTT nº 1.928/2007
	Resolução ANTT nº 4.770/2015
	Resolução ANTT nº 4.898/ 2015
	Decreto nº 380/1974
Chile	Decreto nº 900/1996
	Lei nº 19.764/2001
	Lei nº 15.773/1965
	Decreto Lei nº 18.694/1970
Peru	Lei nº 26.271/1994
	Lei nº 27.972/2003
	Decreto Supremo nº 012/2016/MTC

**Tabela 13 – 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 – Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS) –, seguros, por exemplo, o Seguro de Responsabilidade Social (SRC), e receitas alternativas, sendo que os valores eram obtidos através de informações prestadas pelas transportadoras, calculando-se os valores médios por 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 para 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, da Resolução ANTT nº 1.474/2006, aquela foi implicitamente revogada, passando a vigorar os seguintes valores:

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

**Tabela 14 – 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 mesma resolução 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, haja vista que a Resolução ANTT nº 4.770/2015, em seus 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, 2015a, não paginado).

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 é 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 nos 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.

Além da questão das tarifas, as resoluções estipuladas pela ANTT regulam aspectos correlatos, como as regras para emissão e reembolso de passagens. São abordadas, ainda, provisões quanto ao cancelamento e à interrupção das viagens e suas consequências. Do mesmo modo, a Agência regulamenta alguns aspectos referentes à cobrança de pedágio e taxas (emolumentos). Entretanto, considerando o princípio da territorialidade da lei, esses aspectos não estão sujeitos à harmonização.

O Anexo III da Resolução nº 1.474/2006, da ANTT, 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 sobre tarifas, tanto do Chile como do Peru, foram identificadas apenas normas de aplicação ao transporte nacional de cargas e passageiros. No Chile, o Decreto nº 380/1974 fixa o valor tarifário nacional para o transporte de cargas. Já a Resolução nº 69/1996 estabelece a tarifa mínima dos passes para estudantes. Na legislação peruana foi verificada a Lei nº 26.271/1994, também de aplicação no âmbito nacional, que aprova passes livres e tarifas diferenciadas para policiais e estudantes, cobradas pelas empresas de transporte urbano e interurbano de passageiros.

No que toca ao pedágio, a Resolução ANTT nº 4.898, de 13 de outubro de 2015, dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de sua cobrança 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, 2015d, não paginado).

No Chile, o Decreto nº 900/1996 aprova e regulamenta a concessão de obras públicas e estabelece a tarifa de pedágio como sendo a remuneração do concessionário pela exploração da infraestrutura, de cujo pagamento estão isentos exclusivamente os veículos de emergência em serviço.

Já a Lei nº 19.764/2001 estabelece as regras para a repetição parcial do pedágio pago por empresas prestadoras de serviços de transporte internacional:

Artigo 1º.- As empresas de transporte de passageiros que sejam proprietárias ou arrendatárias com opção de compra de ônibus, que prestem serviços de transporte público rural, interurbano ou internacional, poderão recuperar, na forma indicada mais adiante, uma porcentagem dos montantes pagos por tais veículos, por conceito de pedágios nas correspondentes localidades interurbanas, aos concessionários das obras públicas viárias outorgadas em concessão, mediante o sistema estabelecido no decreto supremo nº 900, de 1996, do Ministerio de Obras Públicas, o qual fixou o texto reformulado, coordenado e sistematizado do decreto com força de lei nº 164, de 1991, do Ministerio de Obras Públicas.

Para a recuperação dos valores aos quais se refere o presente artigo, as empresas de transporte de passageiros poderão deduzi-los do montante de seus pagamentos temporários obrigatórios da Lei sobre Imposto de Renda. O restante que resultar desta imputação, por ser inferior ao pagamento temporário obrigatório ou por não existir a obrigação de fazê-lo em tal período, poderá imputar-se a qualquer outro imposto de retenção ou recargo que se devam pagar na mesma data, e o saldo que ainda restar poderá imputar-se aos mesmos impostos nos meses seguintes, reajustado na forma que prescreve o artigo 27 do decreto lei nº 825, de 1974. O saldo que restar, uma vez efetuadas as deduções no mês de dezembro de cada ano ou no último mês de término de giro, terá o caráter de pagamento provisório, ao qual se refere o artigo 88 da Lei sobre Imposto de Renda.

Artigo 2º.- As empresas de transporte de carga que sejam proprietárias ou arrendatárias com opção de compra de caminhões de peso bruto veicular igual ou superior a 3.860 quilogramas, poderão recuperar, na forma indicada mais adiante, uma porcentagem dos montantes pagos por tais veículos, por conceito de imposto específico ao petróleo diesel, estabelecido no artigo 6 da Lei nº 18.502. A recuperação indicada regerá o imposto específico do petróleo diesel pago a partir do dia seguinte à data de publicação desta Lei. Sua porcentagem se ajustará ao seguinte calendário de aplicação gradual:

- Entre a data de vigência desta Lei e o dia 31 de dezembro de 2001	10% x F
- Entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2002	10%
- Entre 1º de janeiro de 2003 e 30 de junho de 2006	20%
- A partir de 1º de julho de 2006	25%

(CHILE, 2001b, não paginado, tradução nossa).

Entretanto, e considerando as formas legalmente previstas para a repetição parcial do pedágio, quais sejam: (i) via dedução do imposto sobre a renda devido para o transporte de passageiros, e (ii) mediante desconto no imposto incidente sobre a aquisição de combustíveis, para o transporte de cargas, resta evidenciado que a norma em comento aplica-se tão somente ao transportador internacional licenciado originariamente no Chile, não sendo aplicável aos transportadores internacionais de outras nacionalidades.

Entende-se, salvo melhor juízo, que a alteração da redação do art. 5º do ATIT poderia garantir a extensão de tal direito a todos os transportadores internacionais habilitados a operar – originaria ou complementarmente – no Chile: “Artigo 5º. - Cada país signatário assegurará às empresas autorizadas dos demais países signatários, em base de reciprocidade, um tratamento equivalente ao que dá às suas próprias empresas.” (BRASIL, 1990a).

Ao falar em “base de reciprocidade” o ATIT não chega a estabelecer propriamente o Princípio do Trato Nacional, que é um dos princípios básicos da Organização Mundial do Comércio (OMC) e que asseguraria aos operadores estrangeiros os mesmos benefícios e direitos garantidos aos operadores nacionais, colocando-os em situação de igualdade de concorrência.

Da legislação peruana, destaca-se a Lei nº 15.773/1965, que estabelece o sistema de cobrança de pedágio nas estradas.

Artigo 2º - O pedágio poderá ser estabelecido nas rodovias cujo uso seja mais vantajoso que:

- a) o de outra rodovia pré-existente; ou
- b) de uma linha ferroviária pré-existente (PERU, 1965, não paginado, tradução nossa).

Ainda quanto ao Peru, o Decreto-lei nº 18.694/1970 autoriza o Ministério dos Transportes e Comunicações a implantar, quando as necessidades requeiram e mediante Resolução Ministerial, pedágio em estradas nas quais tenham sido realizadas obras e trabalhos de construção, ampliação ou melhoria, podendo tal resolução, ainda, fixar ou aumentar as tarifas respectivas.

Já o art. 69 da Lei nº 27.972/2003 (Lei Orgânica das Municipalidades) estabelece que as tarifas de pedágio constituem-se em renda atribuível aos municípios.

Além disso, o Decreto Supremo nº 012-2017/MTC regulamenta a fiscalização e a autuação pelo não pagamento do pedágio e tipifica como infração circular por vias públicas terrestres onde se encontram instaladas praças de pedágio sem pagar a respectiva tarifa aprovada pela autoridade competente. A infração é considerada grave, com multa de 8% da Unidade Impositiva Tributária (UIT) e penalidade de 20 pontos acumulados na carteira de habilitação do condutor.

No contexto da análise realizada, não foram constatadas, à luz das normas identificadas e comparadas, divergências passíveis de harmonização.

### 6.3. Seguros

O tema Seguros é regulamentado pelo artigo 13 do ATIT (BRASIL, 1990a) e também pelo Anexo III do Acordo (ALADI, 1990). Primeiramente, o artigo 13 impõe a obrigatoriedade da

contratação de seguros pelas responsabilidades emergentes do contrato de transporte de cargas, pessoas ou bagagens, e também do seguro de responsabilidade civil por lesões ou danos causados a terceiros não transportados.

O “Anexo III – Seguros” do Acordo regulamenta o artigo 13 do ATIT, dispondo sobre as especificidades dos seguros obrigatórios. É atribuída à empresa que realiza viagens internacionais a responsabilidade civil por lesões, mortes e danos a terceiros não transportados, cabendo à autoridade de controle de divisas de cada país signatário autorizar as transferências dos prêmios de seguros e pagamentos referentes às indenizações por acidentes e outras despesas. A responsabilidade civil caracteriza-se por sua finalidade de indenizar o segurado por danos corporais ou materiais não intencionais causados a terceiros (ALADI, 1990; BRASIL, 1990a).

Para fins de representação ante as autoridades de controle de fronteira, os seguradores contratados concedem ao contratante um certificado de cobertura, seguindo o modelo proposto no mesmo Anexo.

No artigo 5º são definidos os valores mínimos das coberturas concedidas, acordados entre os países signatários:

- a) Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados: US\$ 20.000 por pessoa, US\$ 15.000 por danos materiais e US\$ 120.000 para acontecimento (catástrofe).
- b) Responsabilidade civil por danos a passageiros: US\$ 20.000 por pessoa e US\$ 200.000 por acontecimento (catástrofe). Para a bagagem, US\$ 500 por pessoa e US\$ 10.000 por acontecimento (catástrofe).
- c) Responsabilidade civil por danos à carga transportada: não inferior à responsabilidade civil legal do transportador rodoviário em viagem internacional. (ALADI, 1990, não paginado, tradução nossa)

Segundo o artigo 6º, os seguros de responsabilidade civil contratual referente a passageiros e extracontratual são válidos e aplicáveis quando as companhias seguradoras no país de origem da empresa tiverem acordos com seguradoras no país ao qual se destina o transporte. Para este fim, o artigo 7º determina a necessidade de promoção de acordos entre as seguradoras e resseguradoras, com devida intervenção e regulamentação feita pelos organismos nacionais competentes.

Ademais, é imposta a obrigatoriedade da troca de informações referentes às normas vigentes e às normas a serem criadas que se referem ao tema Seguros, do Acordo em questão.

Pela normativa do Mercosul, existem três resoluções e uma decisão que regulamentam o assunto – a Resolução nº 120/1994/GMC; a Decisão nº 001/1996/CMC; a Resolução nº 062/1997/GMC e a Resolução nº 015/2014/GMC, tratando respectivamente sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário; o Protocolo de São Luiz sobre Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados Partes do Mercosul; as Condições Gerais do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal no Âmbito do Mercosul; e os Valores Mínimos para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional.

A primeira normativa a ser considerada é o Protocolo de Ouro Preto, um Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Infraestrutura Institucional do Mercosul (MERCOSUL, 1994c). O Protocolo definiu as bases gerais para a normalização da responsabilidade civil nos acidentes de trânsito ocasionados dentro dos Estados-partes, determinando que a legislação aplicável é a do Estado em que o acidente houver ocorrido.

A Resolução 120/1994/GMC (MERCOSUL, 1994c) aprova as condições para o “Seguro de Responsabilidade Civil do proprietário e/ou condutor de veículos terrestres (automóvel passeio – particular ou de aluguel) não matriculado no país de ingresso em viagem internacional – Danos causados a Pessoas ou Objetos não Transportados” e aprova o “Certificado de Apólice Única” referente a este seguro. O objetivo do seguro é indenizar a terceiros ou reembolsar ao segurado os montantes pelos quais seja civilmente responsável, cobrindo apenas veículos de passeio não licenciados no país de ingresso; objetos transportados em dado veículo, e reboques acoplados ao veículo assegurado, desde que autorizada e regulamentada sua utilização por autoridade competente. Quanto aos montantes máximos assegurados, a resolução dispõe que: “5.1. - São os seguintes os montantes segurados: a) Morte, despesas médico-hospitalares e/ou danos pessoais: US\$ 40.000 por pessoa. b) Danos materiais: US\$ 20.000 por terceiro.” (MERCOSUL, 1994c, não paginado).

Os honorários e despesas da defesa do assegurado não entram nos itens acima, devendo tais custos limitarem-se a 50% do valor da indenização paga ao segurado. Em casos de várias reclamações relacionadas ao mesmo evento, o limite da responsabilidade da sociedade seguradora é de US\$ 200.000 no item a) e US\$ 40.000 no item b).

São definidos também riscos cobertos, âmbito geográfico, riscos não cobertos, pagamento de prêmio, prejuízos não indenizáveis, obrigações do segurado, contribuição proporcional, liquidação de sinistros, perda de direito, vigência e cancelamento do contrato, sub-rogação de direitos, prescrição e tribunal competente.

Essa resolução dá origem à Circular Susep nº 10, vigente no Brasil desde 1º de julho de 1995, que internaliza o documento ao ordenamento brasileiro, instituindo o chamado “Seguro Carta Verde”, ou seja, o “Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário e/ou condutor de Veículos Terrestres (automóvel de passeio particular ou de aluguel) não Matriculados no País de Ingresso em Viagem Internacional - Danos Causados a Pessoas ou Objetos não Transportados”. Esse documento é obrigatório, como instituído pela Resolução Contran nº 238, de maio de 2007.

A Resolução nº 015/2014/GMC, sobre “Valores Mínimos para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional”, que considera as determinações do ATIT ao estabelecer os seguintes valores mínimos:

Art. 1º - Estabelecer os seguintes valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional:

- Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados: US\$ 50.000 por pessoa, US\$ 30.000 por danos materiais e US\$ 200.000 por acontecimento (catástrofe).
- Responsabilidade civil por danos a passageiros: US\$ 50.000 por pessoa e US\$ 240.000 por acontecimento (catástrofe). Para bagagem US\$1.000 por pessoa e US\$ 10.000 por acontecimento (catástrofe). (MERCOSUL, 2014, não paginado).

Esta nova Resolução foi instituída pelo Mercosul uma vez que os valores dos seguros da Resolução 120/1994 já não estavam conforme aqueles estabelecidos pelo ATIT, ficando consideravelmente abaixo do valor fixado.

A Decisão nº 001/1996/CMC, promulgada pelo Decreto nº 3.856, de 3 de julho de 2001, no Brasil, institui o “Protocolo de São Luiz sobre Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados Partes do Mercosul”, determinando que a responsabilidade civil será regida pelo direito interno do Estado-parte em cujo território ocorreu o acidente (BRASIL, 2001).

Apesar da internalização de algumas normativas do Mercosul, o Brasil e o Chile ainda possuem suas normativas nacionais que regulamentam o tema. No Brasil, a Susep é a autarquia federal ligada ao Ministério da Fazenda e o órgão responsável pelo controle e fiscalização dos mercados de seguro, capitalização, resseguros e a previdência privada aberta no Brasil.

Igualmente, ainda que estabelecidas as diretrizes pela CAN, é necessário avaliar a legislação nacional do Peru e do Chile, verificando em quais aspectos as diretrizes foram internalizadas no ordenamento nacional de cada país, e quais as demais normativas emitidas internamente.

### 6.3.1. Seguros nacionais obrigatórios

Brasil, Chile e Peru estabelecem que, para circulação em seus respectivos territórios, existe a obrigatoriedade da contratação de determinados seguros, tratados a seguir.

No Brasil, a Lei nº 6.197/1974 instituiu o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não (DPVAT). Posteriormente, essa lei foi alterada pelas leis nº 11.482/2007 e nº 11.945/2009.

A seguradora, nesse caso, é responsável pelo pagamento de indenizações por morte, invalidez permanente, despesas de assistência médica e suplementares. O Seguro DPVAT não cobre danos materiais (roubo, colisão ou incêndio de veículos), acidentes ocorridos fora do território nacional, multas e fianças ao condutor ou proprietário do veículo ou qualquer despesa decorrente de ações ou processos criminais, danos pessoais por radiações ionizantes ou contaminações por radioatividade de qualquer combustível nuclear, ou de qualquer resíduo de combustão de matéria nuclear.

Os valores cobertos são de:

Art. 3º Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no art. 2º desta Lei compreendem as indenizações por morte, por invalidez permanente, total ou parcial, e por despesas de assistência médica e suplementares, nos valores e conforme as regras que se seguem, por pessoa vitimada:

[\(Redação dada pela Lei nº 11.945, de 2009\).](#)

I - R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de morte;

[\(Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007\).](#)

II - até R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de invalidez permanente;  
e

[\(Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007\).](#)

III - até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais) - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas.

[\(Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007\)](#) (BRASIL, 1974a, não paginado).

No caso do Peru, os seguros obrigatórios são o Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (SOAT), e também o Certificado contra Acidentes de Trânsito (CAT), instituídos pelo Decreto Supremo nº 024/2002/MTC. Assim como o DPVAT, ambos os seguros cobrem os ocupantes do veículo e terceiros não transportados. Não são objeto de cobertura acidentes causados por competições de velocidade e outras competições de veículos motorizados; os ocorridos fora do território nacional; os ocorridos em lugares não abertos ao trânsito público; os ocorridos como consequência de guerras; eventos da natureza e outros fortuitos ou de força maior, originados por causas alheias à circulação do veículo automotor; suicídio ou cometimento de lesões autoinferidas utilizando o veículo automotor segurado.

Os valores cobertos são fixados em Unidade Impositiva Tributaria (UIT), equivalente, em 2017 e segundo dados da Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, a S/C. 4.050 (de acordo com o Decreto Supremo nº 353/2016/EF). As tarifas consulares são fixadas em moeda do país no qual são vigentes e medidas em Sol Consular (S/C), equivalente ao dólar estadunidense. Nesse sentido, o Decreto Supremo nº 024 determina que:

- a) morte: quatro UIT, S/C 16.200;
- b) invalidez permanente: quatro UIT, S/C 16.200;
- c) incapacidade temporária: uma UIT, S/C 4.050;
- d) gastos médicos: cinco UIT, S/C 20.250;
- e) gastos com funeral: uma UIT, S/C 4.050. (PERU, 2002, não paginado, tradução nossa).

Em 18 de maio de 2017, o Peru aprovou o Decreto Supremo nº 12/2017/MTC, que alterou o Decreto Supremo nº 024/2002/MTC (Regulamento Nacional de Responsabilidade Civil e Seguros Obrigatórios por Acidentes de Trânsito), com o objetivo de regular o Certificado Eletrônico do SOAT, alterando também algumas disposições do Código de Trânsito, o Regulamento Nacional da Administração de Transporte e o Regulamento Nacional de Transporte Terrestre de Produtos Perigosos, para incorporar a tais normas a previsão do Certificado Eletrônico de SOAT, dispondo que:

Artigo 3. Todo veículo automotor que circule em território da República deve contar com uma apólice vigente de Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito, segundo os términos e montantes estabelecidos no presente Regulamento.

Os reboques acoplados, trailers e outros similares que careçam de propulsão própria, estarão compreendidos no Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito do veículo automotor ao qual está acoplado.

A contratação do Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito deverá constar em um Certificado SOAT físico ou em um Certificado SOAT eletrônico que credite a contratação do seguro, cujos formatos e conteúdo serão aprovados pelo Ministerio

de Transportes y Comunicaciones mediante Resolución Ministerial, em coordenação com a Superintendencia de Banca y Seguros.

Artigo 5. Para os fins do presente Regulamento, se entenderá por:

- a) Acidentes de Trânsito: Evento súbito, imprevisto e violento (incluindo incêndio e ato terrorista) em que participa um veículo automotor em deslocamento ou em repouso (detido ou estacionado), em vias de uso público, causando danos às pessoas sejam elas ocupantes ou terceiros não ocupantes do veículo automotor, que possa ser determinado de uma maneira certa.
- b) Certificado SOAT: Documento físico ou eletrônico que credita a contratação de uma apólice de Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito. Sua emissão está a cargo da companhia de seguros, sendo entregue e enviado ao contratante.
- c) Companhia de Seguros: Empresa autorizada pela Superintendencia de Banca y Seguros para operar no Peru.
- d) Veículo automotor: Aquele que se desloca por vias terrestres de uso público com propulsão própria.
- e) Veículo não automotor: O reboque acoplado, trailer ou outros similares que carecem de propulsão própria e que circulam por vias terrestres de uso público unidos a um veículo automotor. [...]
- f) Via de uso público: Rodovia, caminho ou rua aberta ao trânsito de pedestres e veículos automotores.

Artigo 11: O Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito deve ser contratado com as companhias de seguros autorizadas pela Superintendencia de Banca y Seguros. A emissão de um Certificado SOAT eletrônico está sujeito ao seguinte procedimento.

- a) A companhia de seguros envia o número da placa única de rodagem através do serviço web do Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- b) O MTC, através do serviço web, valida a placa única de rodagem e envia os dados do veículo à companhia de seguros.
- c) Uma vez validada a placa única de rodagem, a companhia de seguros emite o Certificado SOAT eletrônico e envia o número e data de vigência do mesmo através do serviço web do Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- d) Uma vez expedido o Certificado SOAT eletrônico, a companhia de seguros entrega ou envia ao contratante dito certificado, observando as disposições estabelecidas pela Superintendencia de Banca y Seguros e AFP (Administradoras de Fondos de Pensiones), no que corresponda.
- e) O Ministerio de Transportes y Comunicaciones armazena em sua base de dados a informação enviada pela companhia de seguros.

Artigo 24. As autoridades competentes não outorgarão autorização para prestar serviços de transporte terrestre nem habilitarão veículos para ditos serviços sem que cada veículo da frota ofertada conte com o Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito, o qual será creditado com a apresentação do Certificado SOAT físico ou a constatação na base de dados do Ministerio de Transportes y Comunicaciones do Certificado SOAT eletrônico.

Artigo 25. O Ministerio de Transportes y Comunicaciones, em coordenação com a Superintendencia de Banca y Seguros, aprova as modificações no formato e conteúdo do Certificado SOAT físico e do Certificado SOAT eletrônico. As modificações introduzidas no conteúdo dos certificados do Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito serão obrigatórias para as partes a partir da celebração dos contratos de seguro ou renovações que se celebrem após a aprovação da modificação, devendo adequar-se também aos formatos dos certificados respectivos.

Artigo 33. As indenizações previstas no presente Regulamento serão pagas ao beneficiário, dentro do prazo máximo de dez (10) dias após a apresentação dos antecedentes que são indicados: [...] Para efeitos de assegurar a imediata atenção das vítimas, estas serão conduzidas aos centros de saúde públicos ou privados mais pertos do lugar da ocorrência do acidente. É proibido aos membros da Policia Nacional del Perú e do Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú cobrar qualquer quantia para o transporte das vítimas. Os centros de saúde públicos ou privados atenderão obrigatoriamente as vítimas de acidentes de transito, devendo, sendo o caso, levar os gastos correspondentes à apólice do Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito, cuja contratação será reconhecida com o Certificado SOAT físico. No caso do Certificado SOAT eletrônico, sem danos à atenção imediata e obrigatória, os centros de saúde públicos ou privados realizarão a verificação da contratação da apólice de Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito, com base em dados do Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme estabelecido no artigo 22º precedente. (PERU, 2017a, não paginado, tradução nossa).

No Chile, a Lei nº 18.490 prevê a necessidade de todo veículo motorizado a transitar pelas vias públicas do território nacional chileno estar assegurado contra o risco de acidentes pessoais pela cobertura do Seguro Obrigatorio de Acidentes Pessoais (SOAP). Esse seguro não se aplica aos veículos de transporte, tampouco aos veículos estrangeiros que ingressem provisoriamente no país. São cobertos os riscos de morte e lesões corporais que passageiros ou terceiros possam sofrer como consequência de acidentes com o veículo assegurado, seus reboques ou suas cargas (CHILE, 1986).

Os valores estipulados são fixados em Unidades de Fomento (UF), uma medida utilizada no Chile para transações comerciais que estima o valor de mercado, reajustáveis com a inflação. São definidos:

- a) morte: 300 UF;
- b) incapacidade permanente total: 300 UF;
- c) incapacidade permanente parcial: até 200 UF;
- d) gastos de hospitalização, atenção médica, cirúrgicos, dentais, próteses, implantes, farmacêuticos ou qualquer outra necessidade para reabilitação: até 300 UF. (CHILE, 1986, não paginado, tradução nossa).

Quanto aos danos materiais, define-se que o segurador está obrigado ao pagamento da indenização proveniente da responsabilidade civil quando tenha firmado um convênio com o proprietário e condutor do veículo segurado e os terceiros prejudicados. Em casos em que não houver acordo, a indenização correspondente deverá ser paga quando a responsabilidade do

proprietário e/ou condutor do veículo segurado e o montante de prejuízos forem declarados por sentença judicial.

### 6.3.2. Seguros relativos a cargas e mercadorias

Os três países são regidos primeiramente pelo “Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias”, adotado por Chile, Bolívia, Brasil, Paraguai, Peru e Uruguai. O Acordo foi internalizado por Brasil, Chile e Peru nas seguintes normativas, respectivamente: Decreto nº 1.866/1996, Decreto nº 442/2001 e Decreto Supremo nº 011/1996/MTC. O Acordo torna o remetente responsável frente ao transportador pelos danos a pessoas, materiais e outras mercadorias, assim como pelos gastos causados por defeitos na embalagem das mercadorias, a menos que tais defeitos já sejam de conhecimento do transportador no momento em que se responsabilizar pelas mercadorias.

O transportador tem responsabilidade pelas mercadorias desde o momento em que estas passam para sua custódia até a sua entrega ao consignatário de acordo com as condições estabelecidas. Entende-se como início da custódia o momento em que o transportador recebe do remetente, terceiro ou autoridade, a mercadoria. Define-se também que o transportador não é responsável por perdas, danos ou atrasos nos seguintes casos:

#### Artigo 17

O transportador não será responsável pelas perdas ou avarias ou demora na entrega das mercadorias quando estas sejam devidas aos riscos especiais inerentes a uma ou mais das seguintes circunstâncias:

- a) ato ou omissão imputáveis ao reclamante.
- b) vício próprio das mercadorias;
- c) ações de guerra, comoção civil ou atos de terrorismo;
- d) greves, greves patronais (*lock-outs*), interrupção ou suspensão parcial ou total do trabalho, fora de controle do transportador;
- e) caso fortuito ou de força maior;
- f) defeito ou insuficiência de embalagem que não seja evidente;
- g) circunstâncias que tornem necessário descarregar, destruir, ou tornar inofensivas, em qualquer momento ou lugar, as mercadorias cuja periculosidade não fora declarada de tal pelo remetente quando o transportador as tomou a seu cargo;
- h) transporte de animais vivos, desde que o transportador prove que cumpriu com todas as instruções específicas dadas pelo remetente;
- i) perdas normais devidas ao manuseio ou características próprias das mercadorias, previamente acordadas entre as partes ou estabelecidas pelas normas jurídicas correspondentes; e
- j) insuficiência ou imperfeição das marcas ou dos rótulos. (ALADI, 1995, não paginado).

Fica definido pelo art. 18 do Acordo que as indenizações pela perda total ou parcial não devem ultrapassar US\$ 3,00 por quilograma de peso bruto transportado, sendo cobrado o

valor de dada mercadoria no tempo e lugar em que o transportador se fez responsável pela carga. Ademais, são dadas disposições sobre a Carta de Porte (Conhecimento de Transporte), documento obrigatório para a realização do serviço de transporte.

O Mercosul, no quesito de seguros relativos a cargas, possui a Resolução nº 062/1997/GMC, que aprova as condições gerais do “Seguro de Responsabilidade Civil de Operador de Transporte Multimodal (OTM) – Danos à Carga”, internalizada na forma da Circular Susep nº 216, porém revogada pela Circular Susep nº 421, de 1º de abril de 2011, que definiu as novas “Condições Contratuais Padronizadas do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Carga (RCOTM-C)”, cobrindo durante o percurso terrestre (rodoviário ou ferroviário) danos por:

### 3 - RISCOS COBERTOS

3.1. Estão cobertos as perdas e/ou os danos materiais sofridos pelos bens ou mercadorias pertencentes a terceiros, causados exclusivamente por: a) desaparecimento total da carga, concomitantemente com o do veículo, durante o transporte, em decorrência de:

a.1) apropriação indébita e/ou estelionato;

a.2) furto simples ou qualificado;

a.3) extorsão simples ou mediante sequestro;

b) roubo durante o trânsito, entendendo-se como tal, para a caracterização da cobertura, o desaparecimento total ou parcial da carga, desde que o autor do delito tenha assumido o controle do veículo transportador, mediante grave ameaça ou emprego de violência contra o motorista.

c) roubo de bens ou mercadorias carregados nos veículos transportadores, enquanto estacionados no interior de depósitos ou da área do terreno onde estiverem localizados os depósitos do Segurado, ou sob seu controle e/ou administração, desde que tais depósitos tenham sido, previamente, relacionados na apólice e que sejam observadas, cumulativamente, as seguintes condições:

c.1) os bens ou mercadorias carregados estejam acompanhados do respectivo conhecimento de transporte rodoviário de carga e/ou de outro documento hábil; e

c.2) os referidos bens ou mercadorias não tenham permanecido, no depósito, por mais de 15 (quinze) dias corridos.

d) roubo praticado durante viagem fluvial complementar à viagem rodoviária, exclusivamente na Região Amazônica, desde que haja abertura de inquérito policial, e que ocorra o desaparecimento total ou parcial da carga, concomitantemente ou não com o do veículo embarcado.

[...]

4.1. A garantia deste seguro não se aplica quando o desaparecimento total ou parcial da carga, mesmo que decorrente de risco coberto, estiver associado:

a) a dolo em ato praticado, exclusiva e comprovadamente, pelo Segurado ou beneficiário do seguro, ou pelo representante de um ou de outro; se o Segurado for pessoa jurídica, a exclusão se aplica aos sócios controladores da empresa segurada, aos seus dirigentes e administradores legais, aos beneficiários, e também aos representantes de cada uma destas pessoas;

b) ainda que parcialmente, a bens ou mercadorias contrabandeadas, roubadas ou furtadas, ou ainda, cuja comercialização e/ou embarque sejam proibidos ou ilícitos. (SUSEP, 2011, não paginado).

A Resolução nº 062/1997/GMC estabelece também, um regime específico para mudanças de móveis e utensílios domésticos; animais vivos; objetos de artes, antiguidades e coleções; contêineres e veículos trafegando por meios próprios (MERCOSUL, 1997a).

No Brasil, existem dois seguros obrigatórios para cargas: o Seguro de Transporte Nacional e o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C).

O Seguro de Transporte Nacional é obrigatório, segundo a Resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) nº 17/1988; é regulamentado pelo Capítulo VI do Decreto nº 61.867, de 7 de dezembro de 1967, que dispõe sobre os seguros obrigatórios previstos no artigo 20 do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966 e dá outras providências. É um seguro contratado pelo embarcador, fornecendo cobertura completa da carga – perdas e danos rodoviários ou ferroviários, resultantes de colisão, tombamento, capotagem, abaloamento, incêndios, explosões, roubos, extravios e desaparecimentos, entre outros. O Decreto nº 61.867 regulamenta diversos tipos de seguros, entretanto, como é datado do ano de 1967, suas disposições sobre as coberturas dos valores dos seguros encontram-se em cruzeiros novos, moeda fora de circulação desde maio de 1970.

O RCTR-C também é um seguro obrigatório, porém contratado pelo transportador. É regulado pela Resolução CNSP nº 219, de 2010. Cobre, assim como o RCOTM-C, danos materiais ocorridos durante o transporte e causados diretamente por:

Art. 1º O presente seguro garante ao Segurado, até o valor da Importância Segurada, o pagamento das reparações pecuniárias, pelas quais, por disposição de lei, for ele responsável, em virtude de danos materiais sofridos pelos bens ou mercadorias pertencentes a terceiros e que lhe tenham sido entregues para transporte, por rodovia, no território nacional, contra conhecimento de transporte rodoviário de carga, ou ainda outro documento hábil, desde que aqueles danos materiais ocorram durante o transporte e SEJAM CAUSADOS DIRETAMENTE POR:

I - colisão e/ou capotagem e/ou abaloamento e/ou tombamento do veículo transportador; II - incêndio ou explosão no veículo transportador. (CNSP, 2010, não paginado, tradução nossa).

O Limite Máximo de Garantia assumido pela seguradora será fixado na Apólice, em comum acordo com o segurado, devendo as operações que ultrapassem o valor determinado ser comunicadas à seguradora com três dias de antecedência, sujeitas à aceitação desta. A extensão da cobertura dá-se a partir do momento em que a carga encontra-se em posse do transportador, até a entrega ao destinatário.

Existem, ainda, diversos outros seguros facultativos, por exemplo, o Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa – Desvio de Carga (RCF-DC).

O Chile possui o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (Danos à Carga Transportada), regulamentado pelo Ofício Circular nº 5.473, de 13 de dezembro de 1990. Este seguro cobre danos causados diretamente por:

- a) colisão, capotagem, abalroamento, tombamento ou choque do veículo transportador com objetos móveis ou fixos, compreendidos na cobertura, conforme o indicado nas condições particulares;
- b) incêndio ou explosão no veículo transportador, compreendido na cobertura conforme o indicado nas condições particulares. (SUPERINTENDENCIA VALORES Y SEGUROS, 1990, não paginado, tradução nossa).

A cobertura e os riscos não cobertos no seguro chileno são compatíveis com o seguro brasileiro, porém nota-se divergências quanto à cobertura de bens ou mercadorias sujeitas a condições particulares. No caso da norma chilena é indicado, na cláusula 5ª, que objetos de arte, antiguidades e coleções, mudanças de móveis e utensílios domésticos e animais vivos devem ser regidos por cláusulas particulares, enquanto que no Brasil especifica-se que, além desses, contêineres e veículos que trafeguem por meios próprios devem ser regidos por condições próprias.

Quanto ao começo e fim da cobertura, o Chile determina que a responsabilidade do seguro no processo de exportação inicia-se quando o veículo deixa o território nacional em que a apólice foi emitida, e termina com a entrega da mercadoria aos seus consignatários. No caso da importação, a cobertura inicia no momento em que os bens são postos no veículo transportador no local onde começa a viagem internacional, no país que emitiu a apólice, terminando no retorno do veículo ao território do país de origem da viagem. O segurador passa a não responder por perdas, danos ou gastos dos bens ou mercadorias após um período de 30 dias contados da entrega dos bens ou mercadorias ao segurado.

Nesse quesito, há divergência da normativa brasileira, já que a Susep não faz distinção entre o tipo de atividade realizada (importação ou exportação), e marca um período de apenas 15 dias de prazo de cobertura após a entrega ao segurado.

No Peru, não foi encontrada normativa que instaurasse a obrigatoriedade da contratação do seguro para cargas. Há, como já referido, a previsão, no Decreto Supremo nº 017/2009/MTC, que aprova o Regulamento Nacional de Administração de Transporte, da necessidade de contratação do SOAT: “Art. 76.3.1 Para que mercadorias, bens e objetos sejam transportados em veículos habilitados, estes devem ser aprovados na Inspeção Técnica Veicular e contar com uma apólice do Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito vigentes” (PERU, 2009a, não paginado, tradução nossa).

### 6.3.3. Seguros relativos a passageiros e terceiros

Entrando no âmbito dos blocos econômicos, o Peru, como membro fundador da CAN, e o Chile, em sua condição de País-membro associado, estão sujeitos à normativa andina que regulamenta o tema Seguros: a Decisão nº 290 (CAN, 1991). Esta Decisão trata da “Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Rodoviário Internacional”. Da

mesma forma, existem as Decisões nº 398 e n 399 da CAN, que fazem menção ao tema seguros e complementam aquela decisão.

A Decisão nº 290 estipula que a apólice deve ser emitida por uma empresa de seguros estabelecida nos Países-membros, cobrindo a responsabilidade civil decorrente de danos corporais consequentes dos acidentes ocasionados aos passageiros e a terceiros não transportados por veículos habilitados e pertencentes às empresas de transporte rodoviário internacional. Os Países-membros não podem exigir do transportador a contratação de nenhum tipo de seguro adicional que cubra os mesmos riscos amparados pela Apólice Andina adotada nessa Decisão (CAN, 1991).

A norma estabelece que as empresas seguradoras podem, juntamente ao segurado, determinar as tarifas do seguro, segundo os princípios técnicos que regulam a matéria. As empresas, para terem seus seguros válidos nos territórios dos outros Países-membros, devem ter um representante legal (que será uma outra empresa seguradora estabelecida nesses países) com autonomia para agir conforme necessário. Para esse fim, devem ser mantidos convênios vigentes de assistência recíproca com outras empresas estabelecidas no restante dos países, os quais terão em vigência a “Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil” e seus anexos (CAN, 1991).

No artigo 7º da Decisão são estabelecidos os deveres dos representantes das empresas seguradoras, quais sejam: proporcionar toda assistência necessária aos segurados quando o acidente ocorrido estiver dentro do território e cujo risco for coberto pela apólice; responder solidariamente por todas as obrigações derivadas da apólice; conceder aos segurados da empresa representada o mesmo tratamento fornecido aos seus próprios segurados; tomar as medidas necessárias para atender o interesse das empresas seguradoras; informar a empresa seguradora o mais brevemente possível sobre acidentes ocorridos; e, por fim, efetuar em nome da empresa os pagamentos relativos aos acidentes reportados, tendo em conta o que foi acordado no contrato de seguro (CAN, 1991).

Assim, a empresa seguradora está obrigada a reembolsar sua representante em um prazo de cinco dias a partir da apresentação da data de liquidação do débito com o segurado ou do conhecimento da sentença definitiva sobre o acidente.

Para a habilitação dos veículos, os organismos nacionais competentes de transporte dos Países-membros da CAN exigirão a apresentação desta apólice, que estará vigente durante as operações de transporte rodoviário internacional.

Anexa à Decisão, consta a “Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Rodoviário Internacional” e, anexo a esta, o “Amparo de Acidentes Corporais”. Neste Anexo, firma-se como objeto do seguro o reembolso dos montantes pelos quais o segurado for civilmente responsabilizado: mortes e danos pessoais ou materiais causados a passageiros; e mortes e danos pessoais ou materiais causados a terceiros não transportados (com exceção da carga). Deve, em todos os casos, também cobrir os custos judiciais da vítima em sua defesa. Sobre as quantias asseguradas e os limites máximos de responsabilidade, determina-se:

5.1 São assegurados os seguintes montantes máximos de responsabilidade por veículo e por evento:

5.1.1 Para danos a terceiros não transportados:

a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 10,000 por pessoa.

b) Danos materiais: US\$ 7,500 por bem.

5.1.1.1 No caso de várias reclamações relacionadas a um mesmo evento, a responsabilidade da entidade seguradora pela cobertura prevista no ponto 5.1.1 está limitada a US\$ 60.000.

5.1.2 Para danos a passageiros:

a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 10,000 por pessoa.

b) Danos materiais: US\$ 250 por pessoa.

5.1.2.1 Na hipótese de várias reclamações relacionadas a um mesmo evento, a responsabilidade da entidade seguradora pela cobertura prevista no ponto 5.1.2 está limitada a:

a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 100,000 por pessoa.

b) Danos materiais: US\$ 5.000.

5.2 Não obstante a determinação dos valores previstos no ponto 5.1 desta cláusula, poderá ser acordado entre segurado e entidade seguradora limites de montante segurado mais elevados, mediante cláusula particular a ser incluída na presente apólice, que passará a constituir os limites máximos de responsabilidade assumidas pela entidade seguradora por veículo e evento. (CAN, 1991, não paginado, tradução nossa).

O Anexo à “Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Rodoviário Internacional – Amparo de Acidentes Corporais para Tripulantes” especifica os danos corporais sofridos pelos tripulantes em posse da Caderneta de Tripulante Terrestre, documento que dispensa a utilização de passaporte entre os Países-membros da CAN. Sendo estes ocupantes dos veículos cobertos pela Apólice, fazem jus a:

1.1 Gastos médicos, cirúrgicos, farmacêuticos e hospitalares por lesões corporais: até US\$ 500 por pessoa.

1.2 Invalidez total e permanente como consequência do acidente, determinada dentro do ano seguinte a sua ocorrência e certificada por um médico autorizado: US\$ 2.000 por pessoa.

1.3 Morte como consequência direta do acidente, sempre e quando se produza dentro do ano seguinte a data de ocorrência do mesmo: US\$ 3.000 por pessoa.

No caso da indenização por morte, se deduzirá o montante pago pela invalidez total ou permanente.

As partes, caso em comum acordo, poderão acordar montantes segurados superiores aos fixadas nesta cláusula. (CAN, 1991, não paginado, tradução nossa).

Os acidentes e possíveis fatalidades deverão ser provados por meio de certificados de autoridades públicas competentes; os gastos médicos, cirúrgicos, farmacêuticos e hospitalares, pelas faturas emitidas por médicos e estabelecimentos hospitalares.

As Decisões nº 398 e nº 399 da CAN reforçam a Decisão nº 290, ao determinar que o transportador autorizado não poderá realizar o transporte internacional quando a apólice

andina encontrar-se vencida, posto que esta deve ser apresentada aos organismos de fiscalização dos países antes de iniciar a prestação do serviço (CAN, 1991; 1997a; 1997b).

Percebe-se, então, que o tema de Seguros tratado pelo ATIT e pela CAN diverge: (i) no objeto da cobertura dos seguros, uma vez que a Apólice da CAN não cobre a carga transportada; e (ii) quanto ao valor de cobertura dos seguros em cada situação dada.

Os três países definem seguros para veículos estrangeiros que cobrem danos causados às pessoas envolvidas nos acidentes, sejam elas passageiros, membros da equipe da empresa transportadora ou terceiros. Quanto ao Brasil, o seguro é regulado pelas seguintes normativas: Circular Susep nº 008/1989; Circular Susep nº 76/1999; Circular Susep nº 471/2013 e Circular Susep nº 488/2014, e, ainda, a Resolução ANTT nº 19/2002.

A Circular Susep nº 008/1989 aprova as condições gerais para o “Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (Danos causados a pessoas ou coisas transportadas ou não, à exceção da carga transportada)”, RCTR-VI, também conhecido como o Seguro Carta Azul, é aplicável aos países do ATIT no âmbito internacional e executado pelas seguradoras conveniadas em tais países. Esse seguro indeniza ou reembolsa o segurado das quantias pelas quais ele é civilmente responsável, relativas a: “a) morte, danos pessoais e/ou materiais causados a passageiros; b) morte, danos pessoais e/ou materiais causados a terceiros não transportados, à exceção da carga.” (SUSEP, 1989, não paginado).

O RCTR-VI cobre, ainda, o pagamento de custos judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima, porém não abrange a carga do veículo. Essa Circular foi alterada pela Circular Susep nº 471/2013, que redefine as importâncias seguradas e limites máximos de responsabilidade:

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, não paginado).

A Circular Susep nº 008/1989 também foi alterada pela Circular Susep nº 76, de 9 de fevereiro de 1999. Esta primeira alteração refere-se à adição do item 11.2, sobre a vigência e o cancelamento do contrato:

11.2 – Fica entendido e concordado que, nos casos em que a vigência do seguro tenha expirado depois do ingresso de veículo coberto pelo presente certificado em país estrangeiro, a Seguradora responderá pelos prejuízos provocados pelo segurado em dito país, observadas as condições contratuais vigentes no momento do ingresso no país estrangeiro, tendo direito de regresso contra o segurado, até o total indenizado pela Seguradora. (SUSEP, 1999, não paginado).

No âmbito do RCTR-VI, também é essencial citar a Circular Susep nº 171, de 22 de novembro de 2001, que operacionaliza o RCTR-VI. Posteriormente, foi alterada pela Circular Susep nº 488, de 22 de maio de 2014, a qual altera a redação do art. 2º, revoga o art. 4º e, por fim, define novo anexo, no qual constam os modelos de “Certificado de Apólice Única de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional”, com os mesmos valores da Circular Susep nº 471/2013.

Há, ainda, a Resolução nº 19, de 23 de maio de 2002, da ANTT que, em seu título III, dispõe sobre a contratação de seguro de responsabilidade civil pelas empresas permissionárias

e autorizatárias de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, e dá outras providências. Ressalta-se que sua aplicação é de âmbito nacional.

#### Art. 2º

Para fins deste Título, considera-se Seguro de Responsabilidade Civil o contrato que prevê a cobertura para garantir a liquidação de danos causados aos passageiros, em virtude de acidente quando da realização da viagem em veículos que operam os serviços de transporte mencionados no art. 1º, obrigatoriamente discriminados nas respectivas apólices. (ANTT, 2002b, não paginado).

Ademais, a Resolução determina que o usuário, quando na posse do seu bilhete de passagem, passe ou cortesia, além do Seguro DPVAT, deverá estar garantido por seguro de responsabilidade civil, como definido no art. 4º. O art. 4º dispõe que o seguro de responsabilidade civil será de R\$ 1.200.772,67 por veículo e por evento, destinado aos danos causados aos passageiros do veículo sinistrado ou aos seus dependentes. Constam, no título IV do documento, os procedimentos para a comunicação e registro de acidentes e assaltos envolvendo veículos utilizados nos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Por fim, o art. 7º determina 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 (ANTT, 2002b). Posteriormente, essa Resolução teve o título V, que tratava sobre infrações, revogado pela Resolução ANTT nº 442, também revogada, em seguida, pela Resolução ANTT nº 5.083.

Quanto à normativa chilena, há o Seguro Obrigatorio de Acidentes Pessoais causados por Veículos Motorizados con Matrícula Estrangeira (SOAPEX), identificado pelo código PO320130479 e regulamentado pela Circular SVS nº 2.121/2013. O seguro deve ser contratado por condutores de veículos de matrícula estrangeira, salvo aqueles a que se apliquem convênios internacionais. A cobertura dessa apólice, assim como a da brasileira, abrange as pessoas transportadas e qualquer terceiro lesionado como consequência do acidente. O seguro pode ser oferecido por seguradoras nacionais ou por seguradoras estrangeiras que tenham convênio com companhias de seguros nacionais chilenas.

Os valores definidos, em unidades de fomento, são:

#### INDENIZAÇÕES

- 300 UF em caso de mortes, com prévia dedução dos gastos médicos;
- 300 UF em caso de incapacidade permanente total, evento no qual não se deduzem os gastos médicos;
- até 200 UF em caso de incapacidade permanente ou parcial, segundo seu grau;
- até 300 UF por gastos médicos.

As indenizações por morte e incapacidade total e parcial não são acumuláveis. No caso de incapacidade permanente ou parcial e o acidentado vir a falecer posteriormente como resultado do mesmo acidente, ou ainda for determinado como incapaz permanentemente, o segurador só pagará o remanescente até o equivalente de 300 UF (SUPERINTENDENCIA VALORES Y SEGUROS, 2013, não paginado, tradução nossa).

Para fins de comparação com os valores estabelecidos pelos demais países e blocos econômicos analisados, a conversão das unidades de fomento para dólares será baseada no preço estabelecido para a conversão entre UF e pesos de 31 de maio de 2017 (1 UF equivalente a \$ 26.630,98), posteriormente convertido o valor do peso chileno para a cotação do dólar no país, também de 31 de maio de 2017 (US\$ 1,00 equivalente a \$ 674,60).

Ressalta-se que, diferente do seguro brasileiro para veículos estrangeiros, o chileno não cobre os danos materiais, o que torna essencial a contratação do Seguro Carta Verde para veículos de passeio, exigido entre os países do Mercosul. Para os veículos de transporte de passageiros, se faz necessário o Seguro Carta Azul.

Para o Peru, na Primeira Disposição Final do Decreto Supremo nº 24/2002/MTC, há a previsão de que os veículos automotores que tenham matrícula estrangeira, destinados ao serviço de transporte terrestre internacional de passageiros ou de mercadorias, deverão contratar o SOAT com vigência equivalente ao tempo que permaneçam no país. Serão aplicados os valores e demais disposições relativos ao SOAT, mencionados anteriormente. Caso os veículos sejam cobertos por convênios internacionais, não estão obrigados a contratar o seguro, assim como no Brasil e no Chile. Como no seguro chileno, não consta a obrigação da contratação de seguros relativos à responsabilidade civil quanto aos danos materiais, fazendo-se necessária, portanto, a contratação da Carta Verde e da Carta Azul.

Na Tabela 15 e na Tabela 16 precisam-se os valores cobertos pelos seguros, para fins de comparação. Os valores determinados pelo ATIT, pela CAN, pelo Mercosul e pelo Brasil (no âmbito internacional) são os montantes máximos de cobertura dos seguros; Peru e Chile determinam o pagamento das exatas quantias citadas.

	<b>POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO</b>	<b>POR DANOS MATERIAIS</b>	<b>POR ACONTECIMENTO</b>
ATIT (para Bolívia, Chile, Paraguai e Peru)	\$ 20.000,00	\$15.000,00	\$ 120.000,00
ATIT (para Argentina, Brasil e Uruguai)	\$ 50.000,00	\$30.000,00	\$ 200.000,00
CAN	\$ 10.000,00	\$7.500 por bem	\$ 60.000,00
Mercosul	\$ 50.000,00	\$30.000,00	\$ 200.000,00
Brasil (para Bolívia, Chile, Paraguai e Peru)	\$ 20.000,00	\$ 15.000,00	\$ 120.000,00
Brasil (para Argentina e Uruguai)	\$ 50.000,00	\$ 30.000,00	\$ 200.000,00
Peru	\$ 16.200 para morte e invalidez permanente; \$ 4.050 para gastos com funeral e incapacidade temporária e \$ 20.250 para gastos médicos	Não dispõe sobre	Não dispõe sobre
Chile	\$ 11.843 para mortes e incapacidade permanente total; até \$ 11.843 para gastos médicos e até \$ 7.895 para incapacidade permanente parcial	Não dispõe sobre	Não dispõe sobre

**Tabela 15 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

	<b>POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO</b>	<b>POR DANOS MATERIAIS</b>	<b>POR ACONTECIMENTO</b>
ATIT (para Bolívia, Chile, Paraguai e Peru)	\$ 20.000,00	\$ 500,00	US\$ 200.000 para danos pessoais US\$ e 10.000 para danos materiais
ATIT (para Argentina, Brasil e Uruguai)	\$ 50.000,00	\$ 1.000,00	US\$ 240.000 para danos pessoais US\$ e 10.000 para danos materiais
CAN	\$ 10.000,00	\$ 250 por pessoa	\$ 100.000,00
Mercosul	\$ 50.000,00	Não consta	\$ 240.000,00
Brasil (para Bolívia, Chile, Paraguai e Peru)	\$ 20.000,00	\$ 500,00	US\$ 200.000 para danos pessoais US\$ e 10.000 para danos materiais
Brasil (para Argentina e Uruguai)	\$ 50.000,00	\$ 1.000,00	US\$ 240.000 para danos pessoais e US\$ 10.000 para danos materiais
Peru	\$ 16.200 para morte e invalidez permanente; \$ 4.050 para gastos com funeral e incapacidade temporária e \$ 20.250 para gastos médicos	Não dispõe sobre	Não dispõe sobre
Chile	\$ 11.843 para mortes e incapacidade permanente total; até \$ 11.843 para gastos médicos e até \$ 7.895 para incapacidade permanente parcial	Não dispõe sobre	Não dispõe sobre

**Tabela 16 – Responsabilidade civil por danos a passageiros**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Portanto, percebe-se, em relação ao tema Seguros, divergências quanto aos valores da cobertura, principalmente do Peru e do Chile, dado que o Brasil tem realizado mudanças na sua política de seguros para entrar em conformidade com o estabelecido no ATIT. Nota-se aproximação do Mercosul com o ATIT, o que mostra também uma tentativa de harmonizar suas normas, baseando-se nas disposições do Acordo quanto ao tema. No Quadro 5 são citadas todas as normativas analisadas para o tema.

<b>FONTE</b>	<b>NORMA OU ARTIGO</b>
ATIT	Artigo 13 e anexo III
Mercosul	Resolução nº 120/1994/GMC
	Decisão nº 001/1996/CMC
	Resolução nº 062/1997/GMC
	Resolução nº 015/2014/GMC
CAN	Decisão nº 290
Brasil	Decreto nº 61.867, de 7 de dezembro de 1967
	Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966
	Resolução CNSP nº 17/1988
	Lei nº 6.197/1974

FONTE	NORMA OU ARTIGO
	Circular Susep nº 008/1989
	Circular Susep nº 010/1995
	Decreto nº 1.866, de 16 de abril de 1996
	Circular Susep nº 076/1999
	Circular Susep nº 171/2001
	Resolução ANTT nº 19/2002
	Lei nº 11.482/07
	Resolução Contran nº 238/2007
	Lei nº 11.945/2009
	Resolução CNSP nº 219, de 2010
	Circular Susep nº 471/2013
	Circular Susep nº 488/2014
	Ofício Circular nº 5.473, de 13 de dezembro de 1990
Chile	Decreto nº 442, de 18 de julho de 2001
	Circular SVS nº 2.121/2013
	Lei nº 18.490
	Decreto Supremo nº 011/96/MTC
Peru	Decreto Supremo nº 024/2002/MTC
	Art. 76.1.3 - Decreto Supremo nº 017/2009/MTC
	Lei nº 18.490

**Quadro 5 – Normativas analisadas para o tema Seguros**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

## 6.4. Produtos perigosos

O ATIT é sucinto e não específico acerca das regras a serem obedecidas pelos países signatários no que diz respeito ao transporte de produtos perigosos. Em seu art. 8º, estipula que:

Artigo 8º. - Os países signatários adotarão medidas especiais para o transporte, ferroviário ou rodoviário, de cargas ou produtos que, por suas características, sejam ou possam tornar-se perigosos ou representem riscos para a saúde das pessoas, a segurança pública ou o meio ambiente. (BRASIL, 1990a, não paginado).

Destaca-se, inicialmente, a Convenção da Basileia sobre o Controle dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, de 1989, que promove a gestão responsável desses resíduos. A Convenção garante o direito de qualquer país signatário de controlar o fluxo em seu território de resíduos categorizados como perigosos de acordo com suas normativas nacionais.

Quanto aos blocos econômicos dos quais os países alvos de análise neste relatório fazem parte, o Mercosul e a CAN, ambos estabelecem diretrizes em relação ao transporte de

produtos perigosos, ainda que o primeiro regulamente o tema mais precisamente do que a segunda.

O Mercosul possui duas importantes normativas que regem o tema: a Decisão nº 002/1994 e a Resolução nº 010/2000. A Decisão nº 002/1994/CMC aprova o Acordo sobre "Transporte de Mercadorias Perigosas no MERCOSUL", que consta no anexo parte da Decisão. Posteriormente, foi atualizada pela Resolução nº 32/2007/GMC. São dispostas regras gerais de transporte de produtos perigosos, exigindo que estes sejam colocados em embalagens ou equipamentos que atendam aos requisitos estabelecidos nas recomendações da Organização das Nações Unidas (ONU) para o transporte de produtos perigosos. Tais mercadorias devem estar marcadas e identificadas em conformidade com as práticas nacionais que estabeleçam os requisitos.

Além disso, é imposto o uso de veículos cujas características técnicas e cujo estado de conservação garantam segurança compatível com o risco correspondente aos produtos transportados. Todo o pessoal envolvido com o transporte e manuseio de produtos perigosos deverá receber treinamento específico para as funções que lhes competem e dispor de equipamento de proteção adequado.

Pela Decisão nº 14/1994/CMC, foi incluído o art. 11 ao Acordo, prevendo 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 (MERCOSUL, 1994).

A Resolução nº 010/2000/GMC (MERCOSUL, 2000) aprovou as "Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no MERCOSUL". Nesta se 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, disposto na Decisão 002/1994/CMC.

É exigida a fiscalização do transporte, que inclui 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 ateste o treinamento específico atualizado para o condutor do veículo e autorizações dos organismos competentes do Estado-parte de origem); identificação das Unidades de Transporte verificando os elementos indicativos de risco; painel de segurança; rótulos de risco; e condições do veículo (MERCOSUL, 2000).

Há, além das citadas anteriormente, a Decisão nº 008/1997/CMC, estabelecendo o Regime de Infrações e Sanções do Acordo sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul, analisada no tema Infrações e Sanções.

A CAN não possui normativas com enfoque no transporte de produtos perigosos. Porém, a Decisão nº 399, substitutiva da Decisão nº 257 da Comissão do Acordo de Cartagena estabelece, nos arts. 126, 148 e 167, a conduta nesses casos:

Artigo 126.- O remetente está obrigado a identificar de maneira adequada as mercadorias perigosas mediante marcação ou selos alusivos à sua condição ou especialidade, indicando ao transportador autorizado esta circunstância e proporcionando a informação necessária para seu manejo durante o transporte.

A omissão ou deficiência do remetente no cumprimento das obrigações anteriores o fará responsável pelos danos e prejuízos que ocasione.

O disposto no parágrafo anterior se aplicará sem prejuízo do cumprimento das obrigações adquiridas pelos Países Membros no marco de outros convênios internacionais sobre a matéria.

[...]

Artigo 148.- Não obstante o disposto nos artigos anteriores, o transportador autorizado não será responsável pela perda total ou parcial, deterioração, assim como pela falta ou atraso na entrega das mercadorias transportadas, se provado que a causa de tais perdas, deteriorações, faltas ou atrasos na entrega se tenha dado durante este transporte por:

[...]

g) Circunstâncias que façam necessário descarregar, destruir ou tornar inofensivas em qualquer momento ou lugar, as mercadorias cuja periculosidade não tenha sido declarada pelo remetente;

[...]

Artigo 167.- O MIC deverá conter a seguinte informação:

[...]

f) Natureza da carga, indicando se é de caráter perigoso e, particularmente, trata-se de substâncias químicas ou percussora.

[...]

DISPOSICÕES TRANSITÓRIAS

[...]

SEGUNDA: Os Países Membros, por proposta da Junta, dentro de um prazo de cento e oitenta dias úteis, contados a partir da data de entrada de vigência da presente Decisão, aprovarão uma norma comunitária que regule o transporte internacional de mercadorias perigosas por rodovia. (CAN, 1997b, não paginado, tradução nossa).

Quanto à regulamentação para o tema no Brasil, tem-se como base o Livro Laranja da ONU, o qual compila o trabalho da Comissão de Especialistas de Transporte de Produtos Perigosos do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas (ECOSOC), por meio de recomendações relativas ao transporte de bens perigosos em todos os modais de transporte, objetivando a segurança do comércio mundial. Para a análise do tema, foram identificadas, ainda, as seguintes normativas brasileiras:

- » 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 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 (internalização da Decisão nº 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 (internalização da Resolução nº 010/2000/GMC).
- » Resolução ANTT nº 3.665, de 4 de maio de 2011 – atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos estabelecido pelo Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988.
- » 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.

Além dessas, há o Decreto-lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983, que 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, e o Decreto-lei nº 2.866, de 7 de dezembro de 1988, que 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. Ambos são analisados no tema Infrações e Sanções.

As normativas chilenas que regem o tema são o Decreto nº 298/1995, o Decreto nº 167/2000 e o Decreto nº 160/2009. O primeiro decreto citado regulamenta o transporte de cargas perigosas por ruas e estradas. Estabelece as condições, as normas e os procedimentos aplicáveis ao transporte de carga, por ruas e estradas, de substâncias ou produtos perigosos. Dispõe sobre os veículos e equipamentos de transporte, versa sobre a carga, seu acondicionamento, sua estiva, sua descarga, seu transbordo e sua manipulação, define as partes que participam das operações de transporte e suas respectivas obrigações (CHILE, 1995).

O Peru regulamenta este tema também com base no Livro Laranja das Nações Unidas; porém, o transporte de materiais perigosos em quantidades acima das que são previstas pelo Livro são regulamentadas pelo Decreto Supremo nº 021/2008/MTC, que aprova o Regulamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiais e Resíduos Perigosos. São autoridades competentes a respeito do tema o Ministerio de Transportes y Comunicaciones, o Ministerio de Salud e as Municipalidades Provinciales.

O Regulamento apresenta conceitos gerais para o entendimento do conteúdo das normas apresentadas sobre o transporte terrestre de materiais e resíduos perigosos. São distribuídas também as responsabilidades de cumprimento, fiscalização e atualização do Regulamento entre os organismos nacionais do Peru. Baseiam-se nas nove classificações de produtos perigosos estabelecidos pela ONU (PERU, 2008).

O transporte deve estar garantido por uma apólice de seguro cobrindo desde a recepção da carga até a sua entrega ao destinatário, incluindo danos pessoais, materiais ou ao ambiente que possam ser causados pelo transporte da carga (PERU, 2008). O transporte também deve contar com um plano de contingência conforme a Lei nº 28.551 e a Resolução Diretorial nº 1.075/2016/MTC. Em se tratando de transporte próprio, o plano deve ser aprovado pelo setor correspondente da atividade que produza ou utilize tal material perigoso, de acordo com suas normas vigentes (PERU, 2016; 2005).

Assim como no Brasil e no Chile, os profissionais envolvidos na operação de transporte devem receber capacitação básica sobre o manejo de materiais perigosos e a aplicação do plano

de contingência para dado transporte, que concederá uma certificação dessa capacitação (ANTT, 2011; CHILE, 1995).

Além do já citado Decreto Supremo nº 021/2008/MTC, foram identificadas na legislação Peruana duas outras resoluções que definem importantes diretrizes: (i) a Resolución Directoral nº 2.613 de 2013, emitida pelo MTC, que regulamenta alguns pontos em específico que são dispostos no Decreto Supremo nº 021/2008/MTC, definindo o formato da folha de segurança para o transporte de materiais terrestres e resíduos perigosos, estabelecendo o programa de capacitação para pessoas envolvidas na operação de transporte e definindo o formato do certificado desta capacitação e (ii) a Resolución Directoral nº 1.075/2016/MTC, que dispõe sobre os novos “Alinhamentos para a elaboração de um Plano de Contingência para o Transporte Terrestre de Materiais e/ou Resíduos Perigosos” (PERU, 2016), anteriormente aprovado pela Resolución Directoral nº 031/2009/MTC, que passa a constar como revogada. Essa nova resolução, como as demais normativas peruanas sobre produtos perigosos, estabelece como marco legal o Livro Laranja das Nações Unidas.

Não havendo um manual com regência sob todos os países analisados, percebe-se a necessidade de harmonização dos requisitos exigidos em cada país em relação ao transporte de produtos perigosos. Para identificar o grau de simetria com que os países tratam do tema, foram analisados tópicos de importância essencial, como abordado a seguir.

A primeira questão a ser avaliada é a base utilizada para classificação dos produtos e demais diretrizes e regulamentações sobre produtos perigosos adotada pelos países. O Brasil informa que utiliza as Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Manual de Ensaio e Critérios das Nações Unidas (ST/SG/AC.10/11/Rev.5 e Amend.1) por meio da Resolução ANTT nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016. Este manual contém os critérios, testes, métodos e procedimentos que são utilizados na atualização das Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Regulamento Modelo e no Livro Laranja.

Assim, dividem-se as mercadorias em classes: explosivos; gases; líquidos inflamáveis; sólidos inflamáveis; substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos; substâncias tóxicas e substâncias infectantes; material radioativo; substâncias corrosivas; e substâncias e artigos perigosos diversos e respectivas subclasses. Número de identificação, rótulos e etiquetas também são dispostos.

O Peru estabelece no seu Regulamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiais e Resíduos Perigosos, aprovado pelo Decreto Supremo nº 21/2008/MTC e pela Lei nº 28.256, que sua classificação de produtos perigosos também é feita segundo versão do Livro Laranja das Nações Unidas com base na Regulamento Modelo.

Já o Chile, na NCh 382, declarada como oficial pelo Decreto nº 29/2005 do Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones e formulada pela División de Normas do Instituto Nacional de Normalización, é informado que pela inexistência de uma norma internacional, são consideradas as Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Regulamento Modelo para a classificação das substâncias. Também são mencionadas na norma, referências às Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Manual de Ensaio e Critérios das Nações Unidas. Neste mesmo Decreto nº 29/2005 são aprovadas diversas Normas Oficiais da República do Chile que tratam da classificação e especificações de cada classificação de produtos perigosos, revogando as normas anteriores que regulamentavam o tema.

- NCh382.Of2004 Substâncias perigosas - Classificação general.
- NCh2120/1.Of2004 Substâncias perigosas - Parte 1: Classe 1 - Explosivos.
- NCh2120/2.Of2004 Substâncias perigosas - Parte 2: Classe 2 - Gases.
- NCh2120/3.Of2004 Substâncias perigosas - Parte 3: Classe 3 - Líquidos inflamáveis.
- NCh2120/4.Of2004 Substâncias perigosas - Parte 4: Classe 4 - Sólidos inflamáveis, Substâncias que podem experimentar combustão espontânea e Substâncias que em contato com a água desprendem gases inflamáveis.
- NCh2120/5.Of2004 Substâncias perigosas - Parte 5: Classe 5 - Substâncias comburentes e peróxidos orgânicos.
- NCh2120/6.Of2004 Substâncias perigosas - Parte 6: Classe 6 - Substâncias tóxicas e Substâncias infecciosas.
- NCh2120/7.Of2004 Substâncias perigosas - Parte 7: Classe 7 - Substâncias radioativas.
- NCh2120/8.Of2004 Substâncias perigosas - Parte 8: Classe 8 - Substâncias corrosivas.
- NCh2120/9.Of2004 Substâncias perigosas - Parte 9: Classe 9 - Substâncias e objetos perigosos variados.
- NCh2853.Of2004 Transporte de clorato de sódio em cristais - Disposições de segurança. (CHILE, 2005, não paginado, tradução nossa).

Sobre os veículos utilizados para o transporte, os países definem que devem possuir equipamentos para situações de emergência, conforme instruções das normas nacionais. Identificam-se divergências quanto ao tempo máximo de utilização dos veículos: o Peru estabelece que os veículos poderão operar por 20 anos nesse tipo de transporte, ao passo que o Chile define o máximo de 15 anos, ambos contando o tempo de utilização a partir da habilitação do veículo para o transporte de produtos perigosos (CHILE, 1995; PERU, 2008). É consenso que nesses veículos é vedado o transporte simultâneo com outros produtos perigosos não compatíveis e outros tipos de carga.

Quanto à documentação exigida, fica definido pela Resolução ANTT nº 3.665, de 4 de maio de 2011, que no Brasil:

Art. 28. Sem prejuízo do disposto na legislação fiscal, de transporte, de trânsito, relativa aos produtos transportados, e nas instruções complementares a este Regulamento, os veículos ou os equipamentos de transporte transportando produtos perigosos, somente podem circular pelas vias públicas quando acompanhados dos seguintes documentos:

I - originais do CIPP e do CIV, no caso de transporte a granel, dentro da validade, emitidos pelo Inmetro ou entidade por este acreditada;

II - documento fiscal contendo as informações relativas aos produtos transportados, conforme o detalhamento previsto nas instruções complementares a este Regulamento;

III - Declaração do Expedidor de que os produtos estão adequadamente acondicionados e estivados para suportar os riscos normais das etapas necessárias à operação de transporte e que atendem à regulamentação em vigor, conforme detalhamento previsto nas instruções complementares a este Regulamento;

IV - Ficha de Emergência e Envelope para o Transporte, emitidos pelo expedidor, conforme o estabelecido nas instruções complementares a este Regulamento, preenchidos de acordo com informações fornecidas pelo fabricante ou importador dos produtos transportados;

V - autorização ou licença da autoridade competente para expedições de produtos perigosos que, nos termos das instruções complementares a este Regulamento, necessitem do(s) referido(s) documento(s); e

VI - demais declarações exigidas nos termos das instruções complementares a este Regulamento.

§ 1º No transporte rodoviário de produtos perigosos a granel, é admitido o uso de veículos e equipamentos de transporte que possuam certificado de inspeção internacionalmente aceito e dentro do prazo de validade. (ANTT, 2011, não paginado).

O Peru, por sua vez, determina pelo Decreto Supremo nº 021/2008/MTC o que segue:

Artigo 63. - Da documentação:

Sem prejuízo às normas relativas ao transporte e trânsito terrestre, os veículos usados no transporte de materiais e/ou resíduos perigosos serão conduzidos portando os seguintes documentos:

1. Guia de remissão - remetente.
2. Guia de remissão – transportador.
3. Folha com resumo de medidas de segurança.
4. Certificado de habilitação veicular, expedido pela DGTT.
5. Licença de conduzir de categoria especial para o condutor.
6. Cópia do Certificado de Seguro Obrigatório por Acidentes de Trânsito - SOAT.
7. Cópia da Apólice de Seguro indicada no presente regulamento. (PERU, 2008b, não paginado, tradução nossa).

O Chile não determina explicitamente os documentos obrigatórios para o transporte, porém no Decreto nº 298/1995 é citada a necessidade do Guia de Despacho ou Fatura, instruções escritas que se devem seguir em caso de acidente, das habilitações para circulação do veículo e para condução do tipo de veículo utilizado.

Conclui-se, portanto, que embora as legislações dos países analisados tomem por base as Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Manual de Ensaios e Critérios das Nações Unidas, o fato de não haver evidência formal sobre a versão adotada por cada um dos países pode ensejar a ocorrência de assimetrias.

	<b>NORMA OU ARTIGO</b>
ATIT	Capítulo 1 - Artigo 8º
Mercosul	Decisão nº 002/1994/CMC
	Decisão nº 14/1994/CMC
	Decisão nº 008/1997/CMC
	Resolução nº 010/2000
Comunidade Andina	Decisão nº 399
	Decisão nº 257
Brasil	Decreto-Lei nº 2.063/1983
	Decreto nº 96.044/1988
	Decreto-Lei nº 2.866/1988
	Decreto nº 1.797/1996
	Portaria MT nº 22/2001
	Resolução nº 3.665/2011
	Resolução ANTT nº 5.232/2016
Chile	Decreto nº 298/1995
	Decreto nº 167/2000
	Decreto nº 29/2005
	Decreto nº 160/2009
	NCh 382
Peru	Lei nº 28.551
	Decreto Supremo nº 021/2008/MTC
	Resolución Directoral nº 031/2009/MTC
	Resolución Directoral nº 2613/2013/MTC
	Resolución Directoral nº 1075/2016/MT

**Quadro 6 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Pelas análises é possível verificar que as normativas nacionais não abordam o tema de produtos perigosos da mesma forma. Percebe-se que o Brasil tem uma regulamentação detalhada para o tema, permitindo uma contemplação mais profunda e analítica. O Chile, por sua vez, não tem o mesmo detalhamento em suas normativas e, conseqüentemente, não é dotado do mesmo grau de especificação que a norma brasileira possui.

Outro ponto importante a ser considerado é que, apesar de todos os países em questão estabelecerem como marco legal as Recomendações para o Transporte de Produto Perigosos das Nações Unidas, a depender da edição utilizada, se encontrarão divergências no transporte, visto que cada edição apresenta diferentes diretrizes. Observou-se que o Peru utiliza a Regulamentação Modelo das Recomendações das Nações Unidas, diferentemente do Brasil e do Chile que citam o Manual de Ensaio e Critérios como base para a formulação de suas normativas, resultando em divergências nas regulamentações nacionais.

## 6.5. Normas Técnicas

Em que pese a questão relativa às normas técnicas integrar o âmbito de competência regulamentar da ANTT, é importante a análise e a identificação das divergências que afetam diretamente o transporte internacional.

O ATIT não dispõe sobre especificidades das normas técnicas, porém regulamenta de forma geral as frotas habilitadas e as inspeções veiculares nos artigos 31.3, 32 e 33:

Artigo 31. -

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.

Artigo 32. - A inspeção mecânica de um veículo realizada em seu país de origem terá validade para sua circulação no território de todos os demais países signatários.

Artigo 33. - Cada um dos países signatários efetuará as inspeções e investigações que lhe sejam solicitados por um outro país signatário a respeito do desenvolvimento dos serviços prestados dentro da sua jurisdição. (BRASIL, 1990a, não paginado).

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 do Subgrupo de Trabalho nº 3 – Regulamentos Técnicos e Avaliação da Conformidade.

Quanto à inspeção veicular, a Resolução nº 075/1997/GMC/MERCOSUL procura harmonizar e igualar o máximo possível os regimes de inspeção técnica veicular dos Estados-partes. Conforme o anexo da Resolução, as inspeções devem ser feitas pela autoridade competente ou por terceiros devidamente autorizados pelas legislações internas de cada Estado-Parte. Também devem ser feitas de forma visual e com instrumentos, sem a necessidade de remover nenhum elemento do veículo, com uma frequência não superior a um ano.

A Comunidade Andina (CAN), por meio das Decisões nº 398 (passageiros) e nº 399 (cargas), dispõe que o transporte internacional de cargas ou de passageiros deve ser feito apenas por veículos habilitados, que devem ser registrados nos organismos nacionais de transportes e aduanas dos Países-membros onde o serviço será prestado. Para a habilitação do veículo, é necessário que este esteja em conformidade com o Regulamento Técnico de Limites de Peso, Tipologia e Dimensões, aprovado pela Decisão nº 491.

No Brasil, 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. Já a Resolução Contran nº 247, de 27 de julho de 2007, estende o prazo de estadia em no máximo trinta 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 Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV), conforme o disposto pelo ATIT e considerando o estabelecido no art. 3º da Resolução MERCOSUL/GMC nº 15, de 22 de junho de 2006.

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 a atividade é de

responsabilidade de órgãos e entidades executivos de trânsito dos estados ou do Distrito Federal, podendo 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, bem como a legitimidade da propriedade; se as características originais dos veículos e seus agregados foram modificados e, caso constatada alguma alteração, se esta foi autorizada e regularizada; e se os equipamentos obrigatórios dos veículos estão de acordo com o imposto pelas Normas Técnicas de cada um deles.

No Peru a inspeção técnica veicular é estabelecida pela Lei nº 29.237/2008, que cria o Sistema Nacional de Inspeções Técnicas Veiculares e detalhada no Regulamento Nacional de Inspeção Técnica Veicular. Conforme essa lei, as inspeções técnicas ficam a cargo dos Centros de Inspeção, previamente autorizados pelo Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTC).

O Decreto Supremo nº 025/2008/MTC aprova o Regulamento Nacional de Inspeções Técnicas Veiculares. Segundo tal regulamento, as inspeções possuem a finalidade de certificar o bom funcionamento dos veículos e se esses cumprem as condições e os requisitos técnicos mínimos para circular nas vias públicas terrestres. A frequência de inspeção varia entre três meses e um ano, conforme o tipo de serviço e o veículo. O processo de inspeção é definido no regulamento e contempla a verificação da documentação e a inspeção visual e mecânica, sem desmontar nenhum elemento do veículo.

Já no Chile a inspeção veicular e das condições de segurança é regulamentada pelo Título VII da Lei nº 18.290/1984 e pelo Decreto nº 156/1990/MTT. As inspeções veiculares, assim como no Peru, podem ser realizadas por estabelecimentos privados, desde que autorizados pelo Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT). A revisão dos veículos é feita anualmente, exceto em:

- a. veículos de passageiros com mais de nove lugares, incluindo o motorista (seis meses);
- b. veículos de carga com capacidade superior a 1.750 kg, seus reboques e semirreboques (seis meses);
- c. táxis (seis meses);
- d. veículos que usam gás natural como combustível (seis meses);
- e. veículos com primeiro registro anterior à 1992 (seis meses);
- f. veículos de transporte escolar com idade superior a 15 anos (quatro meses);
- g. veículos de transporte público urbano de passageiros com idade superior a 20 anos (quatro meses).

As revisões são feitas de acordo com os Manuais de Procedimentos de Revisão Veiculares do MTT. Conforme o manual, as revisões possuem o objetivo de verificar se os veículos reúnem as condições técnicas necessárias para a segurança de circulação e a proteção do meio ambiente. As inspeções devem ser realizadas sem desmontar nenhuma peça do veículo, com os instrumentos e procedimentos especificados no manual.

Após a inspeção, se aprovado, o veículo recebe um certificado de inspeção e um selo numerado, que deve ser colado no para-brisa.

Vale ressaltar que a inspeção veicular é feita no país de origem do transportador e, uma vez certificada sua conformidade, esta deve ser aceita pelos países signatários do ATIT.

Assim, o simples fato da existência de divergências nas estipulações legais sobre os equipamentos listados a seguir não implica, *a priori*, a necessidade de harmonização, haja vista a imperatividade de serem confrontadas, ainda, com as normas atinentes à fiscalização.

Os tópicos a seguir destinam-se a examinar e confrontar as disposições constantes nas normativas dos países analisados acerca das normas técnicas. As normas foram divididas nas seguintes seções: itens obrigatórios; dimensões e pesos; e limites ambientais.

### 6.5.1. Itens obrigatórios dos veículos

O Mercosul, por meio da Resolução nº 06/1992/GMC/MERCOSUL, harmoniza as normas técnicas quanto à segurança veicular. O Anexo I, item 3, traz informações referentes aos dispositivos de:

- a. cinto de segurança;
- b. sinalização de emergência;
- c. fechaduras, dobradiças e portas laterais;
- d. reservatórios de combustível, gargalos e conexões;
- e. vidro de segurança laminado/temperado;
- f. sistema limpador de para-brisa;
- g. superfícies reflexivas;
- h. ancoragem dos assentos;
- i. deslocamento do sistema de controle da direção;
- j. freio hidráulico de serviço, freio de emergência e freio de estacionamento;
- k. espelho retrovisor;
- l. equipamento obrigatório (roda sobressalente, macaco compatível com o peso do veículo, chave de roda, ferramenta apropriada para deslocar calotas das rodas, extintor de incêndio e sinalização de emergência).

A CAN define, na Resolução nº 833, as condições técnicas e os itens obrigatórios aos ônibus que operam no serviço do transporte internacional de passageiros. Os ônibus, além de estarem em conformidade com a Decisão nº 491 (quanto ao peso e às dimensões), devem cumprir as seguintes condições técnicas:

- a. contar com, no mínimo, uma porta na parte dianteira com largura mínima de 60 cm e altura mínima de 180 cm (art. 6º, a);
- b. número de assentos igual ou menor ao indicado pelo fabricante do veículo (art. 6º, b);
- c. assentos com distância útil mínima de 75 cm em posição normal, com largura de 50 cm e profundidade de 40 cm, fixados rigidamente de forma transversal à estrutura. Devendo possuir protetor de cabeça, com ângulo variável, apoio para os braços e cinto de segurança com, no mínimo, dois pontos (art. 6º, b);
- d. assento para o condutor que permita a regulagem de altura e inclinação, com cinto de segurança de três pontos (art. 6º, b);
- e. cinco saídas de emergência para os passageiros, devidamente sinalizadas, uma do lado direito, duas do lado esquerdo e duas no teto (art. 7º, a);
- f. *kit* de primeiros socorros (art. 7º, b);

- g.** dois extintores de 5 kg cada um, pneu estepe, chave de rodas, dois triângulos de sinalização e ferramentas para reparos (art. 7º, c);
- h.** limitador de velocidade com controle eletrônico (art. 7º, d);
- i.** luzes individuais para leitura, banheiro com sanitário e lavatório, televisão, sistema de áudio e vídeo e sistema de climatização (art. 8º, a);
- j.** porta-objetos, apoio superior ou teto, assentos numerados, luzes do assoalho e luzes de teto (art. 8º, b, c).

Em relação ao transporte de cargas, a CAN não especifica os itens obrigatórios, mas apenas os que devem estar em conformidade com a Decisão nº 491.

No Brasil, o art. 106 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) 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 kg, 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, 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, não paginado).

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 CTB.

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 devem estar dotados dos equipamentos obrigatórios relacionados a seguir, a serem constatados pela fiscalização e em condições de funcionamento:

- a.** Nos veículos automotores e ônibus elétricos:
  - i.** para-choques, dianteiro e traseiro;
  - ii.** protetores das rodas traseiras dos caminhões;
  - iii.** espelhos retrovisores, interno e externo;
  - iv.** limpador de para-brisa;

- v. lavador de para-brisa;
  - vi. pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor;
  - vii. faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;
  - viii. luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;
  - ix. lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
  - x. lanternas de freio de cor vermelha;
  - xi. lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha;
  - xii. lanterna de marcha à ré, de cor branca;
  - xiii. retrorefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha;
  - xiv. lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca;
  - xv. velocímetro;
  - xvi. buzina;
  - xvii. freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
  - xviii. pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
  - xix. dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo;
  - xx. extintor de incêndio;
  - xxi. 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;
  - xxii. cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
  - xxiii. dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, naqueles dotados de motor a combustão;
  - xxiv. roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;
  - xxv. macaco, compatível com o peso e a carga do veículo;
  - xxvi. chave de roda;
  - xxvii. chave de fenda ou outra ferramenta apropriada para a remoção de calotas;
  - xxviii. lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim o exigirem;
  - xxix. cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e carga.
- b. Para os reboques e semireboques:
- i. para-choque traseiro;
  - ii. protetores das rodas traseiras;
  - iii. lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
  - iv. freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes, para veículos com capacidade superior a 750 kg e produzidos a partir de 1997;
  - v. lanternas de freio, de cor vermelha;
  - vi. iluminação de placa traseira;
  - vii. lanternas indicadoras de direção traseiras, de cor âmbar ou vermelha;

- viii. pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- ix. lanternas delimitadoras e lanternas laterais, quando suas dimensões assim o exigirem.

No Chile, a Lei nº 18.290/1984, trata, no Título V, das condições técnicas dos veículos. O art. 79 define os seguintes itens como obrigatórios:

- a. vidro de segurança, que permite uma perfeita visibilidade;
- b. limpa para-brisas;
- c. espelho retrovisor interior regulável;
- d. velocímetro;
- e. para-choques dianteiros e traseiros adequados;
- f. extintor de incêndio;
- g. roda sobressalente;
- h. *kit* primeiros socorros;
- i. cintos de segurança;
- j. pneus em bom estado;
- k. sistemas de freio;
- l. luzes;
- m. elementos refletivos.

Além do decreto anterior, o Decreto nº 26/2000 estabelece outros elementos de segurança aplicados aos veículos motorizados. Serão obrigatórios para os veículos:

- a. cinto de segurança;
- b. vidro para-brisas que em caso de impacto não produza arestas vivas e que mantenha uma boa visibilidade;
- c. encosto de cabeça;
- d. fixação dos assentos;
- e. material que dificulte propagação de chamas;
- f. sistema de freios;
- g. sistema de direção que em caso de impacto não cause danos ao condutor;
- h. espelho retrovisor.

No caso dos veículos para passageiros, além dos itens anteriores, devem possuir:

- a. cinto de segurança em todos os bancos;
- b. desembaçador traseiro;
- c. espelho retrovisor interior, com modo diurno e noturno;
- d. sistema de proteção da carroceria, de modo que proteja os ocupantes do veículo em caso de colisão;
- e. sistema alerta quanto ao uso do cinto de segurança.

O sistema de *air bag* é obrigatório para os veículos novos, conforme Decreto nº 249/2015. Já o sistema ABS e de estabilidade são opcionais no Chile.

No Peru, o Decreto Supremo nº 016-2009-MTC, que regulamenta o trânsito, dispõe que todos os veículos devem cumprir o Regulamento Nacional de Veículos. Esse regulamento,

aprovado pelo Decreto Supremo nº 058-2003-MTC, lista os itens obrigatórios para cada categoria de veículo, dividindo-os em:

- a. Categoria L: veículos com menos de quatro rodas;
- b. Categoria M: veículos para passageiros com quatro rodas ou mais;
- c. Categoria N: veículos para cargas com quatro rodas ou mais;
- d. Categoria O: reboques e semi-reboques.

As categorias supracitadas ainda possuem subcategorias, subdividindo-as em relação ao peso bruto do veículo.

Os requisitos técnicos dos veículos são descritos e detalhados durante todo o Título III do Decreto Supremo nº 058/2003/MTC, separados por categoria de veículos. Conforme o art. nº 12, todos os veículos devem possuir dispositivos de iluminação, sistemas de freio, pneus e serem construídos e equipados de forma que não representem perigo para os ocupantes e para terceiros. Outros requisitos são listados no Anexo III, que traz tabelas referentes a cada item de segurança e sua obrigatoriedade ou não para cada tipo de categoria. São listados:

- a. Luz e sinalização (Item 1);
- b. Sistemas de freio (Item 2);
- c. Pneus (Item 3);
- d. Tração (Item 4);
- e. Indicadores de painel (Item 5);
- f. Retrovisores (Item 6);
- g. Assento do condutor (Item 7);
- h. Tanque de combustível (Item 8);
- i. Sistema de escape de gases (Item 9);
- j. Lâminas refletivas (Item 10);
- k. Dispositivos de fixação de contêineres (Item 12);
- l. Ar-condicionado (Item 14).

Além dos itens dispostos nas resoluções anteriores, o Peru divide os requisitos dos veículos para cada tipo de serviço, carga e passageiros no Decreto Supremo nº 017/2009/MTC, Título II, Capítulo I. No entanto, sempre referenciando o Regulamento Nacional de Veículos (Decreto Supremo nº 058/2003/MTC).

Durante a análise notou-se diferença de abordagem e nomenclatura dos itens obrigatórios entre os países, o que dificulta a comparação dos requisitos mínimos de cada um. No geral, os itens exigidos são os mesmos; no entanto, fica evidente que a harmonização dos itens é necessária.

A Tabela 17 apresenta os itens analisados com a respectiva lista de normas identificadas para cada país estudado.

Das análises desenvolvidas e com base na legislação identificada, foram constatadas divergências nos tratamentos conferidos aos seguintes itens, que passam a integrar a lista para futura análise quanto à necessidade, viabilidade e conveniência de harmonização:

- » Faixas refletivas: diferenças nos modos de medidas, de tamanho exigidos e cores. Sendo que a legislação brasileira é mais detalhada nesse tema.
- » Sistema de iluminação e sinalização: as normativas dos países analisados abordam o tema de maneiras diferentes, no entanto as exigências são, no geral, as mesmas ou com poucas diferenças.
- » Iluminação dos controles: no geral a legislação brasileira é mais completa. No entanto, no Peru identificou-se a obrigatoriedade de indicador de pressão de ar nos pneus para veículos com mais de oito assentos para passageiros e com mais de 12 t para cargas, o que não ocorre no Brasil.
- » Assentos e cinto de segurança: obrigatoriedade de uso do cinto de segurança em todos os países analisados.
- » Saídas de emergência: a normativa brasileira se mostra bem mais completa. No Chile só foram encontradas exigências de saídas de emergência para ônibus coletivo urbano e no Peru para veículos de transporte escolar.
- » *Kit* primeiros socorros: obrigatório no Peru e no Chile em caminhões e ônibus.
- » Extintores: as normas dos países apresentam diferentes exigências de carga e número de extintores, pois classificam e diferenciam os veículos de maneira diferente.
- » Velocímetro e controle de registro de velocidade: padrões para exigências diferentes nos países. No Brasil o tacógrafo é exigido no transporte escolar, veículos de passageiros com mais de dez lugares e de carga com peso bruto superior à 4,5 t. No Peru é obrigatório o uso do tacógrafo para veículos de passageiros com mais de oito assentos e veículos de carga com mais de 3,5 t. Já no Chile é exigido tacógrafo nos veículos de carga com motor de potência superior a 360 HP - SAE. No transporte de passageiros pode ser usado dispositivo eletrônico.
- » *Air bag*: no Brasil e no Chile o *air bag* é obrigatório para veículos leves. Não foram encontradas normas desse tipo no Peru.
- » Sistema de freios e freio ABS: no Brasil o ABS é obrigatório para todos os veículos. No Chile é obrigatório somente para ônibus interurbano. Já no Peru o uso só é obrigatório nos veículos de carga com mais de 12 t e nos reboques com mais de 10 t.
- » Para-choques: normativas semelhantes de especificações técnicas no Brasil e no Chile. No Peru foram encontradas apenas citações quanto à obrigatoriedade.
- » Espelhos retrovisores: a norma brasileira referencia regulamentos europeus para a especificação técnica dos espelhos, estabelecendo também requisitos para o desempenho, fixação e instalação dos espelhos. No Chile e no Peru só foram encontradas menção quanto à obrigatoriedade do item.
- » Limpador de para-brisa: a norma brasileira referencia regulamentos europeus para a especificação técnica dos limpadores de para-brisa, estabelecendo ainda procedimentos de ensaio e relação de dimensões do dispositivo. No Peru há menção apenas sobre a sua obrigatoriedade. Não foram encontradas normativas similares no Chile.
- » Buzina: a normativa brasileira limita o índice sonoro da buzina. A normativa do Peru diz que a buzina deve ser audível a no mínimo 100 m de distância. Já no Chile há menção de obrigatoriedade e que o dispositivo só pode emitir som monoacorde de intensidade moderada.
- » Roda sobressalente: o Brasil possui normativa detalhada quanto ao assunto. A normativa chilena apenas diz que a roda sobressalente deve garantir a continuidade da condução e mobilidade do veículo. O Peru apenas menciona a obrigatoriedade.

- » Equipamentos para reparo: macaco, chave de roda, chave de fenda e triângulo de sinalização são de porte obrigatório no Brasil. No Peru, há obrigatoriedade de ferramentas para troca da roda, chave de rodas, macaco, triângulo e dispositivos refletivos de emergência. No Chile, além dos itens anteriores, exige o uso de jaleco refletivo.
- » Pneus: no Brasil os pneus devem estar em conformidade com o Inmetro. A normativa peruana define a profundidade das ranhuras e as gravações que o pneu deve possuir. Já a normativa chilena diz apenas que os veículos devem estar equipados com pneus que tenham suas ranhuras em bom estado.
- » Para-brisas: a normativa brasileira limita o tamanho das trincas no para-brisas e com transmissão luminosa não inferior a 75%. O Chile referencia normativas dos Estados Unidos da América, Diretivas da EU e a Resolução nº 254 do Contran como requerimento para os vidros para-brisas dos veículos. No Peru, o para-brisa deve possuir selo que indique o tipo do vidro e a norma técnica aplicável, possuindo no mínimo 70% de transmissão luminosa.
- » Tanque: o Brasil regula a instalação de tanques suplementares. Não foram encontrados regulamentos semelhantes nos outros países analisados. O Peru diz apenas que o tanque deve ser o especificado pelo fabricante, sendo que em caminhões deve ser em local separado da cabine.
- » Fixação de cargas: o Peru regulamenta a quantidade de fixadores para caminhões que transportam cargas em contêineres. Regulamentação semelhante é encontrada na normativa chilena. No Brasil há normas quanto à fixação de contêineres e para cargas amarradas.

ITEM	MERCOSUL	CAN	BRASIL	CHILE	PERU
Faixas refletivas	Resolução nº 064/2008/GMC/MERCOSUL	-	Resolução CONTRAN nº 132 de 02/04/2002 Resolução CONTRAN nº 366 de 24/11/2010 Resolução CONTRAN nº 152 de 29/10/2013 Resolução CONTRAN nº 305 de 06/03/2009 Resolução CONTRAN nº 316 de 08/05/2009	Resolução nº 1465/2000/MTT	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (Anexo III - Item 10)
Iluminação dos controles	Resolução nº 083/1994/GMC/MERCOSUL	-	Resolução CONTRAN nº 225 de 09/02/2007	-	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (Anexo III - Item 5)
Sistema de iluminação e sinalização	Resolução 083/1994/GMC/MERCOSUL	-	Resolução CONTRAN nº 227 de 09/02/2007 Resolução CONTRAN nº 294 de 17/10/2008	Decreto 22/2006/MTT(art. 5º)	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (Anexo III - Item 1) Decreto Supremo nº 016-2009-MTC (art. 243)
Assentos e cinto de segurança	Resolução 026/1994/GMC/MERCOSUL Resolução nº 027/1994/GMC/MERCOSUL	-	Resolução CONTRAN nº 48 de 21/05/1998 Resolução CONTRAN nº 445 de 25/06/2013 (ANEXO I, Item 3)	Decreto 26/2000/MTT (art. 3º) Decreto 30/1993	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (Anexo III - Item 7 e 16)
Saídas de emergência	-	-	Resolução CONTRAN nº de 25/06/2013 (ANEXO VIII)	Decreto 122/1991/MTT (art. 3 - Item 4)	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (Anexo III - Item 13)
Kit primeiros socorros	-	-	-	Resolução 333/1970/MTT	Resolução Diretorial nº 1011/2010/MTC
Extintores	Resolução nº 19/2002/GMC/MERCOSUL	-	Resolução CONTRAN nº 157 de 22/04/2004 Resolução CONTRAN nº 333 de 06/11/2009 Resolução CONTRAN nº 556 de 18/09/2015 Resolução CONTRAN nº 272 de 28/03/2008 Resolução CONTRAN nº 223 de 16/02/2007	Resolução nº 2/1997/MTT	Norma Técnica Peruana NTP 833.032/2006
Velocímetro e Controle de registro de velocidade	-	-	Lei nº 9.503 de 23/09/1997 Resolução CONTRAN nº 92 de 04/05/1999	Resolução nº 303/1995/MTT (art. 3º) Decreto nº 212/1992/MTT (art. 64)	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (Anexo III - Item 5) Norma Metrológica Peruana NMP 013/2010
Air bag	-	-	Resolução CONTRAN nº 597 de 24/05/2016	Decreto 26/2015/MTT	-
Para-choques	-	-	Resolução CONTRAN nº 593 de 24/05/2016	Resolução nº 1463/2002/MTT	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (art. 14, item 7)
Espelho retrovisores	Resolução 032/1994/GMC/MERCOSUL	-	Resolução CONTRAN nº 226 de 12/03/2007	Decreto nº 26/2000/MTT(art. 3º)	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (Anexo III - Item 6)
Limpador de para-brisa	Resolução nº 006/1992/GMC/MERCOSUL (Item 3.7)	-	Resolução CONTRAN nº 224 de 09/02/2006	-	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (art. 14)
Buzina	-	-	Resolução CONTRAN nº 35, de 21/05/1998	Decreto nº 22/2006/MTT (art. 12)	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (art. 13, item 8)

ITEM	MERCOSUL	CAN	BRASIL	CHILE	PERU
Roda sobressalente	Resolução nº 006/1992/GMC/MERCOSUL (Item 3.13)	-	Resolução CONTRAN nº 540, de 15/07/2015	Decreto nº 22/2006/MTT (art. 14)	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (art. 14, Item 11.1)
Equipamentos para reparos	Resolução nº 006/1992/GMC/MERCOSUL (Item 3.13)	-	Resolução CONTRAN Nº 14, de 06/02/1998	Decreto nº 22/2006/MTT (art. 17)	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (art. 14, Item 11.2)
Pneus	Resolução 065/1992/GMC/MERCOSUL	-	Resolução CONTRAN nº 558, de 15/04/1980 Resolução CONTRAN nº 492, de 05/06/2014	Lei nº 18290/1984 (art. 63)	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (Anexo III - Item 3)
Vidro para-brisas	Resolução 030/1994/GMC/MERCOSUL	-	Resolução CONTRAN nº 216, de 27/12/2006 Resolução CONTRAN nº 254, de 26/10/2007	Resolução nº 48/MTT (art. 2º, Item 2)	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (art. 14, Item 3)
Tanque	Resolução nº 06/1992/GMC/MERCOSUL (Item 3.4)	-	Resolução CONTRAN nº 181, de 01/09/2005	-	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (Anexo III - Item 8)
Fixação de cargas	-	-	Resolução CONTRAN nº 564, de 25/11/2015 Resolução CONTRAN nº 552, de 17/09/2015	Decreto nº 75/1987/MTT	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (Anexo III - Item 12)
Sistema de freios e freio ABS	Resolução nº 06/1992/GMC/MERCOSUL (Item 3.10)	-	Resolução CONTRAN nº 380, de 28/04/2011 Resolução CONTRAN nº 312, de 03/04/2009	Decreto nº 26/2000/MTT(art. 8º) Decreto nº 158/2013/MTT (art. 3º)	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (Anexo III - Item 2) Decreto Supremo nº 058/2003/MTC (art. 19)

**Tabela 17 – Itens analisados e lista de normas identificadas**

Elaboração: LabTrans (2017)

### 6.5.2. Limites de dimensões e pesos

Com relação aos limites de dimensões e pesos, a Resolução 065/2008/GMC/MERCOSUL aprova o “Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas”. Esse acordo estabelece os pesos e dimensões a serem aplicados à frota veicular dos Estados-partes que realizam o transporte internacional de cargas ou passageiros. Os limites de pesos estão definidos no art. 4º da Resolução, reproduzidos na Tabela 18.

EIXOS	QUANTIDADE DE RODAS	LIMITE (T)
Simples	2	6
Simples	4	10,5
Duplo	4	10
Duplo	6	14
Duplo	8	18
Triplo	6	14
Triplo	10	21
Triplo	12	25,5

**Tabela 18 – Limites de peso dos veículos no Mercosul**

Fonte: Mercosul (2008). Elaboração: LabTrans (2017)

Já o art. 8º regulamenta as dimensões máximas permitidas para a circulação de veículos de transporte de carga e de passageiros no âmbito do Mercosul, conforme Tabela 19.

#### COMPRIMENTO MÁXIMO (M)

Caminhão simples	14
Caminhão com reboque	20
Reboque	8,6
Caminhão com semirreboque	18,6
Caminhão com semirreboque e reboque	20,5
Ônibus de longa distância	14
<b>Largura máxima (m)</b>	<b>2,6</b>
<b>Altura máxima (m)</b>	
Ônibus de longa distância	4,1
Caminhão	4,3

**Tabela 19 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul**

Fonte: Mercosul (2008). Elaboração: LabTrans (2017)

Sobre o procedimento de pesagem, o art. 5º da mesma resolução diz que, até que seja harmonizado um procedimento no âmbito do Mercosul, deve ser respeitada a norma vigente no país transitado.

No Brasil, os limites máximos acordados são estabelecidos na Resolução Contran nº 318, de 05 de junho de 2009, que internaliza a Resolução nº 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.

A CAN aprovou, por meio da Decisão nº 491, o Regulamento Técnico Andino sobre Limites de Pesos e Dimensões dos Veículos destinados ao Transporte Internacional de Passageiros e Cargas por Rodovia. Diferentemente da Resolução do Mercosul, o regulamento divide os limites em veículos para transporte de passageiros e cargas. O Apêndice 1 da Decisão trata dos veículos de transporte de passageiros. Os limites de dimensões se encontram na Tabela 20.

**COMPRIMENTO MÍNIMO (M)**

Todos os tipos de veículos	12
<b>Comprimento máximo (m)</b>	
Convencional	13,3
3 eixos	15
4 eixos	15
Articulado	18,3
<b>Largura máxima (m)</b>	2,6
<b>Altura máxima (m)</b>	4,1

**Tabela 20 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de passageiros na CAN**

Fonte: CAN (2001). Elaboração: LabTrans (2017)

No caso dos veículos de carga, as dimensões são definidas no Apêndice 2 do regulamento. Os valores são apresentados na Tabela 21.

**COMPRIMENTO MÁXIMO (M)**

Caminhão com 2 Eixos	12
Caminhão com 3 e 4 Eixos	12,2
Caminhão com semirreboque, reboque, independentemente do número de eixos	18,5
Caminhões especiais do caso Colômbia, Peru e Venezuela	21
Reboque	10
Reboque balanceado	10
Semirreboque	13
<b>Largura máxima (m)</b>	2,6
<b>Altura máxima (m)</b>	4,1

**Tabela 21 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de cargas na CAN**

Fonte: CAN (2001). Elaboração: LabTrans (2017)

Já o Apêndice 3 da Decisão 491, traz os limites de peso dos veículos para ambos os transportes, cargas e passageiros (Tabela 22). Além dos valores que estão na tabela estão listados no Apêndice 3 limites de combinações com semirreboque, reboque e reboque balanceado.

EIXOS	TIPO	LIMITE (KG)
Simplex	2 rodas	6 000
Simplex	4 rodas	11 000
Duplo	-	17 000
Triplo	2 direcionais e 1 simples	23 000
Triplo	1 direcional e 1 tandem	26 000
Quadruplo	1 direcional e 1 tridem	30 000
Quadruplo	2 direcionais e 1 tandem	32 000

**Tabela 22 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros na CAN**

Fonte: CAN (2001). Elaboração: LabTrans (2017)

No Peru, o Título V e o Anexo IV do Decreto Supremo nº 058/2003/MTC tratam dos pesos e medidas dos veículos. A Tabela 23 apresenta os valores dispostos no Anexo IV ao Decreto.

EIXOS	QUANTIDADE DE RODAS	LIMITE (KG)
Simple	2	7 000
Simple	4	11 000
Duplo	4	12 000
Duplo	6	16 000
Duplo	8	18 000
Triplo	6	16 000
Triplo	10	23 000
Triplo	12	25 000

**Tabela 23 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros no Peru**

Fonte: Peru (2003). Elaboração: LabTrans (2017)

A Tabela 24 apresenta os limites de dimensões dos veículos no Peru.

**COMPRIMENTO MÁXIMO (M)**

Caminhão com 2 Eixos	12,3
Caminhão com 3 e 4 Eixos	13,2
Reboque	10
Reboque balanceado	8,5
Semirreboque	14,68
Ônibus Convencional	13,2
Ônibus 3 Eixos	14
Ônibus 4 Eixos	15
Ônibus Articulado	18,3
<b>Largura máxima (m)</b>	2,6
<b>Altura máxima (m)</b>	
Caminhões para contêineres	4,6
Outros caminhões	4,3

**Tabela 24 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de cargas e passageiros no Peru**

Fonte: Peru (2003). Elaboração: LabTrans (2017).

No Chile, a Resolução 1/1995 do MTT estabelece as dimensões máximas dos veículos (Tabela 25).

**COMPRIMENTO MÁXIMO (M)**

Ônibus	13,2
Ônibus articulado	18
Caminhão	11
Reboque	11

**COMPRIMENTO MÁXIMO (M)**

Semirreboque	14,4
Caminhão com reboque ou combinação	20,5
Caminhão com reboque especial	22,4
<b>Largura máxima (m)</b>	2,6
<b>Altura máxima (m)</b>	
Caminhões com reboque e semirreboque especiais	4,3
Outros veículos	4,2

**Tabela 25 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de cargas e passageiros no Chile**

Fonte: Chile (1995). Elaboração: LabTrans (2017).

Já o Decreto nº 158/1980 do Ministerio de Obras Públicas (MOP) fixa o peso máximo dos veículos para que estes possam circular nas vias públicas (Tabela 26).

<b>EIXOS</b>	<b>QUANTIDADE DE RODAS</b>	<b>LIMITE (T)</b>
Simple	2	7
Simple	4	11
Duplo	4	14
Duplo	6	16
Duplo	8	18
Triplo	6	19
Triplo	10	23
Triplo	12	25
Quadruplo	16 (duplo)	29
Combinações reboque ou semirreboque (distância < 13)		39
Combinações reboque ou semirreboque (13 < distância < 15)		42
Combinações reboque ou semirreboque (distância > 13)		45

**Tabela 26 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros no Chile**

Fonte: Chile (1980). Elaboração: LabTrans (2017).

Com relação à análise dos limites de dimensões e pesos dos veículos nos países objeto do estudo, notou-se diferenças de valores na abordagem do assunto, bem como na nomenclatura e nas unidades de medidas. Tal fato indica que o tema é passível de harmonização.

**6.5.3. Limites ambientais**

Nesta seção serão abordados os limites para a emissão de gases e de ruídos.

O Mercosul, por meio da Resolução nº 084/1994/GMC/MERCOSUL, aprova o Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes que tem como base a Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) nº 8, de 31 de agosto de 1993 (BRASIL, 1993).

No Brasil, a Resolução Conama nº 8 estabelece os limites máximos de emissão de poluentes para os motores a diesel destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados. Definindo como limite:

- a. CO (g/kWh): 4,0 g/kWh<sup>11</sup>;
- b. HC (g/kWh): 1,1 g/kWh;
- c. NO (g/kWh): 7,0 g/kWh;
- d. Partículas (g/kWh): 0,15 g/kWh.

Destaca-se também o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), instituído pela Resolução CONAMA nº 18 de 1986, do qual faz parte a Coordenação do Meio Ambiente da ANTT. O PROCONVE desenvolve ações que objetivam:

- a. reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos;
- b. promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automobilística, como também em métodos e equipamentos para ensaios e medições da emissão de poluentes;
- c. criar programas de inspeção e manutenção para veículos automotores em uso;
- d. promover a conscientização da população com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores;
- e. estabelecer condições de avaliação dos resultados alcançados; e
- f. promover a melhoria das características técnicas dos combustíveis líquidos, postos à disposição da frota nacional de veículos automotores, visando a redução de emissões poluidoras à atmosfera.

No Peru, o Decreto Supremo nº 009/2012/MINAM estabelece limites máximos de emissões de contaminantes para os veículos. O decreto é bem detalhado, trazendo tabelas diferenciando os valores pela idade dos veículos e pelos pesos. Para veículos pesados de transporte de cargas os limites são:

- a. Veículos entre 2003 e 2006 (o Decreto identifica os limites exigidos pelo Mercosul e pelo Conama):
  - a. CO (g/kWh): 4,0 g/kWh;
  - b. HC (g/kWh): 1,1 g/kWh;
  - c. NO (g/kWh): 7,0 g/kWh;
  - d. Partículas (g/kWh): 0,15 g/kWh.
- b. Veículos entre 2007 e 2015:
  - a. CO (g/kWh): 2,1 g/kWh;
  - b. HC (g/kWh): 0,66 g/kWh;
  - c. NO (g/kWh): 5,0 g/kWh;
  - d. Partículas (g/kWh): 0,10 g/kWh.

<sup>11</sup> g/kWh refere-se à massa do poluente emitida por hora por unidade de potência efetiva líquida.

- c. Veículos a partir de 2016:
  - a. CO (g/kWh): 1,5 g/kWh;
  - b. HC (g/kWh): 0,46 g/kWh;
  - c. NO (g/kWh): 3,5 g/kWh;
  - d. Partículas (g/kWh): 0,02 g/kWh.

No Chile, o Decreto 55 do MTT estabelece normas de emissão aplicáveis a veículos pesados. O art. 4º define que veículos com registro a partir de 1998 tem como limite de emissão:

- a. CO (g/kWh): 4,0 g/kWh;
- b. HC (g/kWh): 1,1 g/kWh;
- c. NO (g/kWh): 7,0 g/kWh;
- d. Partículas (g/kWh): 0,15 g/kWh.

A norma chilena define, ainda, os limites para motores a gasolina, sendo:

- a. CO (g/kWh): 37,1 g/bHP-h<sup>12</sup>;
- b. HC (g/kWh): 1,9 g/bHP-h;
- c. NO (g/kWh): 5,0 g/bHP-h.

No que se refere aos limites de ruído, o Anexo, art. 6º, da resolução nº 128/1996/GMC/MERCOSUL estabelece os limites de emissão de ruído dinâmico para diferentes categorias de veículo. Os valores encontram-se na Tabela 27.

CATEGORIA DE VEÍCULO	DB(A)
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos incluindo o motorista e veículos de uso misto derivados de automóveis	77
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos incluindo o motorista, veículo de carga ou de tração, veículo de uso misto não derivado de automóvel	com peso máximo até 2.000 kg 78
	com peso máximo superior a 2.000 kg e que não exceda 3.500 kg 79
Veículos para transporte de passageiros com capacidade superior a nove assentos incluindo o do motorista, veículo de uso misto, ambos, com o peso bruto total maior que 3.500 kg	com motor de potência máxima inferior a 150 kW (204 cv) 80
	com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204cv) 83
	com motor de potência máxima inferior a 75 kW (102cv) 81
Veículos para transporte de carga ou de tração com peso bruto total acima de 3.500 kg	com motor de potência máxima igual ou superior a 75 kW (102 cv) e que não exceda 150 kW (204 cv) 83
	com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204 cv) 84

**Tabela 27 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul**

Fonte: Mercosul (1996). Elaboração: LabTrans (2017)

No Brasil, os valores de ruídos são regulamentados pela Resolução Conama nº 272, de 14 de setembro de 2000, visualizados na Tabela 28. Nota-se que os valores permitidos de ruídos são menores do que os exigidos pelo Mercosul.

CATEGORIA DE VEÍCULO	DB(A)
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos	74

<sup>12</sup> g/bHP-h refere-se à massa do poluente emitida em gramas por unidade de potência-hora.

CATEGORIA DE VEÍCULO		DB(A)
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos incluindo o motorista, veículo de carga ou de tração, veículo de uso misto não derivado de automóvel	com peso máximo até 2.000 kg	76
	com peso máximo superior a 2.000 kg e que não exceda 3.500 kg	77
Veículos para transporte de passageiros com capacidade superior a nove assentos incluindo o do motorista, veículo de uso misto, ambos com o peso bruto total maior que 3.500 kg	com motor de potência máxima inferior a 150 kW (204 cv)	78
	com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204cv)	80
	com motor de potência máxima inferior a 75 kW (102cv)	77
Veículos para transporte de carga ou de tração com peso bruto total acima de 3.500 kg	com motor de potência máxima igual ou superior a 75 kW (102 cv) e que não exceda 150 kW (204 cv)	78
	com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204 cv)	80

**Tabela 28 – Limites de ruídos para veículos no Brasil**

Fonte: Brasil (2000). Elaboração: LabTrans (2017)

No Peru, o Decreto Supremo nº 085/2003/PCM aprova o Regulamento Nacional de Qualidade Ambiental referente à Ruídos. Conforme o art. 12 do Regulamento, são os municípios e distritos os responsáveis por definir e elaborar planos de prevenção e controle da contaminação sonora. O regulamento apenas define valores gerais, por zonas, conforme mostra a Tabela 29.

ZONAS DE APLICAÇÃO	HORÁRIO NOTURNO - DB(A)	HORÁRIO DIURNO - DB(A)
Proteção especial	50	40
Residencial	60	50
Comercial	70	60
Industrial	80	70

**Tabela 29 – Limites de ruídos por zonas de aplicação no Peru**

Fonte: Peru (2003). Elaboração: LabTrans (2017)

Já no Chile, o Decreto nº 7 do Ministerio del Medio Ambiente (MMA) regula o limite dos níveis sonoros para os veículos, os valores limites encontram-se na Tabela 30.

CATEGORIA	NÚMERO DE ASSENTOS	PESO (T)	POTÊNCIA (KW)	LIMITE DB(A)
Passageiros	≤ 9	-	-	74
		menor que 2	-	76
	>9	entre 2 e 3,5	-	77
		maior que 3,5	menor que 150	48
			maior que 150	80
	Cargas	-	menor que 2	-
entre 2 e 3,5			-	77
			menor que 75	77
		maior que 3,5	entre 75 e 150	78
			maior que 150	80

**Tabela 30 – Limites de ruídos para veículos no Chile**

Fonte: Chile (2015). Elaboração: LabTrans (2017)

Nota-se que a atualização da legislação dos valores limitantes ambientais, principalmente em relação à emissão de gases, é feita de forma dinâmica nos países estudados.

Tal fato se justifica pelo surgimento de novas tecnologias e pela importância que o tema possui mundialmente. Assim, a alteração e harmonização das normativas desse tema devem ser feitas de forma contínua.

## **6.6. Infrações e Sanções**

Em que pese a regulação das bases gerais para o transporte internacional de cargas e passageiros aplicáveis aos países signatários, o Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) não esgota o tema, e seu Segundo Protocolo Adicional, incorporado ao ordenamento brasileiro pelo Decreto nº 5.462/2005, no ordenamento chileno pelo Decreto nº 155/2009 e no ordenamento peruano pelo Decreto Supremo nº 39/2005 do Ministério de Comercio Exterior y Turismo, que dispõe complementarmente sobre infrações e sanções.

O ATIT (BRASIL, 1990) estipula no art. 34, I, que as queixas ou denúncias e a aplicação de sanções a que derem lugar os atos e as omissões contrários às leis e 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.

As penalidades às infrações deverão ser graduais, de aplicação ponderada e mantendo-se a maior equivalência possível em todos os países signatários, podendo chegar à suspensão ou ao cancelamento da licença (art. 34, II) (BRASIL, 1990).

Já o Segundo Protocolo Adicional ao ATIT (BRASIL, 2005) estabelece que as empresas que realizam transporte internacional terrestre incorrerão em responsabilidade quando a infração a seus deveres ou obrigações for suscetível a aplicação de uma medida disciplinar, que deverá ser imposta mediante um processo administrativo que permita a sua defesa.

O Capítulo I determina que os Organismos de Aplicação de cada país levarão ao conhecimento dos homólogos de 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. Disciplina, ainda, que as empresas que realizam transporte internacional terrestre incorrerão em responsabilidade quando a infração a seus deveres ou obrigações for suscetível à aplicação de uma medida disciplinar, que deverá ser imposta mediante um processo administrativo que permita a sua defesa. Um tipo infracional previsto pela norma regulamentadora é obrigatório para a aplicação da sanção. (BRASIL, 2005).

O Capítulo II versa sobre as infrações e suas classificações. Define as infrações gravíssimas, graves, médias e leves relativas a cargas e a passageiros. O art. 6º estipula as sanções: multa de acordo com a gravidade da infração, suspensão ou revogação da licença. (BRASIL, 2005).

Ainda no art. 6º há disposição sobre a aplicabilidade das sanções de acordo com os critérios da autoridade, sobre a exigência de comunicação à autoridade competente do país que outorgou a licença originária em casos de infrações gravíssimas e 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. (BRASIL, 2005).

Os artigos 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 (art. 7º). Se houver uma segunda infração gravíssima no mesmo período, a empresa terá a licença complementar suspensa por um período de 180 dias (art. 8º). 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 não poderá realizar atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito por ele pelo prazo de cinco anos (art. 9º). (BRASIL, 2005).

Se a empresa for penalizada em duas oportunidades por efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizada (art. 2º, alínea a, inciso I e alínea b, inciso I) 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 por de cinco anos, contado a partir da notificação da sanção revogatória (art. 10). (BRASIL, 2005).

Das disposições do Segundo Protocolo Adicional, relativo 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.

### 6.6.1. Infrações na operação de transporte internacional de passageiros

O Capítulo II do Segundo Protocolo (BRASIL, 2005) enumera, de acordo com a sua gravidade, as seguintes infrações na operação de transporte internacional de passageiros:

Gravíssimas (multa de US\$ 4.000,00):

1. Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.
2. Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.
3. Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.
4. Não possuir seguros vigentes.
5. Não prestar assistência aos passageiros e à tripulação, em caso de acidente ou interrupção da viagem. (BRASIL, 2005, não paginado).

Graves (multa de US\$ 2.000,00):

1. Efetuar transporte por cruzamentos de fronteira não autorizados.
2. Efetuar o transporte sem ter credenciado representante legal ou credenciá-lo com dados falsos.
3. Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.
4. Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.
5. Realizar um serviço diferente do autorizado.

6. Efetuar transporte com veículos não habilitados.
7. Negar-se a transportar passageiros e bagagem sem justificativa.
8. Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.
9. Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios.
10. Negar embarque ou desembarque de passageiros, nos locais acordados, sem justificativa.
11. Suspender um serviço autorizado, exceto em caso de força maior.
12. Transportar passageiros em número superior à capacidade autorizada para o veículo, exceto em caso de auxílio. (BRASIL, 2005, não paginado).

#### Médias (multa de US\$ 1.000,00):

1. Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade competente.
2. Não iniciar o serviço autorizado no prazo de 90 dias, contados da data de obtenção das correspondentes licenças.
3. Não cumprir os horários de início do serviço e/ou alterá-los sem causa justificada.
4. Não proceder à devolução total ou parcial de quantias pagas para serviços que forem suspensos antes de seu início ou interrompidos durante sua prestação por causas alheias à vontade dos usuários.
5. Não proceder à devolução do valor das passagens adquiridas com antecipação, de acordo com as disposições vigentes em cada país.
6. Não indenizar deterioração ou perda total ou parcial de bagagem, volumes ou encomendas, de acordo com as disposições vigentes de cada país. (BRASIL, 2005, não paginado).

#### Leves (multa de US\$ 200,00):

1. Não informar o transporte efetuado nos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.
2. Não entregar comprovante pelo transporte de bagagem.
3. Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório.
4. Não contar com Sistema de Atendimento de Reclamações nos locais de venda de passagens ou nos terminais.
5. Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo.
6. 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. (BRASIL, 2005, não paginado).

São várias as leis e normas, estas últimas emanadas da ANTT e do 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, regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT no que tange ao transporte rodoviário internacional de passageiros. Lista um total de 76 infrações pertinentes ao transporte de passageiros, divididas de acordo com o valor da multa em função do coeficiente tarifário. Os valores das multas variam de 10 mil a 40 mil vezes o coeficiente tarifário de acordo com a gravidade da infração, hierarquizadas de maneira similar à classificação disposta no ATIT. Essa Resolução contempla boa parte das infrações dispostas no ATIT, principalmente as referentes a questões operacionais, como a obrigação da emissão do comprovante pelo transporte de bagagem e o acesso ao sistema de reclamações.

No geral, a norma brasileira aborda de maneira mais detalhada as infrações que constam no 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, a Resolução de referência, desde que não contrária às normas dos acordos e das convenções internacionais.

A Resolução nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014, 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 Agência Nacional de Transportes Terrestres, 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, foi alterada pela Resolução nº 5.285, de 9 de fevereiro de 2017, 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.

Cumpra-se mencionar a Resolução nº 4.287, de 13 de março de 2014, que estabelece os procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros, entendido como sendo 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. (ANTT, 2014, não paginado).

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. Recentemente, essa Resolução sofreu alterações 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, a

competência e as formalidades para a aplicação de penalidades. Estabelece, ainda, prazo específico para a interposição de recurso e para comunicação ao país que concedeu a licença originária.

No Chile, o Decreto nº 80/2014, que altera o Decreto Supremo nº 212, de 1992, e regulamenta o transporte privado remunerado de passageiros, expõe algumas infrações complementares ao disposto no ATIT. Entretanto, sua aplicação é subsidiária para as empresas chilenas no trecho nacional, não sendo aplicáveis aos transportadores internacionais estrangeiros habilitados para operar no Chile mediante licença complementar. Além das multas, o aplicáveis de acordo com o disposto nas leis de trânsito chilenas e no disposto no ATIT, o Regulamento versa, ainda, sobre a possibilidade de revogação da autorização e a possibilidade de suspensão ou advertência por escrito. O art. 29 estipula a revogação da autorização de prestação de serviço em casos de: alienação, seja de que modo for, da autorização outorgada; não contar com a apólice de seguro obrigatório; haver obtido a autorização mediante apresentação de documentação inexata ou incompleta; acúmulo de três suspensões em um ano, ou cinco em dois anos; prestar o transporte privado remunerado de passageiros com a autorização especial tratada no regulamento fora dos períodos acordados.

O art. 30 versa sobre a suspensão: quando o transporte privado remunerado de passageiros se prestar com um ou mais veículos que não contem com a autorização da Secretaria Regional competente, ou com veículos impedidos de prestar esse serviço; por qualquer descumprimento das normas técnicas e de antiguidades aplicáveis aos veículos; por efetuar o transporte privado remunerado com passageiros não inclusos na lista nominal ou prestando serviço com a lista nominal inexata ou sem autorização pertinente; quando houverem sido advertidos por escrito em três ocasiões em um período de um ano ou em cinco ocasiões durante dois anos; quando se constate a partir da informação contida na lista de passageiros que ocorre transporte contínuo, e a autorização não o prevê.

No Peru, o Decreto Supremo nº 017-2009-MTC, que aprova o regulamento nacional da administração de transporte, estabelece o regime de fiscalização, infrações e sanções, tanto para o transporte de passageiros como para o transporte de cargas. Entretanto, o âmbito de sua aplicação está restrito ao transporte nacional, regional e municipal.

Na fiscalização do transporte internacional de passageiros, tanto o Peru como o Chile adotam exclusivamente o ATIT como base para a aplicação de penalidades. As leis nacionais são aplicadas apenas para a autuação de infrações de trânsito.

### 6.6.2. Infrações na operação de transporte internacional de cargas

O Capítulo II do Segundo Protocolo (BRASIL, 2005) enumera, de acordo com a gravidade, as seguintes infrações na operação de transporte internacional de cargas:

Gravíssimas (multa de US\$ 4.000,00):

1. Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.
2. Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.
3. Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.

4. Não possuir seguros vigentes de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados. (BRASIL, 2005, não paginado).

#### Graves (multa de US\$ 2.000,00):

1. Efetuar transporte por Pontos de Fronteira não autorizados.
2. Efetuar transporte sem ter credenciado representante legal ou credenciá-lo com dados falsos.
3. Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.
4. Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.
5. Realizar um serviço diferente do autorizado.
6. Efetuar transporte com veículos não habilitados.
7. Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram.
8. Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.
9. Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios. (BRASIL, 2005, não paginado).

#### Médias (multa de US\$ 1.000,00):

1. Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente.
2. Não possuir seguro vigente de responsabilidade civil por danos à carga transportada. (BRASIL, 2005, não paginado).

#### Leves (multa de US\$ 200,00):

1. Não informar o transporte efetuado dentro dos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.
2. 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.
3. Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório. (BRASIL, 2005, não paginado).

A Comunidade Andina de Nações (CAN) traz na Decisão nº 467/1999 a norma comunitária que estabelece o regime das infrações e sanções para os transportadores autorizados ao transporte internacional de mercadorias por rodovia. De teor parecido com as normas estabelecidas no segundo protocolo adicional referentes ao transporte de carga, prevê

advertência por escrito, suspensão ou cancelamento das autorizações de transporte no caso de infrações classificadas como gravíssimas, graves e leves, sem a estipulação de multas.

No Brasil e no Chile não foram encontrados documentos que listem expressamente as infrações relativas ao transporte internacional de cargas. As regras de infração estão dispostas nos respectivos códigos de trânsito e nas demais normativas pertinentes às infrações de trânsito e às respectivas sanções aplicáveis.

Com relação às sanções por excesso de peso, a Resolução Contran nº 566, de 25 de novembro de 2015, estabelece o regime de infrações e sanções aplicáveis aos veículos de transporte rodoviário internacional de cargas e coletivo de passageiros no âmbito do Mercado Comum do Sul (Mercosul), por descumprimento dos limites de peso. 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 nº 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 Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O Decreto Supremo nº 53/2003 do Ministerio de Transportes y Comunicaciones do Peru, que aprova o Regulamento Nacional de Veículos, estabelece as sanções administrativas aplicáveis às infrações relativas a excessos de peso e de medidas tipificadas neste regulamento. As sanções são progressivas de acordo com a gravidade da infração, prevendo multa, suspensão da licença de conduzir por 6 a 12 meses, suspensão da habilitação do veículo de serviço de transporte de carga por 6 a 12 meses, cancelamento da licença de conduzir e perda da habilitação, perda da habilitação para realizar transporte terrestre. As multas variam de 2,5 UIT a 10 UIT. A Unidade Impositiva Tributaria (UIT) é estabelecida anualmente mediante decreto supremo. A título de comparação, o valor de 2017 estabelecido mediante o Decreto Supremo nº 353/2016 é de aproximadamente US\$ 1.255,50 (cotação em 23/06/2017).

No Chile, o Decreto nº 15/1980, atualizado pela última vez pelo Decreto nº 414/2015, fixa o peso máximo dos veículos que podem circular em caminhos públicos. No sítio da Dirección de Vialidade do Ministerio de Obras Públicas está disposta a tabela de sanções por infrações na pesagem dos veículos. A multa varia de acordo o excesso de peso verificado, sendo a mínima estipulada em 2 UTM (Unidade Tributária Mensal) e a máxima 50 UTM. A UTM é atualizada pelo Índice de Preços ao Consumidor (IPC), e, a título de comparação, o valor correspondente ao mês de junho de 2017 é de aproximadamente US\$ 70,00 (cotação em 23/06/2017).

### **6.6.3. Infrações na operação de transporte de produtos perigosos**

O Brasil é signatário do Acordo de Alcance Parcial para a facilitação do transporte de Produtos Perigosos, juntamente com Argentina, Paraguai e Uruguai. Considerou-se necessária a incorporação ao Acordo sobre Transporte de Produtos Perigosos uma tipificação de infrações a fim de possibilitar às autoridades competentes dos países signatários o cumprimento de suas disposições, seu controle e a consequente aplicação de sanções ajustadas em função da

gravidade da infração cometida. Para isso, foi assinado o Primeiro Protocolo Adicional, disposto na Decisão nº 008 /1997 do Conselho do Mercosul, ratificado pelo Decreto nº 2.866/1998.

Os transportadores ou expedidores serão responsabilizados quando a infração aos deveres e obrigações forem passíveis de aplicação de medidas disciplinares, as quais serão objeto de um processo administrativo que permita sua defesa. O art. 5º estipula multa, suspensão ou cassação da licença de acordo com o grau da infração.

Será aplicada multa de U\$ 500 em caso de:

- a) Transportar produto perigoso em veículos que não possuam os registros de operações previstos no Artigo 6º, do Anexo I ao Acordo.
- b) Transportar produto perigoso em unidade de transporte com mais de um reboque ou semirreboque em desacordo com o Artigo 8º, do Anexo I ao Acordo.
- c) Levar pessoas em veículos que transportem produto perigoso, com exceção da tripulação do veículo, em desacordo ao Artigo 27, do Anexo I ao Acordo.
- d) Retirar os rótulos de risco ou painéis de segurança de veículo que não tenha sido descontaminado, conforme previsto no Artigo 4º, do Anexo I ao Acordo.
- e) Transportar produto perigoso em veículo desprovido de equipamento para situação de emergência ou de equipamento de proteção individual, ou portando qualquer deles em desacordo com o que preceituam, respectivamente, os Artigos 5º e 25, do Anexo I ao Acordo.
- f) Transportar produtos perigosos em veículo desprovido de extintores para combater princípio de incêndio do veículo ou da carga, ou portar extintores que não estejam em condições adequadas de uso, segundo o estabelecido no Capítulo II, do Anexo II ao Acordo.
- g) Transportar produtos perigosos acondicionados em desacordo com o Artigo 9º, do Anexo I ao Acordo.
- h) Transportar cargas mal estivadas ou presas por meios não-apropriados em desacordo com o Artigo 14, do Anexo I ao Acordo.
- i) Fumar no interior do veículo ou próximo dele durante o transporte, carga ou descarga de produtos perigosos, em desacordo com o item 2.1.2.2, do Capítulo II, do Anexo II ao Acordo.
- j) Efetuar transporte de produto perigoso descumprindo as limitações de circulação previstas nos Artigos 17,18 e 19, do Anexo I ao Acordo.
- k) Transportar produto perigoso sem portar no interior do veículo a declaração de carga emitida pelo expedidor e as instruções escritas para casos de acidentes ou avaria, em desacordo com a documentação prevista no Artigo 56, alíneas " a " e " b ", do Anexo I ao Acordo.

l) Transportar produto perigoso sem levar a bordo o comprovante de que o veículo atende às disposições gerais de segurança técnica e o certificado de capacitação do tanque, estando estes em vigência.

m) Transportar produtos perigosos sem que o condutor esteja munido de seu certificado de habilitação específica, que o credencia a efetuar esse tipo de transporte, estando este em vigência. (BRASIL, 1998b, não paginado).

Será aplicada multa de U\$ 3.000 em caso de:

a) Realizar transporte em veículos que não cumpram com as condições técnicas específicas exigidas no Capítulo III do Anexo II do Acordo - Prescrições Particulares para cada Classe de Produtos Perigosos.

b) Efetuar transporte de produto perigoso a granel em veículo ou equipamento desprovido de certificado de capacitação válido, contrariando o disposto no Artigo 56, alínea "c", do Anexo I ao Acordo.

c) Efetuar transporte de produto perigoso em veículo de carga desprovido de documentação que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, contrariando o disposto no Artigo 56, alínea "d", do Anexo I ao Acordo.

d) Transportar produto perigoso em veículo sem rótulos de risco ou painéis de segurança, ou utilizá-los de forma inadequada em desacordo com o estabelecido no Artigo 4º, do Anexo I ao Acordo.

e) Transportar, num mesmo veículo ou contêiner, produto perigoso com outro tipo de mercadoria ou com outro produto perigoso, incompatíveis entre si, contrariando o disposto no Artigo 10, do Anexo I ao Acordo.

f) Transportar, produtos perigosos, com risco de contaminação em conjunto com produtos para uso humano ou animal, infringindo o estabelecido no Artigo 10, do Anexo I ao Acordo.

g) Transportar, em veículo habilitado para o transporte de produto perigoso a granel, algum tipo de mercadoria não permitida pela autoridade competente, em desacordo com o Artigo 11, do Anexo I ao Acordo.

h) Manusear, carregar ou descarregar produtos perigosos em locais públicos, em condições inadequadas às características dos produtos e à natureza dos seus riscos, em desacordo com o Artigo 12, do Anexo I ao Acordo.

i) Transportar produto perigoso em veículo destinado ao transporte de passageiros, exceto o indicado no item 2.1.3, do Capítulo II, do Anexo II ao Acordo.

j) Não informar, o condutor ou seu auxiliar, à autoridade competente, da imobilização do veículo, em caso de acidente ou avaria, contrariando o estabelecido no Artigo 23, do Anexo I ao Acordo.

k) Não adotar, o condutor, em caso de acidente ou avaria ou outro fato que obrigue a imobilização do veículo, as providências constantes nas instruções de segurança a que se refere o Artigo 57, do Anexo I ao Acordo.

l) Proceder, o pessoal envolvido na operação de transporte, à abertura das embalagens contendo produtos perigosos, ou entrar em veículo com equipamentos capazes de produzir ignição dos produtos ou de seus gases ou vapores, em desacordo com o Artigo 16, do Anexo I e item 2.1.2.2, do Capítulo II do Anexo II ao Acordo, respectivamente.

m) Deixar de dar apoio e prestar os esclarecimentos solicitados pelas autoridades públicas em caso de emergência, acidente ou avaria, conforme determina o Artigo 59, do Anexo I ao Acordo.

n) Entregar a direção do veículo que transporta produto perigoso a um condutor que não esteja devidamente habilitado, conforme determina o Artigo 20, do Anexo I ao Acordo. (BRASIL, 1998b, não paginado).

Será aplicada multa de U\$ 6.000 em caso de:

a) Transporte de produtos perigosos sem as autorizações dos organismos competentes dos Estados Partes onde ocorrer a operação de transporte, previstas no Anexo II do Acordo. (BRASIL, 1998b, não paginado).

Será aplicada a suspensão ou cassação da licença nas seguintes situações de reincidência:

a) quatro infrações leves, suspensão por 30 dias;

b) três infrações leves e uma infração grave, suspensão por 60 dias;

c) duas infrações leves e duas infrações graves, suspensão por 90 dias;

d) três infrações graves, suspensão por 120 dias;

e) uma infração muito grave e outra que não o seja, suspensão por 180 dias; e

f) duas infrações muito graves, cassação da licença. (BRASIL, 1998b, não paginado).

No Brasil, a ANTT, por meio da Resolução ANTT nº 3.665/2011, dispõe sobre o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, em seu art. 51. Por esse dispositivo legal, a inobservância de suas disposições e de suas instruções complementares sujeita o infrator à multa. As infrações são classificadas de acordo com a sua gravidade em três grupos:

I - Primeiro Grupo: punidas com multa de valor equivalente a R\$ 1.000,00 (mil reais);

II - Segundo Grupo: punidas com multa de valor equivalente a R\$ 700,00 (setecentos reais); e

III - Terceiro Grupo: punidas com multa de valor equivalente a R\$ 400,00 (quatrocentos reais). (ANTT, 2011, não paginado).

A Resolução ANTT nº 3.880/2012, alterada pela Resolução ANTT nº 3.924/2012, estabelece os códigos para as infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. Vale ressaltá-la por nela conter a lista de todas as infrações pertinentes ao transporte rodoviário de produtos perigosos.

No Chile, o Decreto nº 298/1995, do Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, em seu art. 35, dispõe que os *Carabineros de Chile* e Inspetores Ficais e Municipais fiscalizarão o cumprimento de suas normas. Porém, o ordenamento chileno não dispõe de nenhuma norma que se refira às sanções e à aplicação de penalidades e liste todas elas. O numeral 4 do art. 204 da Lei de Trânsito, Lei nº 18.290/1984, assinala que: “o transporte de produtos perigosos em desacordo com as normas regulamentárias que regem a atividade, se aplicará uma multa de 4 a 20 UTM (Unidades Tributárias Mensais)” (CHILE, 1984). Segundo artigo publicado pela Biblioteca del Congreso Nacional, por regra geral, as sanções são estabelecidas pelos juízos da polícia local.

O Decreto nº 148/2004, que aprova o Regulamento Sanitário sobre Manejo de Resíduos Perigosos, dispõe em seu art. 85 que as infrações e suas disposições serão sancionadas pela Autoridade Sanitária, conforme o estabelecido no Libro X do Código Sanitário (art. 174 e seguintes). O Decreto estabelece como sanções: multa de um décimo de UTM até 1.000 UTM. As reincidências poderão ser sancionadas com até o dobro da multa original. Além disso, poderá resultar no embargo dos estabelecimentos, edifícios, casas, locais, lugares de trabalho e veículos onde foram cometidas as infrações; no cancelamento da autorização de funcionamento ou das licenças concedidas; e na paralização de obras, com o confisco, a destruição e a desnaturalização de produtos.

A Lei nº 28.256/2004, que regula o Transporte Terrestre de Materiais e Resíduos Perigosos no Peru, em seu Título X, expõe o regime de infrações e sanções. As infrações são classificadas em leves, graves e muito graves. São previstas: advertência escrita, em casos de infrações leves ou em caso de infração grave não reincidentes em um período de um ano, quando for sanada em um prazo não maior que dez dias úteis a partir de sua notificação; multas, que variam de 50 a 600 UIT; suspensão ou revogação das autorizações; e confisco da mercadoria.

#### **6.6.4. Fiscalização**

Em relação aos aspectos da fiscalização, o ATIT (BRASIL, 1990) atenta-se principalmente aos pontos de fronteira. Em seu 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. Ainda, atribui às aduanas o dever de fiscalizar os aspectos aduaneiros, as taxas e as demais exigências para que o veículo e a sua carga possam seguir ao seu destino (art. 11. 3). Visando à colaboração entre os Estados-partes, 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 artigos 15, 16 e 17 tratam das formalidades a serem observadas nas aduanas de passagem de fronteira, com atenção especial

à Declaração de Trânsito Aduaneiro (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 os 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-partes 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 a otimização das fiscalizações e maior agilidade e incremento na cooperação dos Estados-partes.

Na ata da Reunião Técnica Preparatória da Reunião SGT nº 5 "Transporte" – MERCOSUL/SGT nº 5 ATA 01/16 –, há a indicação de que a Comissão de Integração de Informação de Transporte de Passageiros e Cargas – Sistematização de dados – 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, de autorizações de frotas. Na Fase 2, será repetido o mesmo processo, só que a respeito de cargas e alterações de frota.

Vale ressaltar que à ANTT, apesar de ser o organismo nacional de aplicação do ATIT, não compete a fiscalização de questões aduaneiras, ambientais, sanitárias ou de trânsito.

## **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, seus veículos e serviços que prestem, no território de cada país signatário, as leis e os regulamentos nele vigentes.

## Manual Brasileiro de Fiscalização do Transporte Internacional de Cargas (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 do Transporte Internacional de Cargas (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) outras 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 no seu Segundo Protocolo Adicional, aos quais, em uma análise perfunctória, o Manual parece estar totalmente aderente.

### 6.7. Transporte ferroviário de cargas e passageiros

Atualmente não há transporte ferroviário de cargas e de passageiros entre Brasil e Peru ou Brasil e Chile. Em seu Capítulo III, o ATIT regula 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 anticipo 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-á 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 o 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 ser-lhe-ão 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, 1990a, não paginado).

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 nº 3.694/2011, nº 3.695/2011 e nº 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 nº 8.875/2016, continua em vigor 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. 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, a qual continua sendo regida pelas Resoluções da ANTT que tratam do tráfego mútuo, direito de passagem, e do OFI.

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 delineadas pelos direitos e obrigações previstos nos contratos de concessão em vigor. Nesse cenário, tem-se notícia de uma única empresa autorizada a atuar como OFI, com amparo na Resolução ANTT nº 4.348/2014, referida anteriormente.

Salienta-se, ademais, que a Resolução ANTT nº 4.348/2014 precisa ser revista para sua adequação ao cenário da revogação do Decreto nº 8.129/2013, já que a VALEC não mais tem 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, em que pese não se poder 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.

No Peru, o transporte ferroviário de cargas e passageiros pode ser público ou privado e é regido pelo Regulamento Nacional de Ferrovias, aprovado pelo D.S. nº 032-2005-MTC e suas posteriores alterações (Decreto Supremo nº 031-2007/MTC, Decreto Supremo nº 027-2009/MTC e Decreto Supremo nº 008-2013/MTC).

Em seu Título Sexto, o Regulamento Nacional de Ferrovias estabelece as regras para a obtenção da permissão para a operação ferroviária:

#### DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Artigo 94º.- Transporte ferroviário

O transporte ferroviário pode ser público ou privado, sendo gerido por Operadores Ferroviários. Para a execução do mesmo, se requiere contar obrigatoriamente com uma Licença de Operação.

#### CAPÍTULO I

Licença de Operação

Artigo 95º.- Licença de Operação

A Licença de Operação é a autorização de caráter administrativo outorgada por Autoridade Competente à uma Organização Ferroviária, pública ou privada, nacional, regional ou local, para que realize transporte ferroviário em uma determinada rota de uma via ferroviária pública concessionária, via ferroviária pública não concessionária ou via ferroviária privada, por um determinado prazo.

#### SUBCAPÍTULO I

### LICENÇA DE OPERAÇÃO PARA PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA DE USO PÚBLICO NÃO CONCESSIONÁRIA

#### Artigo 96º.- Alcance

A Licença de Operação é aquela outorgada pela Autoridade Competente para prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou de passageiros em uma determinada rota da infraestrutura ferroviária de uso público não concessionária, por um determinado prazo.

#### Artigo 97º.- Requisitos para obter a Licença de Operação.

Para a obtenção da Licença de Operação, os solicitantes que pretendem prestar serviços em uma via ferroviária não concessionária, devem apresentar à Autoridade Competente uma solicitação especificando o tipo de serviço de transporte (passageiros e/ou mercadorias) a ser realizado e a rota ferroviária na qual pretendem prestar seus serviços.

Devem também possuir expediente técnico suficiente. O expediente técnico (documento elaborado por entidade licitante para os fins de contratação de uma obra pública) deve possuir a seguinte documentação:

- a) Cópia simples do documento nacional de identidade. Em caso de estrangeiros, cópia de documento similar de seu país de origem e cópia do documento que autoriza sua residência no país.
- b) Cópia simples da escritura pública de constituição social. No caso de empresas estrangeiras, tal documento corresponderá à constituição feita do país de origem.
- c) Cópia simples do *Registro Único de Contribuyentes* (RUC).
- d) Cópia simples da Escritura Pública dos Estatutos vigentes. Tais Estatutos deveram contemplar, de maneira expressa, que o solicitante possa prestar serviços de transporte ferroviário de passageiros e/ou mercadorias.
- e) Cópia simples do poder do(s) representantes legais, devidamente inscritos nos Registros Públicos peruanos.
- f) Cópia dos documentos que comprovem a experiência do solicitante no transporte ferroviário, indicando o transporte realizado expresso em número de passageiros, passageiros-quilômetro, toneladas, toneladas-quilômetro. O período de experiência deve ser de minimamente cinco (05) anos contínuos. O solicitante poderá comprovar experiência mediante um contrato de gestão celebrado com uma empresa nacional ou estrangeira, que possua a experiência requerida para o transporte ferroviário. No caso da empresa gestora ser estrangeira, se deverá apresentar o certificado da Autoridade Competente do país de origem, no qual reconheça a empresa como autorizada a prestar serviços de transporte ferroviário de passageiros, mercadorias ou de ambos.

No caso que o solicitante seja um consórcio, se requer que um dos sócios comprove sua experiência. Também pode-se comprovar experiência mediante um contrato de gestão, celebrado com uma empresa nacional ou estrangeira que não esteja constituída como um membro do consorcio.

g) Carta de Compromisso do solicitante de manter contrato de gestão durante todo o período de vigência da Licença de Operação, no caso que o solicitante comprove experiência mediante um contrato de gestão.

h) Carta de Compromisso, em caso que o solicitante seja um consórcio, de:

i) manter vigente o contrato de consórcio durante todo o período de vigência da Licença de Operação;

ii) encarregar ao sócio com experiência a gestão operativa;

iii) manter vigente o contrato de gestão, durante todo o período de vigência da Licença de Operação, prevista no Artigo 100º.

i) Relação do funcionários que assumirão a gestão operacional (incluindo folha de vida).

No caso de consórcio, corresponderá aos funcionários do sócio que possui experiência; no caso de experiência mediante contrato de gestão, corresponderá ao pessoal da empresa gestora.

j) Cópia simples do título de propriedade do material ferroviário em circulação ou pré-contrato de aquisição do material em circulação novo ou usado; contrato ou pré-contrato de fabricação do material ferroviário em circulação; contrato de arrendamento de material ferroviário celebrado com terceiros; ou documento que comprove a prestação de serviços com o material ferroviário da Organização Ferroviária a cargo da administração da via.

k) Declaração jurada pela qual o solicitante:

i) declara conhecer o Regulamento Nacional de Trens e compromete-se a cumprir todos e cada um dos requisitos previstos em dito dispositivo a respeito aos Operadores Ferroviários.

ii) obriga-se a cumprir com todas as normas de segurança ferroviária da Organização Ferroviária que administra a via ferroviária.

l) Cópia do contrato de acesso celebrado com a Organização Ferroviária a cargo da infraestrutura ferroviária.

m) Certificado de Habilitação Ferroviária do material em circulação a ser utilizado.

n) Licença para conduzir veículos ferroviários, do pessoal encarregado da condução destes veículos.

o) Apólices de Seguro vigentes, estabelecidas no Artigo 123º do presente Regulamento. Toda a documentação contida no expediente técnico, deverá ser apresentada no idioma castelhano. Em casos em que o documento original esteja redigido em outro idioma, o solicitante deverá apresentar uma tradução oficial no idioma castelhano com carimbo e firma de um tradutor público, devidamente autenticada pelo Consulado respectivo e pelo Ministerio de Relaciones Exteriores. No caso de solicitação fora da Organização Ferroviária, fica a cargo da infraestrutura de uso público não concessionária, bastará a apresentação dos itens apontados nos incisos m, n e o.

(...)

## SUBCAPÍTULO II

### LICENÇA DE OPERAÇÃO PARA PRESTAR SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM INFRAESTRUTURA DE USO PÚBLICO CONCESSIONÁRIA

#### Artigo 104º.- Alcance da Licença de Operação

A Licença de Operação é outorgada pela Autoridade Competente ao solicitante, mediante prévio cumprimento dos requisitos e procedimentos estabelecidos no presente Regulamento, podendo prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou de passageiros em uma determinada rota da infraestrutura ferroviária de uso público concessionária, durante o prazo de vigência correspondente.

A Licença de Operação para prestar serviços de transporte ferroviário em infraestrutura de uso público concessionária tem:

- i) eficácia restringida, em uma primeira etapa; e
- ii) eficácia plena, em uma segunda etapa.

A eficácia restringida da Licença de Operação permite seu titular a recorrer:

- i) ao Concessionário (Entidade Prestadora) que administra a via ferroviária à qual postula, solicitando um contrato de acesso à mesma e um contrato de arrendamento de material em circulação e/ou facilidades essenciais, caso necessário;
- ii) perante o Organismo Supervisor da Inversão em Infraestrutura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, solicitando a emissão de um mandato de acesso.

A eficácia plena do Licença de Operação permite ao seu titular prestar os serviços de transporte de passageiros e/ou mercadorias na rota de infraestrutura ferroviária concessionária de uso público à qual tenha-se postulado, por um determinado prazo.

Dentro do período de eficiência restringida, o titular da Licença de Operação deverá comprovar e cumprir as condições estabelecidas no Artigo 109º deste Regulamento, para que a Autoridade Competente reconheça à Licença de Operação, a condição de eficácia plena.

(...)

## SUBCAPÍTULO III

### LICENÇA DE OPERAÇÃO PARA REALIZAR TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA PRIVADA

Artigo 115º.- Alcance:

A Licença de Operação é aquela outorgada pela Autoridade Competente para prestar transporte ferroviário na infraestrutura ferroviária privada, por um prazo determinado.

Artigo 116º.- Requisitos para obter a Licença de Operação:

Para a obtenção da Licença de Operação, os interessados deverão apresentar à Autoridade Competente uma solicitação especificando o tipo de transporte a ser realizado e a rota ferroviária privada na qual pretende-se prestar seus serviços, assim como formular um Expediente Técnico.

O Expediente Técnico deve conter a seguinte documentação:

- a) Cópia simples do documento nacional de identidade. Em caso de estrangeiros, cópia de documento similar de seu país de origem e cópia do documento que autoriza sua residência no país.
- b) Cópia simples da escritura pública de constituição social. No caso de empresas estrangeiras, tal documento corresponderá à constituição feita no Peru.
- c) Cópia simples do *Registro Único de Contribuyentes* (RUC).
- d) Cópia simples da Escritura Pública dos Estatutos vigentes. Tais Estatutos deveram contemplar, de maneira expressa, que o solicitante possa prestar serviços de transporte ferroviário de passageiros e/ou mercadorias.
- e) Cópia simples do poder do(s) representante(s) legal(is), devidamente inscritos nos Registros Públicos peruanos.
- f) Cópia dos documentos que comprovem a experiência do solicitante no transporte ferroviário, indicando o transporte realizado expressos em número de passageiros, passageiros-quilômetro, toneladas, toneladas-quilômetro.

O período de experiência deve ser de minimamente cinco (05) anos contínuos.

O solicitante poderá comprovar experiência mediante um contrato de gestão celebrado com uma empresa nacional ou estrangeira, que possua a experiência requerida no transporte ferroviário. No caso da empresa gestora ser estrangeira, deverá apresentar o certificado da Autoridade Competente do país de origem, no qual a reconhece como empresa autorizada a prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias, de passageiros ou de ambos.

No caso que o solicitante seja um consórcio, se requiere que um dos sócios comprove sua experiência. Também pode-se comprovar experiência mediante um contrato de gestão, celebrado com una empresa nacional ou estrangeira que não esteja constituída como um membro do consorcio.

g) Carta de Compromisso do solicitante de manter contrato de gestão durante todo o período de vigência da Licença de Operação, no caso que o solicitante comprove experiência mediante um contrato de gestão.

h) Carta de Compromisso, em caso que o solicitante seja um consórcio, de:

l) manter vigente o contrato de consórcio durante todo o período de vigência da Licença de Operação;

- II) encarregar ao sócio com experiência, a gestão operativa;
- III) manter vigente o contrato de gestão, durante todo o período de vigência da Licença de Operação.

i) Relação do funcionários que assumirão a gestão operacional (incluindo folha de vida).

No caso de consórcio, corresponderá aos funcionários do sócio que possui experiência; no caso de experiência mediante contrato de gestão, corresponderá ao pessoal da empresa gestora.

j) Cópia simples do título de propriedade do material ferroviário em circulação ou pré-contrato de aquisição do material em circulação novo ou usado; contrato ou pré-contrato de fabricação do material ferroviário em circulação; contrato de arrendamento de material ferroviário celebrado com terceiros. (PERU, 2005, não paginado, tradução nossa)

Nota-se, entretanto, que o Regulamento em questão trata apenas do transporte ferroviário nacional do Peru. Não foram identificadas normas atinentes ao transporte ferroviário internacional, cuja regulação é, portanto, feita pelo ATIT. Não há, ademais, integração ferroviária entre Brasil e Peru.

Assim como ocorre com o Peru, o Brasil também não tem integração ferroviária com o Chile, país com o qual sequer divide fronteiras físicas, tampouco foram identificadas, na legislação do Chile, normas atinentes ao transporte ferroviário internacional. A legislação daquele país regula apenas o transporte ferroviário nacional, considerado serviço público essencial e explorado mediante concessão, com fundamento na Lei Geral de Ferrovias, aprovada pelo Decreto nº 1.157/1931 e modificada pelo Decreto com força de lei nº 18.021/1981 (aprova o texto da Lei Orgânica da Empresa Estatal de Ferrovias).

Art. 3º As solicitações de concessões de vias ferroviárias deverão ser apresentadas ao Presidente da República e nelas se indicará, principalmente:

- a) Os pontos de origem e término do transporte, as populações localizadas na zona de influência e a longitude aproximada;
- b) O prazo estimado para apresentação dos planos definitivos;
- c) O prazo para a iniciação dos trabalhos e para sua finalização por seções;
- d) A forma em que se constituirá o capital necessário para a construção e exploração;

Art. 4º Deverá acompanhar toda solicitação de concessão:

- a) Um plano geral do percurso;
- b) Uma memória justificada da solicitação de concessão. Nesta memória se compreenderá um estudo geral da zona de atração provável, uma estimativa do tráfico previsto com a indicação dos pontos de origem e destino das diversas mercadorias a serem transportadas e uma avaliação das entradas e gastos da exploração;

Uma fiança bancária pelo valor que resulte, à razão de 50 pesos por quilômetro, com um mínimo de 1000 pesos.

[...]

Art. 7.º Em cada concessão da via ferroviária, deverá se fixar:

- a) O prazo de concessão;
- b) O prazo dentro do qual se reduzirá à escritura pública o respectivo decreto;
- c) O prazo para a apresentação dos planos definitivos, os quais deverão constar com firma de engenheiro;
- d) O prazo para iniciação e término dos trabalhos;
- e) O prazo dentro do qual se deverá constituir a sociedade anônima à qual refere-se o Artigo 16;
- f) O depósito de garantia para o cumprimento das obrigações do contrato na parte relativa à construção da via ferroviária; e
- g) A multa que incidirá sob o concessionário por cada mês de atraso no término das obras. (CHILE, 1981, não paginado, tradução nossa)

O transporte ferroviário internacional é, assim como nos demais países analisados, regulado pelo ATIT.



# REFERÊNCIAS

## GERAL

VII REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, 7. 20 a 22 de fevereiro de 2013, Rio Branco, Acre.

**Atas...** Rio Branco: ATIT, 2013.

XIV REUNIÃO BILATERAL BRASIL – CHILE, 14. 25 e 26 de agosto de 2016, Santiago, Chile. **Atas...** Santiago: ATIT, 2016.

IX REUNIÃO DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES DOS PAÍSES DO CONE SUL, 9. 28 de maio a 2 de junho de 1979, Cochabamba, Bolívia. **Atas...** Cochabamba: Cone Sul, 1979.

XVII REUNIÃO DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES DOS PAÍSES DO CONE SUL, 17. Setembro de 1990, Assunção, Paraguai. **Atas...** Assunção: Cone Sul, 1990.

XVIII REUNIÃO DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTE DO CONE SUL, 18. 18 a 22 de novembro de 1991, Lima, Peru. **Atas...** Lima: Cone Sul, 1991.

[AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES \(ANTT\). Documentos de porte obrigatório durante a prestação do serviço. \[20--?\]a. Disponível em:](#)

[http://www.antt.gov.br/passageiros/Documentos\\_de\\_porte\\_obrigatorio\\_durante\\_a\\_prestacao\\_do\\_servico.html](http://www.antt.gov.br/passageiros/Documentos_de_porte_obrigatorio_durante_a_prestacao_do_servico.html)>. Acesso em: maio. 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. \[20--?\]b. Disponível em:](#)

[http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/informacoes\\_para\\_empresas/regular\\_rodoviario/4470/passo\\_a\\_passo\\_da\\_transportadora.pdf](http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/informacoes_para_empresas/regular_rodoviario/4470/passo_a_passo_da_transportadora.pdf)>. Acesso em: maio. 2017.

[Requerimento de licença complementar. \[20--?\]c. Disponível em:](#)

[http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/instrucoes\\_lc\\_habilitacao\\_renovacao\\_e\\_cadastro\\_de\\_representante\\_legal.pdf](http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/instrucoes_lc_habilitacao_renovacao_e_cadastro_de_representante_legal.pdf)>. Acesso em: maio. 2017.

[Solicitação de Licença Originária para operação do transporte rodoviário internacional coletivo de passageiro. \[201-\]. Disponível em:](#)

[http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/modelo\\_de\\_solicitacao\\_de\\_expedicao\\_renovacao\\_de\\_licenca\\_originaria.doc](http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/modelo_de_solicitacao_de_expedicao_renovacao_de_licenca_originaria.doc)>. Acesso em: maio 2017.

\_\_\_\_\_. Termo de Execução Descentralizada (TED) n. 002/2014 ANTT/UFSC.

\_\_\_\_\_. Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC): **TRIC em números. 2017.** Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>>. Acesso em: maio. 2017.

BANCO MUNDIAL. **Global Rankings 2016.** 2016. Disponível em:

<https://ipi.worldbank.org/international/global>>. Acesso em: ago. 2017.

BRASIL. **Anuário Estatístico de Turismo 2016 – Ano-Base 2015.** 2016. Disponível em:

<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>>. Acesso em: maio. 2017.

\_\_\_\_\_. **Exportações, Importações e Balança Comercial – Parceiro: Chile.** 2017. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/comex-vis/frame-pais?pais=ch>>. Acesso em: maio. 2017.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). The World Factbook: **South America: Brazil.** 2017a. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/br.html>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. **The World Factbook: South America, Chile.** 2017b. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ci.html>>. Acesso em: maio. 2017.

\_\_\_\_\_. **The World Factbook: South America, Peru.** 2017c. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/pe.html>>. Acesso em: maio. 2017.

CHILE. **Análisis de aspectos normativos e institucionales de la conectividad entre modos de transporte en Chile.** [20--?]. Disponível em: <<http://www.subtrans.cl/subtrans/doc/anexos/Anexo%202.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. **Estudio de Diagnóstico del Modo de Transporte Ferroviario.** Abr. 2007. Disponível em: <<http://www.subtrans.cl/upload/estudios/DiagnosticoFerroviario-RE.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. **Ferrovioario: Sinopsis.** [201-]. Disponível em: <<http://www.mtt.gob.cl/pdl/ferrovioario.1.html>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ministério de Obras Públicas. Dirección de Viabilidad. Relatório Dimensionamiento y Características Red Vial Nacional. 2015

\_\_\_\_\_. **Subsecretaría de Turismo. Servicio Nacional de Turismo (Sernatur). Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. Llegadas Internacionales por pasos fronterizos 2015.** 2015. Disponível em: <<http://www.subturismo.gob.cl/wp-content/uploads/sites/18/2015/10/20160429-Llegadas-Internacionales-por-Pasos-Fronterizos-2015.pdf>>. Acesso em: maio. 2017.

CHILE ATIENDE. **Permiso originario para efectuar transporte internacional terrestre de carga (bilateral).** Disponível em: <<https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/ver/3925>>. 2015. Acesso em: jun. 2017.

COMISSION DE PROMOCION DEL PERU PARA LA EXPORTACION Y EL TURISMO (PROMPERU). **Perfil del Turista Extranjero.** 2015. Disponível em: <[http://www.promperu.gob.pe/TurismoIN//sitio/VisorDocumentos?titulo=Perfil%20Del%20Turista%20Extranjero&url=Uploads/publicaciones/2022/PERFIL%20EXTRANJERO\\_PDF%20BAJA.pdf&nombObjeto=Publicaciones&back=/TurismoIN/sitio/Publicaciones&issuuid=1760695/42132098](http://www.promperu.gob.pe/TurismoIN//sitio/VisorDocumentos?titulo=Perfil%20Del%20Turista%20Extranjero&url=Uploads/publicaciones/2022/PERFIL%20EXTRANJERO_PDF%20BAJA.pdf&nombObjeto=Publicaciones&back=/TurismoIN/sitio/Publicaciones&issuuid=1760695/42132098)>. Acesso: maio. 2017.

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.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Resoluções AET**. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/sistema-de-generenciamento-de-autorizacao-especial-de-transito-siaet/resolucao-aet>>. [201-]. Acesso em: maio. 2017.

EFE. **Dilma e premiê chinês anunciam estudos para ferrovia transoceânica**. 2016. Disponível em: <<https://www.efe.com/efe/brasil/portada/dilma-e-premie-chines-anunciam-estudos-para-ferrovia-transoceanica/50000237-2616728>>. Acesso em: ago.2017.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (INE). **Transporte y Comunicaciones**: Anuarios 2014. Disponível em: < <http://www.ine.cl/estadisticas/economicas/transporte-y-comunicaciones>>. Acesso em: maio. 2017.

INTERNATIONAL INSTITUTE FOR DEMOCRACY AND ELECTORAL ASSISTANCE (IDEA). **Estado**: funcionamiento, organización y proceso de construcción de políticas públicas. 2008.

Disponível em:

<[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con3\\_uibd.nsf/A435FCFDD1E11B34052579490056BF87/\\$FILE/Estado\\_Funcionamiento\\_Organizaci%C3%B3n.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con3_uibd.nsf/A435FCFDD1E11B34052579490056BF87/$FILE/Estado_Funcionamiento_Organizaci%C3%B3n.pdf)>. Acesso em: abr. 2017.

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL. **Corredor Bioceânico**: Antecedentes. 2015. Disponível em: <<http://www.corredorbioceanico.ms.gov.br/antecedentes/>>. Acesso em: maio. 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías**. Nova Iorque, 1981. Disponível em:

<[http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdmtconf17\\_es.pdf](http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdmtconf17_es.pdf)>. Acesso em: abr. 2017.

PERU. **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**. [2017]. Disponível em:

<<http://www.mtc.gob.pe>>. Acesso em abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. **Anuario Estadístico 2015**. Disponível em <[http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/publicaciones/anuarios/ANUARIO\\_ESTADISTICO\\_2015.pdf](http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/publicaciones/anuarios/ANUARIO_ESTADISTICO_2015.pdf)>. Acesso em: maio. 2017.

\_\_\_\_\_. **Texto único de procedimientos administrativos (TUPA)**. Disponível em:

<[https://www.mtc.gob.pe/servicios\\_tramite/plataforma/documentos/DGTT.pdf](https://www.mtc.gob.pe/servicios_tramite/plataforma/documentos/DGTT.pdf)>. [20--?] Acesso em: jun. 2017.

SISTEMA DE ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR (AliceWeb). **Homepage**. [2017]. Disponível em: <<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>>. Acesso em: ago. 2016.

## NORMATIVAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução n. 19, de 3 de junho de 2002. Aprova a compilação 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 jun. 2002b. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=98751>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 161, de 29 de janeiro de 2003. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 29 jan. 2003.** Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/1161/Resolucao\\_n\\_\\_161.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/1161/Resolucao_n__161.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 442, de 17 de fevereiro de 2004. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 23 de mar. 2004. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/27641/Resolucao\\_n\\_\\_442.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/27641/Resolucao_n__442.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 794, de 22 de novembro de 2004. Dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que tratam a Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto n. 1.563, de 19 de julho de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 22 nov. 2004.** Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/14259/RESOLUCAO\\_N\\_\\_794.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/14259/RESOLUCAO_N__794.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 1.430, de 26 de abril de 2006. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 26 abr. 2006a.** Disponível em: [http://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-1430-2006\\_103080.html](http://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-1430-2006_103080.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 1.432, de 26 de abril de 2006. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 28 abr. 2006b.** Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2432/Resolucao\\_1432.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2432/Resolucao_1432.html)>. Acesso em: 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, 26 abr. 2006c.** Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2474/Resolucao\\_1474.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2474/Resolucao_1474.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 1.573, de 10 de agosto de 2006. Institui o Regime de Infrações e Penalidades do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos no âmbito nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 14 ago. 2006.** Disponível em:

<[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2573/Resolucao\\_1573.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2573/Resolucao_1573.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 1.627, de 13 de setembro de 2006. 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 75km. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 set. 2006c. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibmlink.php?numlink=1-8-34-2006-09-13-1627>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 1.928, de 28 de março de 2007. Dispõe sobre as tarifas promocionais oferecidas nos serviços de transporte regular interestadual e internacional de passageiros, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 mar. 2007. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2928/Resolucao\\_1928.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2928/Resolucao_1928.html)>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Resolução n. 3075, 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30 mar. 2009. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4075/Resolucao\\_n\\_\\_3075.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4075/Resolucao_n__3075.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 3.665, de 4 de maio de 2011. Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 4 mai. 2011. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibmlink.php?numlink=217095>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 3.694, de 14 de julho de 2011. Aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 jul. 2011. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4694/Resolucao\\_n\\_\\_3694.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4694/Resolucao_n__3694.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 3.695, de 14 de julho de 2011. Aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 jul. 2011. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4695/Resolucao\\_n\\_\\_3695.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4695/Resolucao_n__3695.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 3.880, de 22 de agosto de 2002. Estabelece os Códigos para as Infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 ago. 2002c. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=244534>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 4.282, de 17 de fevereiro de 2014. 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, 17 fev. 2014. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/29954/Resolucao\\_n\\_\\_4282.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/29954/Resolucao_n__4282.html)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 4.287, de 13 de março de 2014. Procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 mar. 2014. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/29092/Resolucao\\_n\\_\\_4287.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/29092/Resolucao_n__4287.html)>. Acesso em: jul. 2014.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 4.348, de 05 de junho de 2014. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 jun. 2014. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/33794/Resolucao\\_n\\_\\_4348.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/33794/Resolucao_n__4348.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 4.770, de 30 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30 jun. 2015a. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=286287>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 4.777, de 6 de julho de 2015. Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 jul. 2015b. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=316689>>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 4.799, de 27 de julho de 2015. Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, RNTRC; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 jul. 2015c. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/41053/Resolucao\\_n\\_\\_4799.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/41053/Resolucao_n__4799.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 out. 2015d. Disponível em: <[http://www.lex.com.br/legis\\_27030850\\_RESOLUCAO\\_N\\_4898\\_DE\\_13\\_DE\\_OUTUBRO\\_DE\\_2015.aspx](http://www.lex.com.br/legis_27030850_RESOLUCAO_N_4898_DE_13_DE_OUTUBRO_DE_2015.aspx)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 jan. 2016a. Disponível em: <[http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/45514/Resolucao\\_n\\_\\_4998.html](http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/45514/Resolucao_n__4998.html)>. Acesso em: jun.

\_\_\_\_\_. Resolução n.º 5.083, de 27 de abril de 2016. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 02 mai. 2016. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/46843/Resolucao\\_n\\_\\_5083.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/46843/Resolucao_n__5083.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 5.123, de 22 de junho de 2016. Autoriza o reajuste do coeficiente tarifário do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 jun. 2016b. Disponível em: <[http://www.editoramagister.com/legis\\_27159468\\_RESOLUCAO\\_N\\_5123\\_DE\\_22\\_DE\\_JUNHO\\_DE\\_2016.aspx](http://www.editoramagister.com/legis_27159468_RESOLUCAO_N_5123_DE_22_DE_JUNHO_DE_2016.aspx)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 5.232, de 14 de dezembro de 2016. Aprova as instruções complementares ao regulamento terrestre do transporte de produtos perigosos, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 dez. 2016c. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/50504/Resolucao\\_ANTT\\_n\\_\\_5\\_232.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/50504/Resolucao_ANTT_n__5_232.html)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 5.285, de 09 de fevereiro de 2017. 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, 09 fev. 2017. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/50865/Resolucao\\_n\\_\\_5285.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/50865/Resolucao_n__5285.html)>. Acesso em: jul. 2017.

ASSOCIAÇÃO LATINO AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Acuerdo sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera**, de 16 de agosto de 1995. Establece normas para armonizar las condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por medios terrestres, así como aquellas que regulan la responsabilidad del porteador. 16 ago. 1995. Disponível em: <<http://www.aladi.org/sitioAladi/acuerdos.html>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. **Acuerdo sobre transporte internacional terrestre**, de 1º de janeiro de 1990. Adopta una norma jurídica única a aplicar en el transporte internacional terrestre. 1 jan. 1990. Disponível em: <<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/a0b442a36c50c2d20325682500602655?OpenDocument>>. Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Decreto-lei n. 73, de 21 de novembro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 nov. 1966. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del0073.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0073.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei n. 2.063, de 06 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. **Diário Oficial [da] República**

**Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 7 out. 1983. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/Del2063.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del2063.htm)> . Acesso em: jul. 2017.

BRASIL. Decreto n. 1.563, de 30 de dezembro 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 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30 dez. 1995. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1995/d1563.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1563.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 jan. 1996. Disponível em:

<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1996/decreto-1797-25-janeiro-1996-444283-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 1.832, de 04 de março de 1996. Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 mar. 1996.

Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1996/d1832.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d1832.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 2.521, de 20 de março de 1998. Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 mar. 1998a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2521.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2521.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 2.657, de 03 de julho de 1998. Promulga a Convenção n. 170 da OIT, relativa à Segurança na Utilização de Produtos Químicos no Trabalho, assinada em Genebra, em 25 de junho de 1990. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 jul. 1998. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2657.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2657.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 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 (AAP.PC/7), firmado em 16 de julho de 1998, entre os Governos do Brasil, da Argentina, do Paraguai e do Uruguai. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 jun. 1998b. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2866.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2866.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 3.856, de 3 de julho de 2001. Promulga o Protocolo de São Luiz sobre Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados Partes do Mercosul, concluído em São Luiz, República Argentina, em 25 de junho de 1996, e a respectiva Errata, feita em Assunção, em 19 de junho de 1997. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 4 jul. 2001. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2001/D3856.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2001/D3856.htm). Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 5.462, de 9 de junho de 2005. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 jun. 2005. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5462.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5462.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 6.870, de 4 de junho de 2009. Dispõe sobre a vigência de Decisões do Conselho do Mercado Comum, Resolução do Grupo Mercado Comum e de Diretrizes da Comissão de Comércio do Mercosul. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 4 jun. 2009a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/decreto/d6870.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6870.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 6.949, de 25 de agosto de 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26 ago. 2009. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 8.129, de 23 de outubro de 2013. Institui a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal; dispõe sobre a atuação da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., para o desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 out. 2013. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8129.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8129.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 8.875, de 11 de outubro de 2016. Revoga o Decreto n. 8.129, de 23 de outubro de 2013, que institui a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e dispõe sobre a atuação da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. para o desenvolvimento dos sistemas de transportes ferroviário. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 out. 2016. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2016/decreto/D8875.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/D8875.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 96.044, de 18 de maio de 1988. Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 mai. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/antigos/d96044.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d96044.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 98.973, de 21 de fevereiro de 1990. Aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 fev. 1990. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/antigos/d98973.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d98973.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 nov. 1990a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/d99704.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99704.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Emenda Constitucional n. 5, de 15 de agosto de 1995. Altera o § 2º do art. 25 da Constituição Federal.. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 ago.

1995. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc/emc05.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc05.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Emenda Constitucional n. 6, de 15 de agosto de 1995. Altera o inciso IX do art. 170, o art. 171 e o § 1º do art. 176 da Constituição Federal. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 ago. 1995. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc/emc06.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc06.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei n. 6.197, de 9 de dezembro de 1974. Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 dez. 1974a. Disponível em: <<http://sislex.previdencia.gov.br/paginas/42/1974/6194.htm>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 set. 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 fev. 1998c. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9611.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9611.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei n. 10.233, 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 jun. 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

BRASIL. Lei n. 11.343, de 23 de agosto de 2006. Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - Sisnad. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 ago. 2006. Disponível: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2006/lei/l11343.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/l11343.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei n. 11.482, de 31 de maio de 2007. Efetua alterações na tabela do imposto de renda da pessoa física; dispõe sobre a redução a 0 (zero) da alíquota da CPMF nas hipóteses que menciona; altera as Leis nos 7.713, de 22 de dezembro de 1988, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.128, de 28 de junho de 2005, 9.311, de 24 de outubro de 1996, 10.260, de 12 de julho de 2001, 6.194, de 19 de dezembro de 1974, 8.387, de 30 de dezembro de 1991, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 6.094, de 30 de agosto de 1974, 8.884, de 11 de junho de 1994, 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.706, de 14 de setembro de 1993; revoga dispositivos das Leis nos 11.119, de 25 de maio de 2005, 11.311, de 13 de junho de 2006, 11.196, de 21 de novembro de 2005, e do Decreto-Lei no 2.433, de 19 de maio de 1988; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 mai. 2007. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/l11482.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11482.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei n. 11.945, de 19 de dezembro de 1974. Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 dez. 1974b. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6194.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6194.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. 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, 7 jul. 2009b. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Lei/L11975.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11975.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei n. 12.966, de 24 de abril de 2014. Altera a Lei no 7.347, de 24 de julho de 1985 (Lei da Ação Civil Pública), para incluir a proteção à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 abr. 2014. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/lei/l12966.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12966.htm)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Ministério do Meio Ambiente. **Resolução Conama n. 8**, de 31 de agosto de 1993. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res93/res0893.html>>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Ministério do Meio Ambiente. **Resolução Conama n. 272**, de 14 de setembro de 2000. Disponível em: <[http://www.mma.gov.br/estruturas/a3p/\\_arquivos/36\\_09102008030415.pdf](http://www.mma.gov.br/estruturas/a3p/_arquivos/36_09102008030415.pdf)>. Acesso em: jul. 2017.

CHILE. Código de Comércio, de 12 de novembro de 1865. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 23 nov. 1965. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1974>>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Decreto con fuerza de ley n. 329, de 20 de junho de 1979. Aprueba Ley orgánica del Servicio Nacional de Aduanas. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 20 jun. 1979. Disponível em: <<http://bcn.cl/1wupa>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 7, de 1 de dezembro de 2015. Establece norma de emisión de ruido para vehículos livianos, medianos y motocicletas. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 1 dez. 2015b. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1084472>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 14, de 24 de fevereiro de 1992. Establece requisitos para habilitacion de vehiculos que indica en el transporte terrestre internacional de carga y pasajeros. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 24 fev. 1992. Disponível em: <[http://www.subtrans.gob.cl/pdf/Dec\\_14.1992.pdf](http://www.subtrans.gob.cl/pdf/Dec_14.1992.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 26, de 03 de março de 2000. Establece elementos de seguridad aplicables a vehiculos motorizados. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 25 abr. 2000. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=166902>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 53, de 16 de junho de 2015. Dicta normas para la placa patente unica de vehiculos motorizados. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 16 jun.

2015. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=133287>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 55, de 08 de março de 1994. Establece normas de emision aplicables a vehiculos motorizados pesados que indica. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 16 abr. 1994. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=8364>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 75, de 25 de maio de 1987. Establece condiciones para el transporte de cargas que indica. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 07 jul. 1987. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=76048>>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Decreto n. 80, de 30 de agosto de 2004. Reglamenta el transporte privado remunerado de pasajeros, modifica el decreto n. 212, de 1992, reglamento de los servicios nacionales de transporte publico de pasajeros y deja sin efecto decreto que indica. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 13 set. 2004. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=230180>>. Acesso em: jun. 2017 .

\_\_\_\_\_. Decreto n. 104, de 14 de abril de 1994. Establece en el transporte internacional por carretera la normativa para suspender el permiso complementario en situaciones que indica. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 9 maio 1994. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=9309>>. Acesso em: jun. 2017 .

\_\_\_\_\_. Decreto n. 148, de 16 de junho de 2004. Aprueba reglamento sanitario sobre manejo de residuos peligrosos. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 16 jun. 2004. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=226458>>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Decreto n. 155, de 28 de setembro de 2009. Promulga el segundo protocolo adicional sobre infracciones y sanciones al acuerdo de alcance parcial sobre transporte internacional terrestre y el acta de rectificación. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 29 set. 2009. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1008104>>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Decreto n. 156, de 16 de octubre de 1990. Reglamenta revisiones tecnicas y la autorizacion y funcionamiento de las plantas revisoras. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 11 fev. 2017. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=10183>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 158, de 29 de enero de 1980. Fija el peso Maximo de los vehiculos que pueden circular por caminos públicos. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 7 abr. 1980. Disponível em: < <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=10212>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 158, de 30 de setembro de 2014. Aprueba reglamento sobre condiciones para la seguridad sanitaria de las personas en la aplicación terrestre de plaguicidas agrícolas. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 30 set. 2015. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1078695>>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Decreto n. 160, de 26 de maio de 2008. Aprueba reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento,

distribución y abastecimiento de combustibles líquidos. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 26 mai. 2008. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1004120>>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Decreto n. 163, de 4 de janeiro de 1985. Reglamento de los servicios de transporte por calles y caminos. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 4 jan. 1985. Disponível em: <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=10312> . Acesso: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 167, de 12 de janeiro de 2000. Crea especialidad de carga de sustancias peligrosas en licencia clase a5. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 26 nov. 1999. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=151009>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 195, de 30 de setembro de 1992. Modifica Decreto n.º 14, de 1992. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 30 set. 1998. Disponível em: <<http://bcn.cl/21s22>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 212, de 15 de outubro de 1992. Reglamento de los servicios nacionales de transporte publico de pasajeros. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 21 nov. 1992. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=11043>>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Decreto n. 237, de 29 de maio de 1995. Autoriza circulación de vehículos em los términos que señala. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 29 mai. 1995a. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=20761&buscar=237>>. Acesso: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 249, de 24 de outubro de 2014. Dispone obligatoriedad de contar con bolsas de aire (air bag) en vehículos livianos de pasajeros; modifica decreto n.26, de 2000, y hace extensivo elementos de seguridad que indica a vehículos medianos. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 24 out. 2015. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1075571>>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Decreto n. 257, de 17 de outubro de 1991. Promulga el acuerdo sobre transporte internacional terrestre adoptado el 01 de enero de 1990 por Chile, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 17 out. 1991. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=11600>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 298, de 11 de fevereiro de 1995. Reglamenta transporte de cargas peligrosas por calles y caminos. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 11 fev. 1995b. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=12087&idVersion=2002-02-02>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 380, de 14 de outubro de 1974. Fija tarifado nacional para el transporte de carga. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 24 out. 1974. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=278949&buscar=Decreto+380>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 436, de 16 de abril de 2015. Modifica decreto n. 301, de 2011, que establece normas para la numeración y clasificación de caminos. **Diario Oficial de la Republica**

**Federativa de Chile**, Santiago, 16 abr. 2015. Disponível em:

<<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1076398>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 442, de 18 de julho de 2001. Promulga el acuerdo sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera, adoptado por Chile, Bolivia, Brasil, Paraguay, Peru y Uruguay. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 18 jul. 2001a. Disponível em:

<<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=190218>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 850, de 12 de setembro de 1997. Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley n. 15.840, de 1964 y del dfl. n. 206, de 1960. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 25 fev. 1998. Disponível em:

<<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=97993>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 900, de 31 de outubro de 1996. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP n. 164, de 1991 ley de concesiones de obras publicas. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 31 out. 1996a. Disponível em:

<<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=16121>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ley n. 18.021, de 28 de agosto de 1981. Agrega artículo 117 bis a la ley general de ferrocarriles. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 28 ago. 1981. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29449&buscar=18021>>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Ley n. 18.290, de 7 de fevereiro de 1984. Ley de Transito. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 7 fev. 1984. Disponível em:

<<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>&gt;. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 1.157, de 13 de julho de 1931. Fija texto definitivo Ley General de Ferrocarriles. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 16 set. 1931. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=17067>>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Decreto n. 1.665, de 30 de janeiro de 2003. Modifica Decreto n.º 19, de 1984. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 30 jan. 2003. Disponível em:

<<http://bcn.cl/1y247>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ley n. 18.290, de 7 de fevereiro de 1984. Ley de Transito. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 7 fev. 1984. Disponível em:

<<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>&gt;. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Ley n. 18.490, de 2 de janeiro de 1986. Establece seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulacion de vehiculos motorizados. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 2 jan. 1986. Disponível em:

<<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29893>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ley 19.764, de 19 de outubro de 2001. Establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vias concesionadas por vehiculos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalizacion sobre combustibles. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 19 out. 2001b. Disponível em:

<<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=190784&buscar=Ley+19764>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolución n. 1, de 21 de janeiro de 1995. Establece dimensiones maximas a vehiculos que indica. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 21 jan. 1995c. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=31779>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolución n. 18, de 5 de maio de 1993. Delega facultades en el jefe del departamento de transporte terrestre. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 5 ma. 1993. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=32174&buscar=resolucion+18>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolución n. 69, de 3 de abril de 1996. Establece valor minimo para tarifa que indica. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 3 abr. 1996b. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=38202&idVersion=1996-04-03>>. Acesso em: jun. 2017.

COMUNIDADE ANDINA DAS NAÇÕES (CAN). Decisión n. 290, de 21 de março de 1991. **Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera**. 21 mar. 1991. Disponível em: <[https://www.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/transporte\\_internacional/documentos/comunidad-andina/gace080.pdf](https://www.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/transporte_internacional/documentos/comunidad-andina/gace080.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decisión n. 331, de 4 de março de 1993. **Transporte Multimodal**. 4 mar. 1993. Disponível em: <<http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/Dec331s.asp>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decisión n. 393, de 9 de julho de 1996. **Modificación de la Decisión 331 "Transporte Multimodal"**. 9 jul. 1996. Disponível em: <<https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjwtGWzuXUAhVFD5AKHW7kAOgQFggnMAA&url=http%3A%2F%2Fintranet.comunidadandina.org%2FDocumentos%2Fdecisiones%2FDEC393.doc&usg=AFQjCNF-S6SquS4IEuIJQg5EKdel8XzdqA>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decisión n. 398, de 17 de janeiro de 1997. **Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, sustitutoria de la Decisión 289**. 17 jan. 1997a. Disponível em: <<http://www.comunidadandina.org/Normativa.aspx?GruDoc=07>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decisión n. 399, de 17 de janeiro de 1997. **Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257**. 17 jan. 1997b. Disponível em: <<http://www.sice.oas.org/Trade/Junac/decisiones/DEC399S.ASP>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decisión n. 467, de 12 de agosto de 1999. **Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera**. 12 ago. 1999. Disponível em: <<http://www.sice.oas.org/Trade/Junac/decisiones/DEC467S.asp>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decisión n. 491, de 12 de fevereiro de 2001. **Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera**. 12 fev. 2001. Disponível em: <<http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/DEC491.doc>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolución n. 300, de 07 de outubro de 1999. **Reglamento de la Decisión 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera)**. Secretaría General de la Comunidad Andina, Lima, 07 out. 1999. Disponível em: <[intranet.comunidadandina.org/.../resoluciones/RES0300.doc](http://intranet.comunidadandina.org/.../resoluciones/RES0300.doc)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decision n. 491, de 09 de fevereiro de 2001. **Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera. Secretaría General de la Comunidad Andina**, Lima, 09 fev. 2001. Disponível em: <[intranet.comunidadandina.org/Documentos/.../DEC491.doc](http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/.../DEC491.doc)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decision n. 617, de 15 de julho de 2005. **Tránsito Aduanero Comunitario**. Secretaría General de la Comunidad Andina, Lima, 18 jun. 2005. Disponível em: <<http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC617s.asp>>. Acesso em: ago. 2017.

CONSELHO NACIONAL DE SEGUROS PRIVADOS (CNSP). Resolução n. 17, de 20 de dezembro de 1988. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 1988. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=17504>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 219, de 15 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga (RCTR-C). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 15 dez. 2010. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=27417>>. Acesso em: jun. 2017.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução n. 14, de 06 de fevereiro de 1998. Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 fev. 1998. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao014\\_98.doc](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao014_98.doc)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 205, de 20 de outubro de 2006. Dispõe sobre os documentos de porte obrigatório e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 out. 2006a. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao205\\_06.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao205_06.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 238, de 25 de maio de 2007. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 mai. 2007. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_238.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_238.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 247, de 27 de junho de 2007. Dispõe sobre a extensão do prazo de vigência do Certificado de Inspeção Técnica Veicular quando expirado no país de trânsito ou de destino. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 jul. 2007. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_247.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_247.pdf)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 318, de 05 de junho de 2009. Estabelece limites de pesos e dimensões para circulação de veículos de transporte de carga e transporte coletivo de passageiros em viagem internacional pelo território nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 05 jun. 2009. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_318\\_09.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_318_09.pdf)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 359, de 29 de setembro de 2010. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 29 set. 2010. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_359\\_10.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_359_10.pdf)>. Acesso em: jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 466, de 11 de dezembro de 2013. Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 dez. 2013b. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4662013.pdf>> . Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 564, de 25 de novembro de 2015. Fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 nov. 2015b. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5642015.pdf>>. Acesso em: jul. 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, 25 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5662015.pdf>>. Acesso em: jul. 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Resolução n. 1, de 14 de janeiro de 2016. Normas para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões e para o trânsito de veículos especiais em rodovias federais. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 jan. 2016. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/sistema-de-gerenciamento-de-autorizacao-especial-de-transito-siaet/RESOLUO012016DNITCargasIndivisveis.pdf>>. Acesso em: jul. 2017.

INSTITUTO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN (INN). Norma chilena oficial NCh382.Of98. Sustancias peligrosas - Terminología y clasificación general . **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 14 abr. 1998. Disponível em: <[http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Chile/CL\\_Norma\\_Chilena\\_382\\_Sustancias\\_Peligrosas\\_Terminologia.pdf](http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Chile/CL_Norma_Chilena_382_Sustancias_Peligrosas_Terminologia.pdf)>. Acesso em: jun. 2017

\_\_\_\_\_. Norma chilena oficial NCh2190.Of03. Transporte de sustancias peligrosas - Distintivos para identificación de riesgos. **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 19 mai. 1993. Disponível em: <<http://www.upla.cl/sustentable/wp->

content/uploads/2014/07/85844248-NCh-N%C2%BA-2190-Transporte-de-sustancias-peligrosas-Distintivos-para-identificacion-de-riesgos.pdf>. Acesso em: jun. 2017

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Decisão n. 001, de 25 de junho de 1996. **Protocolo de San Luis en materia de responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito entre los estados partes del Mercosur**. Buenos Aires y Potrero de Los Funes (Provincia San Luis), 25 jun. 1996a. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=7E2A409A66888CBB8325775F004AF65B>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decisão n. 002, de 5 de agosto de 1994. **Acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el Mercosur**. Buenos Aires, ARG, 5 ago. 1994a. Disponível em: <<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=448276D9CB74393783257759004F1778>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decisão n. 08, de 15 de dezembro de 1997. **Regime de Infrações e Sanções do acordo sobre transporte de mercadorias perigosas no Mercosul**. Montevideo, URY, 15 dez. 1997. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=2E2783F6A30C4CF8032577140050D99F>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decisão n. 014, de 17 de dezembro de 1994. **Transporte de productos peligrosos**. Ouro Preto, MG, 17 dez. 1994b. Disponível em:

<<http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=279>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decisão n. 027, de 02 de agosto de 2010. **Código aduaneiro do Mercosul**. San Juan. Argentina, 02 ago. 2010. Disponível em: <<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=BF6E1905BFC1D56003257EDD00627E18>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decisão n. 53, de 15 de dezembro de 2008. **Regime Aduaneiro de Bagagem no Mercosul**. Salvador, Brasil, 15 dez. 2008. Disponível em: <<http://200.40.51.218/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=2C4580D5531D9D0703257598007335D4>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Diretriz n. 06, de 23 de junho de 2000. Modelo de Regulamento de Área de Controle Integrado de Cargas. Buenos Aires, Argentina, 23 jun. 2000. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Diretriz n. 020, de 07 de novembro de 1995. **Tratamento preferencial ao transporte de produtos perecíveis**. Montevideo, Uruguay, 7 nov. 1995. Disponível em: <<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=009574B3574FD340032575B60070D165>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Diretriz n. 041, de 18 de novembro de 2015. **Iniciativa de segurança no trânsito aduaneiro**. Montevideo, Uruguay, 18 nov. 2015. Disponível em: <<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=A8966B48EF549DCB03257F020056909E>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 010, de 5 de abril de 2000. **Instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancías peligrosas en el Mercosur**. Buenos Aires, ARG, 5 abr. 2000. Disponível em: <<https://gestorweb.mercosur.int/files/5955199ac9344912d429b3e1>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 015, de 13 de maio de 2014. **Valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional.** Caracas, VEN, 13 mai . 2014. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=DF407D0FA53F118C83257CDA0056E3B2>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 026, de 17 de novembro de 2011. **Sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas.** Montevideo, Uruguay, 17 jun. 2011. Disponível em:

<<http://200.40.51.218/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=7EC2D9E92FAAEA608325794F005108AA>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 032, de 11 de dezembro de 2007. **Regulamento técnico mercosul sobre lista positiva de aditivos para materiais plásticos destinados à elaboração de embalagens e equipamentos em contato com alimentos.** Montevideo, Uruguay, 11 dez. 2007. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=C5D06E4416B19006032575980073380E>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 034, de 20 junho de 2002. **Standard "Regime de certificação e verificação em pontos de origem/destino" (Revogação da Res. GMC n.02/95).** Buenos Aires, Argentina, 20 jun. 2002. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=5778FFA643F295B3032578FF006B2EC1>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 062, de 13 de dezembro de 1997. **Condições gerais do seguro de responsabilidade civil do operador de transporte multimodal (otm) no âmbito do Mercosul - prejuízos à carga.** Montevideo, URY, 13 dez. 1997a. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=D500E8616226D3940325771300527577>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 065, de 28 de novembro de 2008. **Acordo sobre pesos e dimensões para veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas.** Brasília, Brasil, 28 nov. 2008. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=26ED22FB30E1012C0325766A00686B2B>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 075, de 13 de dezembro de 1997. **Inspeccion técnica vehicular.** Montevideo, URY, 13 dez. 1997b. Disponível em:

<<https://gestorweb.mercosur.int/files/59550c69c9344912d4298cc1>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 084, de 15 de dezembro de 1994. **Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes.** Ouro Preto, Brasil, 12 dez. 1994. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=D9252D0E118C7B2E83257734006FFB56>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 120, de 15 de dezembro de 1994. **Seguro de responsabilidad civil del propietario.** Ouro Preto, MG, 15 dez. 1994c. Disponível em:

<[http://www.sgt4.mercosur.int/es-es/Documents/Res\\_120\\_1994.pdf](http://www.sgt4.mercosur.int/es-es/Documents/Res_120_1994.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução n. 128, de 14 de dezembro de 1996. **Reglamento tecnico de límites máximos de emisión de gases contaminantes y ruido para vehículos automotores.** Fortaleza, CE, 14 dez. 1996b. Disponível em:  
<<https://gestorweb.mercosur.int/files/59529137c93449103c71346a>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolución n. 15, de 15 de junho de 2016. **Criterios para el reconocimiento de límites máximos de residuos de plaguicidas en productos vegetales in natura (derogación de la res. gmc n. 14/95).** Montevideo, UY, 15 jun. 2016. Disponível em:  
<<http://www.mercosur.int/innovaportal/v/7661/2/innova.front/resoluciones-2016>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolucion n. 833, de 18 de junho de 2004. **Condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los ómnibuses o autobuses en el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera.** Secretaría General de la Comunidad Andina, Lima, 18 jun. 2004. Disponível em:  
<<http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/resoluciones/RESo833.doc>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Reunião Ordinária XLI, Subgrupo de Trabalho n. 5, de 6 de maio de 2011. **Transportes del Mercosur.** Assunção, PY, 6 mai. 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: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. SGT n. 5/ATA n.01, de junho de 2016 . L Reunión Ordinaria del SGT n. 5 "Transporte". Montevideo, Uruguay, jun. 2016. Disponível em:  
<[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/47432/L\\_Reuniao\\_Ordinaria\\_do\\_Subgrupo\\_de\\_Trabalho\\_n\\_5\\_\\_Transporte\\_.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/47432/L_Reuniao_Ordinaria_do_Subgrupo_de_Trabalho_n_5__Transporte_.html)>. Acesso em: jun. 2017.

PERU. Constitución del Peru, de 29 de dezembro 1993. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 29 dez. 1993. Disponível em:  
<<http://www4.congreso.gob.pe/comisiones/1996/constitucion/cons1993.htm>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei n. 18.694 , de 23 de dezembro de 1970. Autorizan al Ministerio de Transportes implantar el Sistema de Peaje en las vías de la República. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 23 dez. 1970. Disponível em:  
<[http://www.leyes.congreso.gob.pe/DetLeyNume\\_1p.aspx?xNorma=8&xNumero=18694&xTipoNorma=0](http://www.leyes.congreso.gob.pe/DetLeyNume_1p.aspx?xNorma=8&xNumero=18694&xTipoNorma=0)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Legislativo n. 299, de 26 de julho de 1984. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 26 jul. 1984. Disponível em:  
<<http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/DecretosLegislativos/00299.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo MINAM n. 009, de 2008. Modifican Decreto Supremo N. 047 -2001-MTC, que establece Límites Máximos Permisibles de Emisiones Contaminantes para Vehículos Automotores que circulen en la Red Vial. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE. 2008a. Disponível em: <[http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/09/ds\\_009-2012-minam.pdf](http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/09/ds_009-2012-minam.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo MTC n. 002, de 21 de janeiro de 2005. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 21 jan. 2005. Disponível em: <<http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/05/DS-002-2005-MTC.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo MTC n. ° 08, de 8 de agosto de 2013. Que modifica los artículos 18 y 73 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo n. 032-2005-MTC. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 08 ago. 2013. Disponível em: <<http://busquedas.elperuano.com.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-modifica-los-articulos-18-y-73-del-reg-decreto-supremo-n-008-2013-mtc-971918-3/>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo MTC n. 09, de 2004. Aprueban Reglamento Nacional de Administración de Transporte. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 2004. Disponível em: <<http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/05/DS-009-2004-MTC.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo MTC n. 16, de 22 de abril de 2009. Código de Tránsito. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 22 abr. 2009. Disponível em: <<http://prototipo.regioncallao.gob.pe/contenidos/contenidosGRC/DATATRANSPORTE/filesContenido/file10000012.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo MTC n. 27, de 08 de julho de 2013. Decreto Supremo que modifica el literal f) del artículo 106 del Reglamento Nacional aprobado por Decreto Supremo N. 032-2005-MTC y modificado por Decreto Supremo n. 031-2007-MTC. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 08 jul. 2013. Disponível em: <[https://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas\\_ferrocarriles/documentos/DS%20027-2009-MTC%20\(SPIJ\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_ferrocarriles/documentos/DS%20027-2009-MTC%20(SPIJ).pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo MTC n. 31, de 08 de julho de 2013. Modifican el Reglamento nacional de ferrocarriles. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 06 jan. 2007. Disponível em: <[https://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas\\_ferrocarriles/documentos/DS%20031-2007-MTC%20\(SPIJ\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_ferrocarriles/documentos/DS%20031-2007-MTC%20(SPIJ).pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo MTC n. 32, de 06 de janeiro de 2006. Aprueban el reglamento nacional de ferrocarriles. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 06 jan. 2005. Disponível em: <[https://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas\\_ferrocarriles/documentos/DS%20032-2005-MTC%20\(SPIJ\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_ferrocarriles/documentos/DS%20032-2005-MTC%20(SPIJ).pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

PERU. Decreto Supremo MTC n. 47, de 31 de outubro de 2001. Establecen límites máximos permisibles de emisiones contaminantes para vehículos automotores que circulen en la red vial. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 31 out. 2001. Disponível em: <[https://www.mtc.gob.pe/transportes/socioambientales/documentos%20normas%20legales/DS\\_047.pdf](https://www.mtc.gob.pe/transportes/socioambientales/documentos%20normas%20legales/DS_047.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

PERU. Decreto Supremo MTC n. 353, de 22 de dezembro de 2016. Aprueban el valor de la UIT durante el año 2017. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 22 dez. 2016. Disponível em: <<http://busquedas.elperuano.com.pe/normaslegales/aprueban-el-valor-de-la-unidad-impositiva-tributaria-durante-decreto-supremo-n-353-2016-ef-1466240-3/>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo n. 012, de 30 de julho de 2017. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 30 jul. 2017a. Disponível em: <<http://busquedas.elperuano.com.pe/normaslegales/aprueban-modificaciones-al-texto-unico-ordenado-del-reglamen-decreto-supremo-n-012-2017-mtc-1521986-3/>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo n. 017, de 2009. Reglamento Nacional de Administración de Transporte. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE. 2009a. Disponível em: <[http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_2789.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_2789.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo n. 021, de 7 de julho de 2007. Aprueban Reglamento de la Ley N. 29006, Ley que autoriza la disposición de inmuebles del Sector Defensa y dictan disposiciones complementarias. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 7 jul. 2007. Disponível em: <[http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_1227.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_1227.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo n. 021, de 10 de junho de 2008. Aprueban el reglamento nacional de transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 10 jun. 2008b. Disponível em: <[http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_3593.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3593.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo n. 024, de 13 de junho de 2002. Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 13 jun. 2002. Disponível em: <[http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_2797.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_2797.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo n. 025, de 24 de agosto de 2008. Aprueban Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 24 ago. 2008c. Disponível em: <<http://busquedas.elperuano.com.pe/download/url/aprueban-reglamento-nacional-de-inspecciones-tecnicas-vehicu-decreto-supremo-n-025-2008-mtc-242674-9>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo n. 058 MTC, de 7 de outubro de 2003. Aprueban el Reglamento Nacional de Vehículos. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 7 out. 2003a. Disponível em: <[http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_70.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_70.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto Supremo n. 085 PCM, de 30 de outubro de 2003. Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 30 out. 2003b. Disponível em: <<http://sinia.minam.gob.pe/normas/reglamento-estandares-nacionales-calidad-ambiental-ruido>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ley n. 15.773, de 6 de dezembro de 1965. Estableciendo el sistema de peaje en las carreteras. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 6 dez. 1965. Disponível em: <<http://docs.peru.justia.com/federales/leyes/15773-dec-6-1965.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ley n. 24.829. Créase la superintendencia nacional de aduanas. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE. Disponível em: <<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/sunat/ley-24829.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ley n. 26.271, de 30 de dezembro de 1993. Aprueban Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 30 dez. 1993. Disponível em: <[http://www.leyes.congreso.gob.pe/DetLeyNume\\_1p.aspx?xNorma=6&xNumero=26271&xTipoNorma=0](http://www.leyes.congreso.gob.pe/DetLeyNume_1p.aspx?xNorma=6&xNumero=26271&xTipoNorma=0)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ley n. 27.867, de 27 de junho de 2003. Ley orgánica de gobiernos regionales. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 27 jun. 2003. Disponível em: <<http://portal.jne.gob.pe/informacionlegal/Documentos/Leyes%20Org%C3%A1nicas/LEY%20ORG%C3%81NICA%20DE%20GOBIERNOS%20REGIONALES.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei n. 27.972, de 27 de maio de 2003. Ley orgánica de municipalidades. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 27 mai. 2003c. Disponível em: <[http://www.leyes.congreso.gob.pe/DetLeyNume\\_1p.aspx?xNorma=6&xNumero=27972&xTipoNorma=0](http://www.leyes.congreso.gob.pe/DetLeyNume_1p.aspx?xNorma=6&xNumero=27972&xTipoNorma=0)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ley n. 28.256, de 19 de junho de 2004. Ley que regula el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 19 jun. 2004. Disponível em: <<http://sinia.minam.gob.pe/normas/ley-que-regula-transporte-terrestre-materiales-residuos-peligrosos>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ley n. 28.551, de 27 de maio de 2004. Ley que establece la obligación de elaborar y presentar planes de contingencia. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 27 mai. 2004. Disponível em: <<http://www.snmpe.org.pe/repositorio-legislacion/272-hidrocarburos/4063-ley-n-28551.html>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ley n. 29.237, de 2008. Ley que crea el sistema nacional de inspecciones técnicas vehiculares. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 2008d. Disponível em: <<http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29237.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Ley n. 29.380, de 16 de junho de 2009. Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías SUTRAN. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 16 jun. 2009c. Disponível em <[http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/Ley\\_29380.pdf](http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/Ley_29380.pdf)>. Acesso em: abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolución Directorial n. 31, de 24 de abril de 2009. Planes de Contingencia para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 24 abr. 2009. Disponível em: <[https://www.mtc.gob.pe/transportes/socioambientales/documentos/RD\\_Nro\\_031-2009-MTC-16.pdf](https://www.mtc.gob.pe/transportes/socioambientales/documentos/RD_Nro_031-2009-MTC-16.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolución Directorial n. 1.075, de 30 de setembro de 2016. Nuevos Lineamientos para la Elaboración de un Plan de Contingencia para el Transporte Terrestre de Materiales y/o Residuos Peligrosos. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 30 set. 2016. Disponível em: <[http://www.mtc.gob.pe/transportes/socioambientales/documentos/R.D.%20N%C2%B0%201075-2016-MTC\\_16.pdf](http://www.mtc.gob.pe/transportes/socioambientales/documentos/R.D.%20N%C2%B0%201075-2016-MTC_16.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolución Directorial n. 2.613 MTC, de 26 de junho de 2013. Aprueban Formato de la Hoja Resumen de Seguridad para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos y su Instructivo, así como otros Formatos. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 26 jun. 2013. Disponível em: <<http://busquedas.elperuano.com.pe/normaslegales/aprueban-formato-de-la>>

hoja-resumen-de-seguridad-para-el-tra-resolucion-directoral-n-2613-2013-mtc15-965714-1/>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolucion n. 25, de 20 de agosto de 1996. Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 20 ago. 1996. Disponível em: <[https://www.mtc.gob.pe/transportes/acuatico/documentos/normatividad/1\\_0\\_520.pdf](https://www.mtc.gob.pe/transportes/acuatico/documentos/normatividad/1_0_520.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolución n. 6.152, de 11 de setembro de 2009. Establece "instrucciones para la manifestación terrestre vía carretera". **Diario Oficial de la Republica Federativa de Chile**, Santiago, 28 set. 2009. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1006531>>. Acesso em: jun. 2017

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular n. 008, de 21 de abril de 1989. Aprova Condições Gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 abr. 1989. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=16480>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Circular n. 010, de 16 de junho de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 jun. 1995. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=797>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Circular n. 076, de 9 de fevereiro de 1999. Altera a Cláusula 11 – Vigência e Cancelamento do Contrato da Circular SUSEP n. 8/89. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 fev. 1999. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=6790>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Circular n. 171, de 22 de novembro de 2001. 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 n. 99.704, de 20 de novembro de 1990. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 nov. 2001. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=10637>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Circular n. 216, de 13 de dezembro 2002. Dispõe sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 dez. 2002. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=12273>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Circular n. 421, de 1 de abril de 2011. Estabelece as regras básicas para a comercialização do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Cargas (RCOTM-C) e disponibiliza, no endereço eletrônico da SUSEP, as condições contratuais do Plano Padronizado deste seguro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília,

DF, 1 abr. 2011. Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/textos/circ421.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Circular n. 471, de 28 de junho de 2013. Altera dispositivos da Circular Susep n. 008/1989. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 jun. 2013. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=31125>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Circular n. 488, de 22 de maio de 2014. Altera dispositivos da Circular Susep n. 171/2001. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 mai. 2014. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=32982>>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 61.867, de 7 de dezembro de 1967. Regulamenta os seguros obrigatórios previstos no artigo 20 do Decreto-lei n. 73, de 21 de novembro de 1966, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 7 dez. 1967. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/19501969/d61867.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/19501969/d61867.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 1.866, de 16 de abril de 1996. Dispõe sobre a execução do Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias, entre Brasil, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, de 16 de agosto de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 abr. 1996. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1996/D1866.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/D1866.htm)>. Acesso em: jun. 2017.

SUPERINTENDENCIA VALORES Y SEGUROS. Circular n. 2.121, de 18 de outubro de 2013.. Imparte normas sobre el seguro obligatorio de accidentes personales causados por vehículos motorizados con matrícula extranjera del artículo 60 de la ley n. 18.290, y establece formato y contenido del certificado del seguro. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, DF, 18 out. 2013. Disponível em: <[http://www.svs.cl/institucional/legislacion\\_normativa/normativa2.php?tiponorma=CIR&numero=2121&dd=&mm=&aa=&dd2=&mm2=&aa2=&buscar=&entidad\\_web=ALL&materia=ALL&enviado=1&hidden\\_mercado=S](http://www.svs.cl/institucional/legislacion_normativa/normativa2.php?tiponorma=CIR&numero=2121&dd=&mm=&aa=&dd2=&mm2=&aa2=&buscar=&entidad_web=ALL&materia=ALL&enviado=1&hidden_mercado=S)>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Circular n. 5.473, de 13 de dezembro de 1990. Poliza unica de seguro de responsabilidad del transportador por carretera en viaje internacional (daños a la (carga transportada)/certificado de seguro bilingue. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, DF, 13 dez. 1990. Disponível em: <[http://www.svs.cl/institucional/legislacion\\_normativa/normativa2.php?tiponorma=OFC&numero=5473&dd=&mm=&aa=&dd2=&mm2=&aa2=&buscar=&entidad\\_web=ALL&materia=ALL&enviado=1&hidden\\_mercado=S](http://www.svs.cl/institucional/legislacion_normativa/normativa2.php?tiponorma=OFC&numero=5473&dd=&mm=&aa=&dd2=&mm2=&aa2=&buscar=&entidad_web=ALL&materia=ALL&enviado=1&hidden_mercado=S)>. Acesso em: jun. 2017.



# APÊNDICES



# APÊNDICE 1 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA



# 1. Autorizações, documentos de transporte e serviços

## 1.1. Cargas

### 1.1.1. Agência Nacional de Transportes Terrestres (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 atualizar seus dados cadastrais a cada 3 (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 3 (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 9611, 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 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 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; requer 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 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 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.

### **1.1.2. Conselho Nacional de Trânsito (Contran)**

**Resolução Contran nº 341/10, de 25 de fevereiro de 2010 – Ementa:** 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.

Versa sobre o disposto na ementa.

**Resolução CONTRAN nº 349/10, de 17 de maio de 2010 – Ementa:** Dispõe sobre o transporte eventual de cargas ou de bicicletas nos veículos classificados nas espécies automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário.

Estabelece critérios para o transporte eventual de cargas e de bicicletas nos veículos classificados na espécie automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário. Fixa o peso máximo e o modo que as cargas devem ser acondicionadas e afixadas. Obriga o uso de segunda placa traseira de identificação nos veículos na hipótese do transporte eventual de carga ou de bicicleta resultar no encobrimento, total ou parcial, da placa traseira e versa sobre regras aplicáveis ao transporte eventual de cargas

**Resolução CONTRAN nº 564/2015**, de 25 de novembro de 2015 – Ementa: Fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres.

Autoriza unicamente os veículos especialmente fabricados ou adaptados para o transporte de contêineres o seu transporte nas vias terrestres abertas à circulação pública. Dispõe sobre a exigência do certificado do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), fixa alturas mínimas e máximas, dispõe sobre infrações e revoga as resoluções Contran nº 725 e 213.

### **1.1.3. 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).

### **1.1.4. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)**

**Resolução DNIT nº 01/2016**, de 14 de janeiro de 2016 – Ementa: Normas para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões e para o trânsito de veículos especiais em rodovias federais.

Regulamento o uso de rodovias federais por veículos ou combinações de veículos e equipamentos destinado ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões ao limite estabelecido nas legislações vigentes.

Aplica-se também às Rodovias Federais operadas sob regime de concessão ou delegação, atendendo-se às disposições dos respectivos contratos de concessão ou convênios de delegação observado o Código de trânsito Brasileiro e as Resoluções do CONTRAN.

### **1.1.5. 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 Mercosul. Sua utilização é obrigatória para viagens internacionais no tráfego bilateral entre o Brasil e outro país do Mercosul, mesmo quando o veículo estiver vazio. O preenchimento pode ser em português ou espanhol. 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.

### 1.1.6. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA)

**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 do DDA.

### 1.1.7. 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 de julho de 1995.
- 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.

### 1.1.8. 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 o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. O Ministério dos Transportes é o órgão responsável pela política de Transporte Multimodal de Cargas nos segmentos nacional e internacional, ressalvada a legislação vigente e os acordos, tratados e convenções internacionais. O exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal depende de prévia habilitação e registro no órgão federal designado na regulamentação desta Lei, que também exercerá funções de controle. O Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas evidencia o contrato de transporte multimodal 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. A emissão do Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas e o recebimento da carga pelo Operador de Transporte Multimodal dão eficácia ao contrato de transporte multimodal.

O Operador de Transporte Multimodal é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte multimodal, como se essas ações ou omissões fossem próprias, assim como pela execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino 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.

No caso de transporte multimodal de carga internacional, na importação ou na exportação, quando o desembarço não for realizado nos pontos de entrada ou saída do País, a concessão do regime especial de trânsito aduaneiro será considerada válida para todos os percursos no território nacional, independentemente de novas concessões. A documentação fiscal e os procedimentos atualmente exigidos dos transportadores deverão adequar-se ao Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas instituído por esta Lei.

**Decreto 1563/1995**, de 19 de julho de 1995 – Ementa: 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.

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. Ele deverá ter menção sobre o “Acordo de Transporte Multimodal Internacional no Mercosul”. A Responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cobre o período compreendido entre o momento em que recebe as mercadorias sob sua custódia, até a sua entrega ao destinatário. Ele será responsável pelas perdas e por danos às mercadorias, bem como por atrasos em sua entrega, se o motivo que originou a perda, os danos ou o atraso se deu quando as mercadorias estavam sob sua custódia.

As controvérsias que surgirem entre os Estados-partes em decorrência da aplicação, da interpretação ou do descumprimento das disposições contidas no presente Acordo serão resolvidas mediante negociações técnicas diretas. Se, mediante tais negociações, não se alcançar um acordo ou se a controvérsia só for solucionada parcialmente, serão aplicados os procedimentos previstos no sistema de Solução de Controvérsias vigente entre os Estados-partes do Tratado de Assunção.

**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.

**Decreto nº 6.870/2009**, de 4 de junho de 2009 – Ementa: Dispõe sobre a vigência de Decisões do Conselho do Mercado Comum, Resolução do Grupo Mercado Comum e de Diretrizes da Comissão de Comércio do Mercosul.

A presente Decisão deverá ser incorporada aos ordenamentos jurídicos nacionais dos Estados-partes do Mercosul.

Normatiza o despacho aduaneiro de mercadorias, estabelecendo normas para o ingresso e saída de mercadorias do território aduaneiro do Mercosul; dentre essas normas consta: controle aduaneiro; declaração de chegada; tratamento a dispensar à mercadoria; descarga; depósito temporário ou provisório de importação.

A presente Decisão também aprova o Convênio de Cooperação, Intercâmbio de Informação, Consulta de Dados e Assistência Mútua entre as Administrações Aduaneiras do Mercosul. Através deste Convênio, as Administrações Aduaneiras se comprometem em prestar assistência mútua entre si, por meio de intercâmbio de informações e consultas necessárias para assegurar a correta aplicação da legislação aduaneira, facilitar o comércio, além de prevenir e reprimir os ilícitos aduaneiros.

Estabelece ainda a Norma de Aplicação sobre a Valoração Aduaneira de Mercadorias. Fica decidido que a base de cálculo do Imposto de Importação será o valor aduaneiro das mercadorias importadas, determinado conforme as normas do Acordo sobre implementação do art. 8º do General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), assim como as demais disposições relacionadas a ele e procedentes do ordenamento jurídico do Mercosul.

O valor aduaneiro das mercadorias importadas será a base para a aplicação da Tarifa Externa Comum. Fica disposto também os elementos a serem incluídos no cálculo do valor da tarifa aduaneira.

A presente Decisão dispõe ainda sobre a Especificação de Características Técnicas da Infraestrutura Informática para o Intercâmbio Eletrônico de Informações de Operações Aduaneiras através do Sistema de Intercâmbio de Informação de Registros Aduaneiros (INDIRA).

Normatiza a interconexão entre aduanas dos Estados-partes, para os sistemas que requeiram transferência parcial ou total de dados, consta também recomendações de aplicação de padrões globais e particulares de cada Estado-parte.

O Decreto ainda aprova o “Regime Aduaneiro de Bagagem no Mercosul”, dispondo sobre categorias de viajantes; declaração de bagagem; valoração de bagagem; isenções; proibições; exclusões; extravio de bagagem; limites de isenção para bagagem acompanhada; bagagem desacompanhada.

Estabelece também a Norma Relativa ao Transporte de Encomendas em Ônibus de Passageiros de Linha Regular Habilitados para Viagens Internacionais; a Norma de Controle Aduaneiro das Administrações Aduaneiras do Mercosul; e a Norma Relativa à Gestão de Risco Aduaneiro (a ser aplicada à gestão de risco ao ingresso, permanência, transporte, circulação, armazenamento e saída de mercadorias, unidades de carga e meios de transporte que operem nos Estados-partes).

## 1.2. Passageiros

### 1.2.1. 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 Diário Oficial da União (DOU), para conhecimento e manifestação de terceiros e interessados, em R\$ 290,00 (duzentos e noventa reais).

Tal despesa está relacionada à divulgação e tramitação de pedidos relativos aos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional.

**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.

Instituir 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 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 1.166**, 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, Alteração do Certificado de Registro para Fretamento; os prazos; autorizações de viagem para fretamento contínuo, fretamento turístico e do fretamento eventual, autorizações especiais e transporte próprio; as obrigações da autorizatária; da forma de prestação de serviço, documentos de porte obrigatório, dos ônibus, das bagagens, o pessoal da autorizatária; comunicação de ocorrências, do Seguro de Responsabilidade Civil; fiscalização; infrações e penalidades.

**Resolução ANTT nº 1.249**, de 21 de dezembro de 2005 – Ementa: Suspende a vigência dos arts. 34 e 43 da Resolução nº 1.166, de 5 de outubro de 2005.

Não sujeita à harmonização.

**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 seguintes 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 Autorizatárias (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 2.760**, 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 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.

**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 3.442**, 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 3.524**, 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: o consumidor deve 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 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 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, 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 3.684**, 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 3.752**, 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 nos Anexos I e II, 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, autorizatárias e autorizatárias especiais de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, concessionárias de serviços de transporte ferroviário regular de passageiros e autorizatárias 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 3.923**, de 5 de novembro de 2012.

Altera os arts. 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 4.009**, de 6 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: criança, 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.**

Regulamenta, fundamentada na Lei nº 10.233/2001, a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros sob o regime de autorização. Versa sobre o termo de autorização de serviços regulares, o seu requerimento e os documentos comprobatórios.

Versa sobre a licença operacional, sobre a frota, sobre a frequência mínima, sobre os terminais, garagens, pontos de apoio e de parada. Sobre os motoristas cadastrados.

Versa sobre o processo seletivo público, sobre a execução dos serviços, atendimento do mercado, operação das linhas, transferência dos mercados, tarifa, penalidades, extinção e intervenção.

**Resolução ANTT nº 4.777/2015**, de 6 de julho de 2017 – Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento.

Dispõe sobre a competência da ANTT para autorizar a prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento sob as formas: turístico; eventual; e contínuo.

Versa sobre a autorização para a prestação do serviço, sobre a fiscalização e aspectos trabalhistas, sobre os veículos aptos à realização do transporte, e a futura alteração da frota e atualização do cadastro, da operação do serviço, da licença de viagem para o Fretamento turístico ou eventual, da licença de viagem para o fretamento contínuo, do seguro de responsabilidade civil, do regime das bagagens, entre outras disposições.

**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.

**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.

### 1.2.2. Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

**Resolução CONTRAN nº 211/06**, de 13 de novembro de 2006 – Requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Cargas (CVC), a que se referem os arts. 97, 99 e 314 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Versa sobre a Autorização Especial de Trânsito (AET) para veículos com peso bruto total acima de 57 t ou com comprimento total acima de 19,80 m, a qual poderá ser concedida pelo Órgão Executivo Rodoviário da União, dos Estados, dos Municípios ou do Distrito Federal.

### 1.2.3. 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.

#### 1.2.4. Presidência da República

**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.

Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências. Cabe à União explorar, diretamente ou mediante permissão ou autorização, os serviços rodoviários interestadual e internacional de transporte coletivo de passageiros. Os serviços de que trata este Decreto serão delegados mediante:

I – permissão, sempre precedida de licitação, nos casos de transporte rodoviário de passageiros interestadual e internacional.

II – autorização, nos casos de: transporte rodoviário internacional em período de temporada turística; prestação de serviços em caráter emergencial; transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob regime de fretamento contínuo; transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob regime de fretamento eventual ou turístico.

O regime jurídico dos contratos de que trata este Decreto confere à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em relação a eles, a prerrogativa de alterá-los, unilateralmente, e bem assim de modificar a prestação dos serviços delegados, para melhor adequá-los às finalidades de interesse público, respeitados os direitos da transportadora.

Além disso, o decreto dispõe especificamente sobre a licitação para outorga de serviços, contratos, extinção dos contratos, tarifas, direitos e obrigações dos usuários, encargos do poder concedente, encargos da transportadora, serviços especiais, prestação de serviços em caráter emergencial, forma de execução dos serviços, modificações de serviço, Veículos, Pessoal da Transportadora, Terminais Rodoviários, dos Pontos de Parada e de apoio, bilhetes de passagem e sua venda, bagagem e das encomendas, qualidade dos serviços, fiscalização, Infrações e penalidades, recursos.

**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 2 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 nº 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.

**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.

**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 de responsável sem expressa autorização judicial; quando se tratar de viagem ao exterior, a autorização é dispensável se a criança ou o adolescente (i) estiver acompanhado de ambos os pais ou responsável; (ii) viajar na companhia de um dos pais, autorizado expressamente pelo outro por meio 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.

**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.

### **1.2.5. 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.

## 1.3. Passageiros e cargas

### 1.3.1. 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 5 de março de 2009 – Ementa: Aprova o Glossário dos Termos e Conceitos Técnicos utilizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na regulamentação da prestação dos serviços de transportes terrestres.

**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 3.251**, de 9 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.

### 1.3.2. 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 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 art. 3º 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”.

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 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.

### 1.3.3. 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.

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

### 2.1. Cargas

#### 2.1.1. 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” (ANTT, 2015).

## 2.2. Passageiros

### 2.2.1. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução ANTT nº 05**, 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, 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).

**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 a harmonização, por tratar de reajuste pontual de tarifa.

Não sujeita à harmonização.

**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 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 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 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 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.

Norma cujos destinatários são as empresas Permissionárias do Transporte Rodoviário de Passageiros, e 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 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 2.772**, 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: (Alterado pela Resolução nº 4.305, de 3.4.14).

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: (Alterado pela Resolução nº 4.305, de 3.4.14).

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 (ANTT), 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 art. 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, 2014).

**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 arts. 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” (ANTT, 2015).

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 PAFECF, 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 autorizatária 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.

**Resolução ANTT nº 5.123**, de 22 de junho de 2016 – Ementa: Autoriza o reajuste do coeficiente tarifário do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.

Autoriza o reajuste do coeficiente tarifário dos serviços que indica.

## 2.2.2. 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, 2009).

## 2.3. Cargas e passageiros

### 2.3.1. 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 a 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 Vale Pedágio 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 autorizadas, não inscritos na Dívida Ativa, resultantes de infrações à legislação da ANTT, observados os critérios ora estabelecidos.

Não sujeita à harmonização.

## 3. Seguros

### 3.1. Cargas

#### 3.1.1. Conselho Nacional de Seguros Privados

**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 219**, de 2010 – Ementa: Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga (RCTR-C).

Divulga as Condições Gerais, Coberturas Adicionais, Cláusulas Específicas e Modelos de Proposta, Apólice, Certificado e Averbação para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga, nos termos dos Títulos I, II, III e IV, que são parte integrante da Resolução.

#### 3.1.2. Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

**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 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 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 (RCOTM-C) em desacordo com as disposições desta Circular.

## 3.2. Passageiros

### 3.2.1. Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

**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.

**Circular SUSEP nº 471**, de 28 de junho de 2013 – Ementa: Altera dispositivos da Circular SUSEP nº 008/1989.

### 3.2.2. Conselho Nacional de Seguros Privados

**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.

### 3.3. Cargas e passageiros

#### 3.3.1. 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 a Resolução CONTRAN nº 362/2010 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.

#### 3.3.2. Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

**Circular SUSEP nº 010**, de 16 de junho de 1995.

Aprova as Condições Gerais e o Certificado de Apólice única para o Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário e/ou Condutor de Veículos Terrestres (automóvel de passeio – particular ou de aluguel) não matriculados no país de ingresso em viagem internacional – danos causados a pessoas ou objetos não transportados nos termos dos seus Anexos I e II, respectivamente, que são parte integrante dessa Circular.

**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 de abril de 1989.

Inclui na Cláusula 11 – Vigência e cancelamento do contrato da Circular SUSEP nº008/89 o subitem 11.2.

**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 por meio do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

Aplicam-se ao Seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional (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 Circular SUSEP nº 491, de 9 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 488**, de 22 de maio de 2014 – Ementa: Altera dispositivos da Circular Susep nº 171/2001.

**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.

### 3.3.3. Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP)

**Resolução CNSP nº 344**, de 26 de dezembro de 2016 – Ementa: Dispõe sobre as regras e os critérios para estruturação, comercialização e operacionalização do Seguro de Vida Universal [essa resolução entrará em vigor em 120 (cento e vinte) dias após sua publicação].

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.

Resolução CNSP nº 17/68: Operacionaliza o RCTR-VI.

### 3.3.4. 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.

**Decreto nº 61.867**, de 7 de dezembro de 1967. Ementa: Regulamenta os seguros obrigatórios previstos no art. 20 do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, e dá outras providências.

**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, de 19 de dezembro de 1974.

**Decreto nº 1.866**, de 16 de abril de 1996 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias, entre Brasil, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, de 16 de agosto de 1995.

O Acordo foi internalizado pelo Brasil, pelo Chile e pelo Peru, respectivamente, por meio das seguintes normativas: Decreto nº 1.866 de 16 de abril de 1996, Decreto nº 442, de 18 de julho de 2001 e Decreto Supremo nº 011/96/MTC, de 6 de setembro de 1996. O Acordo torna o remetente responsável frente ao transportador pelos danos a pessoas, materiais e outras mercadorias, assim como pelos gastos causados por defeitos na embalagem das mercadorias, a menos que tais defeitos já fossem de conhecimento do transportador no momento no qual se responsabilizou pelas mercadorias.

**Lei nº 11.482**, de 2007 – Ementa: Efetua alterações na tabela do imposto de renda da pessoa física; dispõe sobre a redução a 0 (zero) da alíquota da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira (CPMF) nas hipóteses que menciona; altera as leis nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.128, de 28 de junho de 2005, 9.311, de 24 de outubro de 1996, 10.260, de 12 de julho de 2001, 6.194, de 19 de dezembro de 1974, 8.387, de 30 de dezembro de 1991, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 6.094, de 30 de agosto de 1974, 8.884, de 11 de junho de 1994, 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.706, de 14 de setembro de 1993; revoga dispositivos das leis nº 11.119, de 25 de maio de 2005, 11.311, de 13 de junho de 2006, 11.196, de 21 de novembro de 2005, e do Decreto-lei nº 2.433, de 19 de maio de 1988; e dá outras providências.

**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.

**Lei nº 11.945**, de 2009 – Ementa: Altera a legislação tributária federal e dá outras providências.

## 4. Produtos perigosos

### 4.1. Cargas

#### 4.1.1. 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 Perigosos 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.

#### **4.1.2. 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 obedecerão à legislação específica.

**Portaria MT nº. 22**, de 19 de janeiro de 2001 – Ementa: Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Mercosul.

**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."

## 5. Normas técnicas

### 5.1. Cargas

#### 5.1.1. 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; ficam proibidos produtos perigosos; limites de peso e dimensões da carga serão fixados pelas legislações federal, estadual ou municipal.

**Resolução CONTRAN nº 132**, de 2 de abril de 2002 – Ementa: Estabelece a obrigatoriedade de utilização de película refletiva para prover melhores condições de visibilidade diurna e noturna em veículos de transporte de carga em circulação.

Estabelece a obrigatoriedade de utilização de película refletiva para prover melhores condições de visibilidade diurna e noturna em veículos de transporte de carga circulação, com Peso Bruto Total (PBT) superior a 4.536 kg. O Anexo traz os detalhes sobre o dispositivo. A película deve ser afixada nas laterais e na traseira do veículo, ao longo da borda inferior, alternando os segmentos de cores vermelha e branca, dispostos horizontal e uniformemente.

**Resolução CONTRAN nº 181**, de 1º de setembro de 2005 – Ementa: Disciplina a instalação de múltiplos tanques, tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível líquido em veículos, dedicados à sua propulsão ou operação de seus equipamentos especializados e dá outras providências.

Disciplina a instalação de múltiplos tanques, tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível líquido em veículos, dedicados à sua propulsão ou operação de seus equipamentos especializados e dá outras providências. A instalação de tanque suplementar de combustível somente será permitida em caminhões, caminhões-tratores, reboques e semirreboques. É permitida a instalação de mais de 1 (um) tanque suplementar, com capacidade máxima de 1.200 l.

**Resolução CONTRAN nº 210**, de 13 de novembro de 2006 – Estabelece os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres e dá outras providências.

Impõe limites para as dimensões para os veículos, com ou sem cargas, estabelecendo a largura, altura e o comprimento total máximo.

**Resolução CONTRAN nº 305**, de 6 de março de 2009 – Ementa: Estabelece requisitos de segurança necessários à circulação de Combinações para Transporte de Veículos (CTV) e Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas (CTVP).

Estabelece requisitos de segurança necessários à circulação de Combinações para Transporte de Veículos (CTV) e Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas (CTVP). As CTVs e as CTVPs cujas dimensões excedam aos limites previstos na Resolução CONTRAN nº 210/2006 só poderão circular nas vias portando Autorização Especial de Trânsito (AET), em conformidade com as configurações previstas nos Anexos da resolução.

**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 Departamento Nacional de Trânsito (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) 16.141 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), sendo dispositivo de segurança primário, secundário e terciário. O disposto nessa 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 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 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 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.

### 5.1.2. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA)

**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 dessa 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.

## 5.2. Passageiros

### 5.2.1. Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

**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” (CONTRAN, 2009).

**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 pessoas com deficiência. 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 ou importado.

**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.

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 ou importado. Os veículos de transporte público coletivo de passageiros e transporte de passageiros tipos micro-ônibus e ônibus, categoria M3, de fabricação nacional e importados, fabricados a partir de 1º de janeiro de 2014, deverão atender aos requisitos da Resolução quanto à estabilidade, estrutural, condições dos bancos, cintos de segurança, sistema de retenção da cadeira de rodas, sistema de planos de referência, janelas de emergência e proteção anti-intrusão.

**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 593**, de 24 de maio de 2016 – Ementa: Estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4.

Estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados de cargas e reboques.

**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 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 tipos 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.

## 5.3. Cargas e passageiros

### 5.3.1. Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)

**Resolução Conama nº 8**, de 31 de agosto de 1993

Complementa a Resolução no 18/86, que institui, em caráter nacional, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), estabelecendo limites máximos de emissão de poluentes para os motores destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados. Traz tabelas com os limites máximos de emissão de gases para motores de veículos pesados.

**Resolução Conama nº 18**, de 31 de agosto de 1993

Dispõe sobre a criação do Programa de Controle de Poluição do Ar por veículos Automotores – PROCONVE.

**Resolução Conama nº 272**, de 14 de setembro de 2000

Dispõe sobre os limites máximos de ruído para os veículos nacionais e importados em aceleração, exceto motocicletas, motonetas, ciclomotores e veículos assemelhados. Traz tabelas para os limites máximos de ruídos para veículos em aceleração.

### 5.3.2. 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 Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (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 35**, de 21 de maio de 1998 – Ementa: Estabelece método de ensaio para medição de pressão sonora por buzina ou equipamento similar.

Estabelece método de ensaio para medição de pressão sonora por buzina. Todos os veículos automotores, nacionais ou importados, produzidos a partir de 1º de janeiro de 1999, deverão obedecer, nas vias urbanas, o nível máximo permissível de pressão sonora emitida por buzina ou equipamento similar, de 104 decibéis. Já os veículos automotores, nacionais ou importados, produzidos a partir de 1º de janeiro de 2002, deverão obedecer ao nível mínimo permissível de pressão sonora emitida por buzina ou equipamento similar, de 93 decibéis.

**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 (CTB).

O cinto de segurança deverá atender à Norma Brasileira (NBR) 7.337; 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 art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

**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 art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

**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 art. 280, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

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” (CONTRAN, 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 para-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 CONTRAN nº 157/2004, de 22 de abril, que fixa as especificações para os extintores de incêndio.

Revoga o § 1º do art. 7º da Resolução CONTRAN nº 157/2004 e altera alguns artigos.

**Resolução CONTRAN nº 224**, de 9 de fevereiro de 2006 – Ementa: Estabelece requisitos de desempenho dos sistemas limpador e lavador do para-brisa, para fins de homologação de veículos automotores.

Estabelece requisitos de desempenho dos sistemas limpador e lavador do para-brisa para fins de homologação de veículos automotores destinados ao transporte de passageiros com até nove lugares sentados, incluindo o condutor, e os veículos destinados ao transporte de carga com peso bruto não superior a 3,5 t, tendo pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima superior a 25 km/h. deverão estar equipados com sistemas de limpador e lavador de para-brisas que atendam às características e aos requisitos de desempenho especificados na Resolução. Além das especificações, a resolução trata sobre os procedimentos de ensaio e avaliação, as relações dimensionais e zonas de visão do dispositivo.

**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 ou ao encarregador 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, lacre, 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 CONTRAN nº 231/2007.

**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 (CITV) quando expirado no país de trânsito ou de destino.

Estende a vigência do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV), 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 art. 111 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

**Resolução CONTRAN nº 258**, de 30 de novembro de 2007 – Ementa: Regulamenta os arts. 231, inciso X, e 323 do Código Trânsito Brasileiro (CTB), 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 CONTRAN nº 157, de 22 de abril de 2004, 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...” (CONTRAN, 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 (RENAVAM), de veículos automotores pertencentes a missões diplomáticas e a delegações especiais, a agentes diplomáticos, a 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 arts. 117, 230-XXI, 231-V e X do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

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 9503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e dá outras providências.

É necessário efetuar uma inspeção de segurança veicular para emissão do Certificado de Segurança Veicular (CSV), conforme regulamentação Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), expedido por Instituição Técnica Licenciada pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Fica proibida a modificação da estrutura original de fábrica dos veículos para aumentar a capacidade de carga, visando ao 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 Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama), ou aposição de seu número 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 CONTRAN nº 227/2007, de 9 de fevereiro, 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 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 319**, de 5 de junho de 2009 – Ementa: Altera os arts. 8º, 9º e o anexo da Resolução CONTRAN nº 292/2008, que dispõe sobre modificações de veículos previstas nos arts. 98 e 106, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Altera o texto para: “art. 8º Ficam proibidas: IV – A adaptação de 4º eixo em caminhão, salvo quando se tratar de eixo direcional ou auto direcional” (CONTRAN, 2009). Altera a alínea “b” e suprime a alínea “c” do art. 9º da Resolução CONTRAN nº 292/2008: b) eixo direcional e eixo auto direcional 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 art. 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” (CONTRAN, 2009).

**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.

Atribui 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 366**, de 24 de novembro de 2010 – Ementa: Altera dispositivo do Anexo das resoluções CONTRAN nº 128/2001 e 132/2002, que tratam do uso obrigatório de película refletiva.

Altera dispositivo do Anexo das resoluções CONTRAN nº 128/2001 e 132/2002, que tratam do uso obrigatório de película refletiva. 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 33,33% (trinta e três vírgula trinta e três por cento) da extensão das bordas laterais e 80% (oitenta por cento) das bordas traseiras do veículo da frota em circulação.

**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: Referenda a Deliberação nº 107, de 28 de janeiro de 2011, que alterou o art. 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 Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) dos processos administrativos por parte do Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF).

**Resolução CONTRAN nº 380**, de 28 de abril de 2011 – Ementa: Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas (ABS).

Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas (ABS) para veículos de passageiros, cargas e reboques.

**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 Transito Brasileiro.

Altera o art. 3º da Resolução sobre fiscalização; e o item “I. Definição” do Anexo I.

**Resolução CONTRAN nº 466**, de 11 de dezembro de 2013 – Ementa: Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular.

Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular, definindo que a atividade é de responsabilidade dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, podendo 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, bem como a legitimidade da propriedade; se as características originais dos veículos e seus agregados foram modificados e, caso constatada alguma alteração, se esta foi autorizada e regularizada; e se os equipamentos obrigatórios dos veículos estão de acordo com o imposto pelas Normas Técnicas (NT) de cada um deles.

**Resolução CONTRAN nº 467**, de 11 de dezembro de 2013 – Ementa: Altera o prazo previsto no art. 17 da Resolução CONTRAN nº 258/2007, com redação dada pelas resoluções nº 365/2010 e 403/2012, que regulamenta os arts. 231, X e 323 do Código de Transito Brasileiro (CTB), 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” (CONTRAN, 2013).

**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 Transito Brasileiro (CTB).

Modifica os arts. 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 arts. 5º e 9º da Resolução CONTRAN nº 258, de 30 de novembro de 2007, que regulamenta os arts. 231 e 323 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância e dá outras providências.

**Resolução CONTRAN nº 492**, de 5 de junho de 2014 – Ementa: Altera o art. 1º da Resolução CONTRAN nº 558/1980, que dispõe sobre a fabricação e reforma de pneus.

Altera o art. 1º, da Resolução CONTRAN nº 558/1980. Dispõe sobre a fabricação e reforma de pneus. Os veículos novos assemelhados ou deles derivados, automotores, elétricos, reboques ou semirreboques, de produção nacional ou importados, somente poderão ser comercializados no país quando equipados com pneus novos que estejam em conformidade com os Regulamentos Técnicos do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO).

**Resolução CONTRAN nº 503**, de 23 de setembro de 2014 – Ementa: Acrescenta o art. 17-A à Resolução CONTRAN nº 258, de 30 de novembro de 2007, que regulamenta os arts. 231 e 323 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância e 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” (CONTRAN, 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 os textos para: “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” (CONTRAN, 2015).

**Resolução CONTRAN nº 540**, de 15 de julho de 2015 – Ementa: Dispõe sobre o conjunto roda e pneu sobressalente de uso temporário e sistemas alternativos.

Dispõe sobre o conjunto roda e pneu sobressalente de uso temporário e sistemas alternativos. As especificações necessárias e os ensaios de prova para o conjunto estão apresentados nos Anexos da Resolução.

**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 5 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” (CONTRAN, 2015).

**Resolução CONTRAN nº 565**, de 25 de outubro de 2015 – Ementa: Altera a Resolução CONTRAN nº 62, de 21 de maio de 1998.

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 t para o tandem duplo e de 25,5 t para o tandem triplo.

**Resolução CONTRAN nº 580**, de 24 de fevereiro de 2016 – Ementa: Acrescenta parágrafo único ao 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 art. 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/GMC 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 3 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” (CONTRAN, 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 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/GMC nº 33/14.

## 6. Infrações e sanções

### 6.1. Cargas

#### 6.1.1. 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 peso e dimensões de veículos e dá outras providências.

Estabelece os procedimentos administrativos complementares a 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 Código de Trânsito Brasileiro (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 Conselho Nacional de Trânsito (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).

### 6.2. Passageiros

#### 6.2.1. 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). Altera a Resolução ANTT nº233/2003.

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 e 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 (JMJ).

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**, 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. Traz em seu anexo o roteiro de avaliação em relação aos requisitos especificados.

Não sujeita à harmonização.

## 6.2.2. Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRF)

**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.

## 6.3. Cargas e passageiros

### 6.3.1. Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

**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 1.723**, de 9 de novembro de 2006 – Ementa: Dá nova redação à alínea a do art. 2º da Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003.

A alínea a do art. 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, a Resolução nº 442, de 17 de fevereiro de 2004, a Resolução nº 422, de 12 de fevereiro de 2004 e a Resolução nº 4.633, de 5 de março de 2015.

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 e a Resolução nº 442, de 17 de fevereiro de 2004.

Não sujeita à harmonização.

### 6.3.2. 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 à qual se refere o art. 124, c.c. art. 230, inciso I do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

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 471**, de 18 de dezembro de 2013 – Ementa: Regulamenta a fiscalização de trânsito por intermédio de vídeo monitoramento em estradas e rodovias, nos termos do § 2º do art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A autoridade ou o agente da autoridade de trânsito, exercendo a fiscalização remota por meio de sistemas de vídeo monitoramento, poderão autuar condutores e veículos, cujas infrações por descumprimento das normas gerais de circulação e conduta tenham sido detectadas “online” 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 kg, para cumprimento das disposições da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. A fiscalização será dada 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 (por Exemplo, é vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas 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 nessa 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 atuador 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)” (CONTRAN, 2015). Altera a Resolução CONTRAN nº 404, de 12 de junho de 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 Guia de Pagamento e Notificação de Veículo Estrangeiro (GPNVE), 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.

### 6.3.3. 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, a outorgas dos serviços, 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.



## APÊNDICE 2 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO CHILENA



# 1. Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços

## 1.1. Cargas

### 1.1.1. Congresso Nacional

**Lei nº 19.872/2003:** Cria o Registro Nacional de transporte de carga terrestre.

Modifica a Lei nº 18.290, a lei de trânsito. Incorpora o art. 34 bis que cria o Registro Especial de reboques e semirreboques destinado àqueles que ultrapassem 3.860 quilos. O certificado de inscrição deverá conter o peso bruto veicular, o número e a disposição dos eixos, tipo de carroceria, placa patente única, e disposto no inciso 4º do art. 47 da Lei nº 18.290.

### 1.1.2. Ministerio de Hacienda

**Resolução nº 2.519/2007:** Normas sobre a confecção de Manifestos de Carga.

Modifica o Capítulo II do Compêndio de Normas Aduaneiras, no que se refere à confecção do manifesto de carga. Incorpora o seguinte parágrafo com o numeral 1.5: "Em caso do manifesto de carga, quando não se trate do transporte marítimo, poderá ser aceito em inglês. Já, quando se trata do Manifesto Internacional de Carga por Rodovia/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), será aceito, além do castelhano, o escrito em português" (CHILE, 2007).

**Resolução nº 6.152/2009:** Estabelece "instruções para a declaração terrestre via rodovia" (CHILE, 2009).

Dispõe sobre o MIC/DTA, seu marco de aplicação, a tramitação eletrônica e demais normativas a respeito do Manifesto e da Declaração.

**Resolução nº 6.992/2016:** Modifica as normas referentes ao regime de trânsito da Compilação de Normas Aduaneiras.

Modifica os numerais 19, 20 e 21 do Capítulo III da Compilação de Normas Aduaneiras. Modifica a definição de trânsito. Estabelece os tipos de documentos que devem ser apresentados para tramitar uma operação de trânsito: a) MIC/DTA; b) Declaração de Trânsito Interno (DTI). E os documentos que servem de base para a confecção da Declaração de Trânsito (DTA) e o modo de confecção da DTI. Estabelece os pontos de acesso para o trânsito, a possibilidade de as mercadorias serem objeto de reconhecimento, as formas de garantir a destinação e versa sobre esclarecimentos, devoluções e anulações das DTIs, entre outras tratativas.

### 1.1.3. Ministerio de Obras Públicas (MOP)

**Decreto nº 158/1980:** Fixa o peso máximo dos veículos que podem circular por caminhos públicos.

Derroga o Decreto nº 572/1975. Proíbe a circulação por vias públicas de veículos de qualquer espécie, à exceção dos veículos de emergência da Dirección de Vialidad, que excedam os limites estipulados. Lista os pesos permitidos por eixo ou por conjunto de eixos.

Também analisado em infrações e sanções.

### 1.1.4. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

**Decreto nº 380/1982:** Promulga o convênio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercadorias.

Aprova o Convênio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercadorias e seus anexos, aprovado em Genebra, Suíça. Versa sobre a emissão de documento de transporte multimodal, podendo este ser negociável ou não negociável. Dispõe sobre sua forma e conteúdo.

Versa sobre a responsabilidade do operador de transporte multimodal, a respeito da carga, dos seus empregados, agentes e outras pessoas. Versa sobre as causas concorrentes, a limitação da responsabilidade, os danos e a responsabilidade extracontratual.

Dispõe sobre normas especiais relativas a mercadorias perigosas e a sua sinalização adequada, à obrigação do expedidor de informar o operador sobre os perigos das mercadorias e, em caso de não comunicação, o operador poderá, a qualquer momento, descartar, destruir ou transformar em mercadoria inofensiva sem que haja a possibilidade de indenização, assim como o expedidor será responsável por quaisquer prejuízos resultantes da expedição de tais mercadorias.

Em sua parte V, reclamações e ações, versa sobre avisos de perdas, danos e atrasos; sobre prescrição das ações; jurisdição, procedimentos de arbitragem, estipulações contratuais, avaria e outro convênios.

Versa também acerca de questões aduaneiras e disposições finais.

**Decreto nº 75/1987:** Estabelece condições para o transporte de cargas indicados

Não é permitido o transporte de carga nos tetos das cabines e nem se admite levá-las de forma que a largura da carroceria seja excedida. A carga não poderá sobressair o extremo anterior em veículos motorizados ou a cabeça dos animais de carga, quando se tratar de veículos com tração animal. Pela parte posterior, a carga não deverá arrastar nem sobressair do extremo do veículo mais de 2 metros, entre outras disposições.

Os veículos que transportam desperdícios, areia, cascalho, terra ou outros materiais, sejam sólidos ou líquidos, que possam escorrer ou cair ao solo, serão construídos de forma que não ocorram vazamentos de maneira alguma.

Traz outras disposições pertinentes às cargas de mau odor ou repugnantes, veículos destinados ao transporte de alimentos, gases liquefeitos, entre outras disposições.

**Decreto nº 104/1994:** Estabelece, no transporte internacional por rodovia, a normativa para suspender a licença complementar em situações indicadas.

Os empresários com licença originária de outros países signatários do ATIT, que tenham obtido licença complementar no Chile, deverão comunicar via fax toda modificação que experimente o documento provatório da designação de seu representante neste país, até o quinto dia após tal modificação. O não cumprimento dessa obrigação se sancionará com a suspensão de até 30 dias da licença complementar.

**Resolução nº 1.094/1987:** Cria o serviço de correio rápido internacional.

Cria o serviço de Correio Rápido Internacional (CAI-SEM) para os envios que contenham documentos de negócios e mercadorias destinados aos países com os quais a empresa de Correios do Chile haja previamente assinado acordos relativos à prestação deste serviço.

**Resolução nº 143/1989:** Dita normas para veículos de carga entre Bolívia e Chile.

As empresas ou empresários chilenos habilitados para efetuar transporte internacional terrestre de carga entre Chile e Bolívia deverão declarar no mês de agosto de cada ano haver realizado este transporte, sob pena de caducidade da concessão caso não seja cumprida esta norma, salvo que se prove a negativa de outorgada licença complementar respectiva.

**Resolução nº 54/1990:** Prorroga licenças originárias bilaterais para efetuar transporte internacional de cargas entre o Chile e o Uruguai.

Todas as licenças originárias bilaterais para efetuar transporte internacional de carga entre Chile e Uruguai, atualmente vigentes, serão automaticamente renovados por períodos iguais ao disposto na respectiva resolução.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 1.305/1998:** Cria o serviço postal internacional denominado Sur Postal.

Cria o serviço postal internacional denominado Sur Postal, para os envios destinados ou provenientes dos países do Mercosul e da Bolívia, com cujas administrações postais haja previamente assinado acordos relativos à prestação desses serviços, em que se estipularam os direitos e obrigações, os requisitos e procedimentos, entre outros.

**Resolução nº 1.434/1998:** Cria em caráter experimental e regulamenta o serviço postal denominado Valija Internacional (bagagem internacional).

Cria em caráter experimental pelo prazo de um ano, o serviço postal Valija Internacional (bagagem internacional) para os envios de empresas, organismos e instituições, destinados ou provenientes dos países do Mercosul e da Bolívia, com cujas administrações postais haja previamente assinado acordos relativos à prestação destes serviços, em que se estipularam os direitos e obrigações, os requisitos e procedimentos, entre outros.

**Resolução nº 12/2006:** Cria o serviço postal denominado Encomenda Internacional Registrada e fixa tarifas.

Cria e regulamenta o serviço postal denominado Encomenda Internacional Registrada para o âmbito internacional que consiste na admissão, no encaminhamento e na distribuição de envios com padrões preestabelecidos, com controle e seguimento computacional em todas suas etapas, que permite às pessoas naturais ou jurídicas intercambiar este tipo de envio, com ou sem valor comercial. Estabelece as características do serviço, a admissão, a distribuição, as tarifas, as proibições, as responsabilidades e direitos, tanto do expedidor quando do destinatário, e as indenizações.

**Resolução nº 1.085/2006:** Determina a Automóvil Club de Chile como entidade nacional facultada para outorgar licenças internacionais que habilitem a conduzir no estrangeiro.

Determina a corporação de direito privado Automóvil Club de Chile como entidade nacional facultada para outorgar Licenças Internacionais que habilitem a condução no estrangeiro, em concordância com o estabelecido na Convenção de Genebra sobre circulação por rodovias.

## 1.2. Passageiros

### 1.2.1. Congreso Nacional

**Lei nº 20.025/2005:** Modifica a Lei nº 19.284, com o objetivo de regular o uso de cães-guias, de sinal ou de serviço requerido por parte das pessoas com deficiência.

Complementa a Lei nº 19.284, que estabelece normas para a plena integração social de pessoas com deficiência, versando sobre o uso de cães-guias. Toda pessoa com deficiência terá o direito de ser acompanhada permanentemente por um cão de assistência, por todo edifício, construção, infraestrutura ou espaço de uso público, seja de propriedade privada ou pública, destinado a um uso que implique no convívio com outras pessoas.

Do mesmo modo, as pessoas com deficiência terão o direito de usufruir de qualquer meio de transporte terrestre ou marítimo de passageiros que preste serviços no território nacional, seja gratuito ou remunerado, público ou privado, individual ou coletivo.

Estes indivíduos não estarão sujeitos à cobrança de qualquer soma em dinheiro, nem estarão condicionados à outorga de nenhuma classe de garantia, salvo casos em que devam incorrer em um gasto adicional avaliável em dinheiro, o qual deverá ser informado previamente a quem o requeira.

Os cães de assistência deverão estar devidamente identificados, mediante o distintivo de caráter oficial que determine a lei. O treinamento dos cães estará a cargo de instituições com personalidade jurídica ou de pessoas naturais que cumpram as normas estabelecidas pelo regulamento. Estas instituições ou pessoas serão encarregadas de selecionar, criar e treinar cães para as pessoas com deficiência, além de preparar o dependente do cão para seu manejo e cuidado.

**Lei nº 20.271/2008:** Modifica o código de trabalho no que se refere à jornada de trabalho dos motoristas e auxiliares dos serviços de transporte de passageiros.

Modifica o art. 25 que fica com a seguinte redação: “A jornada ordinária de trabalho dos motoristas e auxiliares da locomoção coletiva interurbana, de serviços interurbanos de transporte de passageiros e dos que desempenhem a bordo de trens, será de cento e oitenta horas mensais. No caso de motoristas e auxiliares da locomoção coletiva interurbana e dos serviços interurbanos de transporte de passageiros, o tempo de descansos a bordo ou em terra e das esperas que lhes correspondam cumprir entre turnos laborais sem realizar trabalho, não será imputável a jornada e sua retribuição ou compensação se ajustará em acordo entre as partes.” (CHILE, 2008).

Incorpora o art. 25 bis com a seguinte redação: “A jornada ordinária de trabalho dos motoristas de carga terrestre interurbana não excederá cento e oitenta horas mensais, as quais não poderão ser distribuídas em menos de vinte e um dias. Os tempos de descanso a bordo ou em terra e as esperas a bordo ou no local de trabalho que lhes corresponda não será imputável a jornada, e sua retribuição ou compensação se ajustará em acordo entre as partes. A base de cálculo para o pagamento dos tempos de espera, não poderá ser inferior a proporção respectiva a 1,5 da remuneração mínima mensais. Contudo, os tempos de espera não poderão exceder um limite máximo de oitenta e oito horas mensais.

O trabalhador deverá ter um descanso mínimo ininterrupto de oito horas dentro de cada vinte e quatro horas.

Em nenhum caso o trabalhador poderá dirigir mais de cinco horas contínuas, depois das quais deverá ter um descanso cuja duração mínima será de duas horas. Nos casos de condução contínua inferior a cinco horas o condutor terá direito, ao término desta, a um descanso cuja duração mínima será de vinte e quatro minutos por hora conduzida. Em todo caso, esta obrigação se cumprirá em lugar habilitado mais próximo em que o veículo possa estacionar, sem obstruir a via pública. O caminhão deverá contar com uma cabine dormitório adequada para o descanso, sempre que este se realize total ou parcialmente a bordo deste.” (CHILE, 2008).

E, por último, incorpora o art. 26 bis: “Os trabalhadores que desempenhem como motorista ou auxiliar dos serviços de transporte rural coletivo de passageiros se regerá pelo artigo precedente. Sem prejuízo do trabalhador, se poderá pactuar com o empregador uma jornada ordinária de trabalho de cento e oitenta horas mensais distribuídas em pelo menos vinte dias ao mês. Em ambos casos, os tempos de descanso a bordo ou em terra e as esperas que lhes corresponda cumprir entre turnos laborais sem realizar trabalho, não será imputável a jornada, e sua retribuição ou compensação se ajustará em acordo entre as partes. Em nenhum caso os trabalhadores poderão conduzir por mais de cinco horas contínuas.

Se entenderá como serviços de transporte rural coletivo de passageiros, aqueles que cumpram com os requisitos que determina disposições do Ministério de Transportes e Telecomunicações.” (CHILE, 2008).

## 1.2.2. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

**Resolução nº 2.446/2016:** Aprova as bases de licitação e seus anexos para outorgar concessões para prestar serviços de transporte internacional terrestre de passageiros.

Alinhada com o disposto no ATIT, esta resolução traz os requisitos essenciais para a abertura de licitações para a entrega em concessão de serviços internacionais de transporte terrestre de passageiros pelas rotas e frequências acordadas bilateralmente com os países aderentes do ATIT, assim como os requisitos para as empresas postulantes. Estabelece o calendário, as bases técnicas, as características da concessão, as bases administrativas, os critérios para a escolha, o procedimento de assinatura do contrato e disposições em caso de descumprimentos e suas respectivas sanções. Da

mesma forma, estabelece os procedimentos de fiscalização e controle. Em anexo, há ainda o formulário de postulação.

**Decreto nº 212/1992:** Regulamento dos serviços nacionais de transporte público de passageiros.

O Regulamento se aplica aos serviços de transporte nacional de passageiros, coletivos ou individuais, público e remunerado, que se efetue com veículos motorizados por rua, caminhos e demais vias públicas, rurais ou urbanas, caminhos vicinais ou particulares destinados ao uso público de todo o território da República do Chile.

O MTT é responsável pelo Registro Nacional de Serviços de Transporte de Passageiros, que funciona como um cadastro global obrigatório a todas as modalidades de serviços de transporte público remunerado de passageiros, assim como os veículos destinados à prestação desse serviço. Dispõe sobre o processo e os requisitos de inscrição. Estabelece os requisitos mínimos dos serviços. Dispõe sobre as modificações das inscrições no Registro Nacional.

Os serviços de transporte público remunerado de passageiros poderão ser prestados com ônibus, trólebus, micro-ônibus e automóveis de aluguel. Estes últimos poderão prestar serviços de táxi básico, coletivo ou de turismo.

Dispõe sobre as normas relativas à operação de tais serviços.

### 1.2.3. Ministerio del Interior

**Decreto nº 237/1995:** Autoriza circulação de veículos nos termos que indica.

Autoriza a circulação dos veículos indicados nos sábados à tarde, domingos e feriados.

## 1.3. Cargas e Passageiros

### 1.3.1. Congreso Nacional

**Lei nº 20.046/2005:** Modifica a Lei nº 18.290, de trânsito, com o fim de permitir o reconhecimento das licenças de conduzir expedidas no estrangeiro.

Os cidadãos com nacionalidade de outros países, que permaneçam na qualidade de turistas no Chile, poderão conduzir um veículo motorizado durante o prazo da respectiva autorização de turismo, portando a licença vigente de condutor, outorgada segundo as leis de seu país, que seja equivalente à licença não profissional Classe B contemplado no art. 12.

No uso de suas atribuições, o tribunal competente poderá exigir a apresentação de uma tradução oficial da licença do estrangeiro.

Os veículos motorizados que tenham matrícula estrangeira e que ingressem provisória ou temporariamente no país, sem que se resultem aplicáveis normas sobre seguros em virtude de convênios ou acordos internacionais, deverão contratar um seguro que contemple, ao menos, as características, as coberturas e as indenizações do estabelecido na Lei nº 18.490. Complementarmente, se poderá exigir um seguro de responsabilidade civil. Estes seguros deverão ser contratados com companhias de seguro chilenas ou estrangeiras que tenham convênios com companhias de seguro nacionais. Se estes veículos sofrerem acidentes de trânsito, carabineiros do Chile procederão à retirada da documentação de ingresso provisório ou temporário do veículo, expedida pelo serviço nacional de aduanas, para entregá-la ao tribunal ou fiscal competente, segundo corresponda. O MTT estabelecerá a origem das matrículas dos veículos que deverão contratar os seguros indicados e suas características, coberturas, indenizações e demais matérias técnicas que sejam pertinentes.

### 1.3.2. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

**Decreto nº 163/1985:** Regulamento dos serviços de transporte por ruas e caminhos.

O art. 96 do Decreto nº 212, que aprova o Regulamento dos Serviços Nacionais de Transporte Público de Passageiros, revogou o presente decreto, salvo o que diz respeito aos serviços de transporte terrestre internacional. Dispõe que os veículos de carga com capacidade para transportar mais de 1.750 quilos deverão reunir as características e cumprir os requisitos assinalados na Lei de Trânsito nº 18.290.

As concessões para efetuar serviços de transporte internacional de passageiros serão entregues sob um chamado a Concurso de Antecedentes, para o qual o Ministério de Transportes publicará um aviso nos jornais de maior circulação do país, salvo quando se acorde bilateralmente ou multilateralmente a liberação do transporte em condições especiais.

**Decreto nº 14/1992:** Estabelece requisitos para habilitação de veículos, que indica o transporte terrestre internacional de carga e passageiros. Veículos locados por arrendamento mercantil (*leasing*).

Determina que, no transporte internacional terrestre de carga e passageiros, somente se autorizará a utilização de veículos locados por arrendamento mercantil (*leasing*), com o mesmo caráter dos de propriedade da empresa, para todos os efeitos legais, desde que acompanhe cópia do contrato de arrendamento assinado pelo solicitante e pela empresa financeira de *leasing*.

**Decreto nº 80/2004:** Regulamenta o transporte privado remunerado de passageiros, modifica o Decreto nº 212/1992.

O transporte privado remunerado de passageiros em veículo motorizados por ruas, caminhos e demais vias públicas, rurais ou urbanas, caminhos vicinais ou particulares destinados ao uso público em todo território da República do Chile, deverá se ajustar às normas estabelecidas neste regulamento e nas dispostas pelo MTT.

Dispõe sobre as condições de operação do transporte privado remunerado de passageiros. Estabelece que para prestar serviços de transporte privado remunerado de passageiros, o interessado deverá cumprir os requisitos estabelecidos no presente regulamento e em outras normas aplicáveis,

apresentando a respectiva solicitação na Secretaria Regional que corresponda à região em que serão prestados os serviços. Nos casos de serviços rurais e interurbanos cujo recorrido exceda os limites de uma região, os interessados deverão apresentar a respectiva solicitação na Secretaria Regional correspondente ao domicílio do solicitante.

As secretarias regionais poderão outorgar autorizações provisórias, quando se tratar da incorporação a um serviço de um veículo novo ou recentemente adquirido. Terão vigência de 30 dias corridos, prorrogáveis por mais 30 dias, e caducarão automaticamente no vencimento do prazo ou da outorga da autorização geral definitiva.

A solicitação da autorização deverá constar por escrito e deverá ser acompanhada dos seguintes antecedentes: (1) antecedentes do interessado; (2) antecedentes dos veículos; (3) antecedentes dos condutores; e (4) antecedentes dos serviços.

Somente se poderá prestar o serviço de transporte privado remunerado de passageiros em ônibus e micro-ônibus que tenham o máximo de cinco anos de antiguidade no momento da solicitação da autorização, no mínimo quatro portas, motor com no mínimo 2.000 cc de potência, no mínimo seis assentos dispostos em pelo menos três fileiras, conter corredores que permitam o acesso natural dos passageiros às fileiras de assentos e ter uma idade máxima de 12 anos, com exceção das regiões I e XII que terão idade máxima de 14 anos.

Os condutores dos veículos não poderão receber dinheiro ou espécies avaliáveis em dinheiro diretamente dos passageiros.

O responsável deverá contratar seguro para seus funcionários que cumpra o descrito na Lei nº 16.744, que estabelece as normas sobre acidentes de trabalho, e se estabelece os valores mínimos para morte (UF 600), invalidez (UF 400), morte por delito (UF 600) e desmembramento (UF 600).

Dispõe sobre as regras de fiscalização e disposições transitórias.

Também analisado em Infrações e Sanções.

**Decreto nº 4/2010:** Regulamenta o Programa de Apoio ao Transporte Regional.

O Programa de Apoio ao Transporte Regional é um mecanismo de apoio e subsídio destinado a compensar os custos dos estudantes em serviços de transporte público, com o objetivo de promover o uso do transporte público remunerado de passageiros. Foi instituído pela Lei nº 20.378 e pelo Decreto nº 4/2010 e contempla tais subsídios.

Em seu primeiro artigo define as seguintes categorias de subsídios: (i) subsídios ao transporte público remunerado em zonas isoladas; (ii) subsídios ao transporte escolar; (iii) subsídios destinados à promoção e ao fortalecimento do transporte público nas zonas rurais do país; (iv) subsídios que promovam o transporte público nas regiões de Arica e Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes e Antártica Chilena e nas províncias de Palena e Chiloé, uma vez que o uso do transporte público pelos idosos seja significativamente menor que no resto do país; (v) outros programas que favoreçam o transporte público e a segurança e educação viária.

Dispõe sobre o processo de escolha, requisitos, aprovação, execução e administração dos projetos.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 18/1993:** Delega faculdades ao chefe do Departamento de Transporte Terrestre.

Delega ao chefe do Departamento de Transporte Terrestre a atribuição de autorização e cancelamento de veículos inscritos nos serviços internacionais de transporte terrestre de passageiros; de estender o documento de idoneidade às empresas chilenas autorizadas para efetuar transporte terrestre internacional de passageiros e de carga; certificar a outorga da licença

complementária às empresas de transporte terrestre de passageiros e de carga em caso de tráfegos alinhados com a capacidade máxima nominal de carga.

**Resolução nº 3.421/2010:** Delega a faculdade para conceder licenças de transporte internacional terrestre de passageiros e de carga em secretarias regionais ministeriais de transportes e telecomunicações.

Delega às secretarias regionais ministeriais citadas a faculdade de conceder licenças internacionais de transporte terrestre de passageiros e cargas no marco do ATIT às empresas de transporte cujo domicílio principal se encontra dentro da respectiva região. Da mesma maneira, poderão suspender ou cancelar as licenças, sem prejuízo de efetuar aplicação, se procedente.

O Decreto nº 422/2001 promulga o acordo sobre o contrato de transporte e a responsabilidade civil do transportador no transporte internacional de mercadorias por rodovia, adotado pelo Chile, Bolívia, Brasil, Paraguai, Peru e Uruguai.

Este acordo se aplica a todo contrato de transporte internacional de mercadorias por rodovia, sempre que o transportador receber as mercadorias sob sua custódia, estando este situado em um país signatário e que o lugar de entrega destas se encontre em outro país signatário.

Trata da formalização e da execução do contrato de transporte por rodovia e das responsabilidades do transportador rodoviário.

### 1.3.3. Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile

**Decreto nº 590/1975:** Aprova os seguintes instrumentos internacionais: (a) convenção sobre facilidades aduaneiras para o turismo; (b) convenção sobre formalidades aduaneiras para a importação temporal de veículos particulares por rodovia; e (c) protocolo adicional à convenção sobre facilidades aduaneiras para o turismo relativo à importação de documentos e de material de propaganda turística.

Convenção sobre facilidades aduaneiras para o turismo:

- (a) Permite a importação temporária dos objetos de uso pessoal trazidos pelos turistas, desde que os transportem consigo ou na bagagem que os acompanha, que não haja motivo para reear abuso e que esses objetos sejam reexportados por eles ao deixarem o país.

Convenção sobre formalidades aduaneiras para a importação temporal de veículos particulares por rodovia:

- (a) Cada um dos Estados-contratantes admitirá temporariamente, livres de direitos e gravames de importação, mas sujeitos à obrigação de reexportação e às demais condições indicadas na presente convenção, os veículos de propriedade de pessoas que residam normalmente fora de seu território, importados e utilizados para seu uso privado com motivo de uma visita temporária, pelos proprietários dos veículos ou por outras pessoas que residam normalmente fora de seu território.

Protocolo adicional à convenção sobre facilidades aduaneiras para o turismo relativo à importação de documentos e de material de propaganda turística:

- (a) Dispõe complementarmente a respeito dos objetos de uso pessoal autorizados.

### 1.3.4. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam nesta seção, foram analisadas para o tema Autorizações, Documentos, Serviços e Usuários a normativa a seguir, cujo resumo consta no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

**Decreto nº 442/2001:** Promulga o acordo sobre o contrato de transporte e a responsabilidade civil do operador no transporte internacional de mercadorias por rodovia.

## 2. Tarifas e Pedágios

### 2.1. Cargas

#### 2.1.1. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

**Decreto nº 380/1974:** Fixa a tarifação nacional do transporte de cargas.

As tarifas dos fretes que se efetuam em cada província ou região do país, de acordo com os termos do art. 1º do Decreto nº 310/1974, serão reajustadas em 33% salvo aquelas que tiverem sido pactuadas em valores superiores ao reajuste indicado. Define quais tipos de transporte estão sujeitos aos reajustes.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 69/1996:** Estabelece valor mínimo para as tarifas indicadas.

O valor mínimo da tarifa estudantil nos serviços de locomoção coletiva da comuna de Temuco será de \$ 60.

Não sujeita à harmonização.

**Lei nº 19.764/2001:** Estabelece a reintegração parcial dos pedágios pagos, em vias concessionadas, por veículos pesados e estabelece faculdades para facilitar a fiscalização sobre combustíveis.

As empresas de transporte de passageiros, que sejam proprietárias ou arrendatárias, com opção de compra de ônibus, que prestem serviços públicos rurais, interurbanos ou internacionais, poderão recuperar uma porcentagem das somas pagas por tais veículos, por conceito dos pedágios nas correspondentes praças interurbanas, aos concessionários das obras públicas viáveis outorgadas em concessão mediante o sistema estabelecido no Decreto Supremo nº 900/1996 que fixa o texto do Decreto com força de lei nº 164/1991.

Não sujeita à harmonização.

## 2.1.2. Ministerio de Obras Públicas (MOP)

**Decreto nº 900/1996:** Fixa texto consolidado, coordenado e sistematizado do Decreto com força de lei (DFL) MOP nº 164, de 1991, Lei de Concessão de Obras Públicas.

Dispõe sobre a execução, a reparação, a conservação e a exploração de obras públicas fiscais. Cria o conselho de concessões, de caráter consultivo, integrado pelo ministro de Obras Públicas, um conselheiro de livre designação por parte do ministro de Obras Públicas e quatro conselheiros provenientes das faculdades de engenharia civil, economia, administração e direito. Esse conselho estará encarregado de informar a respeito do tipo de infraestrutura que se desenvolverá ao amparo desta lei, dos projetos e das modalidades de regime concessionário.

# 3. Seguros

## 3.1. Cargas

### 3.1.1. Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile

**Decreto nº 442/2001:** Promulga o acordo sobre o contrato de transporte e a responsabilidade civil do operador no transporte internacional de mercadorias por rodovia.

Acordo assinado pela Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. O acordo se aplicará a todo contrato de transporte internacional de mercadorias por rodovia, sempre que o portador receba as mercadorias sob sua custódia, esteja situado em um país signatário e o lugar em que tenha que fazer a entrega das mercadorias se encontre em outro país signatário.

A Carta de Porte ou Conhecimento de Transporte é o documento fidedigno da existência de um contrato de transporte. A ausência, a irregularidade ou a perda do dito documento não afetará nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que seguirá submetido às disposições deste acordo.

A Carta de Porte ou Conhecimento de Transporte se expedirá em três exemplares originais, assinados pelo remetente e pelo transportador. A primeira será entregue ao remetente, a segunda acompanhará a mercadoria, e a terceira será retida pelo transportador.

Define os requisitos da Carta de Porte ou Conhecimento de Transporte. Estabelece a responsabilidade do transportador e dá outras disposições.

Também analisado em Autorizações, Documentos e Serviços.

### 3.1.2. Superintendencia de Valores y Seguros (SVS)

**Circular SVS nº 5.473/1990:** Apólice única de seguro de responsabilidade do transportador por rodovia em viagem internacional (danos à carga transportada) / Certificado de Seguro Bilíngue.

Contrato de seguro que tem por objeto, nos termos das condições dispostas e do ATIT, reembolsar o assegurado, as quantias pelas quais, segundo disposição das leis comerciais e civis, seja o responsável, como consequência das perdas ou danos sofridos pelos bens ou mercadorias pertencentes a terceiros e que estejam encarregados do transporte, por rodovia para viagem internacional sem que tais perdas e danos ocorram durante o transporte ou sejam causadas diretamente por: colisão, tombamento ou choque do veículo transportador com objetos móveis ou fixos, compreendidos na cobertura; incêndio ou explosão do veículo transportado.

## 3.2. Cargas e Passageiros

### 3.2.1. Congreso Nacional

**Lei nº 18.490/1986:** Estabelece seguro obrigatório de acidentes pessoais causados por circulação de veículos motorizados.

Todo veículo motorizado, que para transitar pelas vias públicas do território nacional do Chile necessita de uma permissão de circulação, deverá estar assegurado contra o risco de acidentes pessoais a que se refere esta Lei.

Não se exigirá este seguro dos veículos motorizados estrangeiros que ingressem provisória ou temporariamente no país. Contudo, se um destes causarem um acidente de trânsito, carabineros de Chile (polícia) procederão com a retirada da documentação de ingresso temporário do veículo para a disposição ao tribunal competente.

A obrigação de contratar o seguro recairá sobre o proprietário do veículo.

Em caso de sinistro, o condutor ou proprietário do veículo assegurado ou seus representantes estarão obrigados a dar aviso escrito à entidade asseguradora dentro de 30 dias, contados desde o registro do acidente.

O seguro estabelecido nesta lei poderá ser contratado em qualquer entidade asseguradora autorizada a cobrir riscos compreendidos no primeiro grupo de acordo com o artigo 8º do Decreto com força de lei nº 251/1931.

Os órgãos competentes não poderão outorgar permissões de circulação provisórias ou definitivas a veículos sem que possuam o seguro obrigatório de acidentes pessoais do respectivo veículo. Caberá à Superintendência de Valores e Seguros a aprovação do modelo de apólice correspondente ao seguro obrigatório a que se refere esta lei.

O seguro cobre os riscos de morte e lesões corporais que sofram as pessoas como consequência de possíveis acidentes envolvendo o veículo assegurado, seus reboques ou suas cargas. E cobrirá tanto o condutor do veículo como as pessoas que estejam sendo transportadas ou qualquer terceiro afetado. Estipula os valores assegurados.

### 3.2.2. Ministerio de Hacienda

**Decreto nº 251/1931:** Dispõe sobre companhias de seguros, sociedades anônimas e bolsas de comércio.

Estabelece as atribuições e as obrigações da Superintendência de Valor e Seguros, e as regras gerais para o mercado.

### 3.2.3. Superintendencia de Valores y Seguros (SVS)

**Circular SVS nº 2.121/2013:** Dispõe normas sobre o seguro obrigatório de acidentes pessoais causados por veículos motorizados com placa estrangeira, conforme art. 60 da Lei nº 18.290, e estabelece forma e conteúdo do certificado de seguro.

Define a forma como as companhias chilenas declararão a existência de convênios com companhias estrangeiras e o formato do certificado que acredite a contratação desse seguro.

O referido seguro se chamará Seguro Obrigatório de Acidentes Pessoais Causados por Veículos Motorizados com Matrícula Estrangeira (SOAPEX), poderá ser contratado no Chile pelas seguradoras nacionais ou no estrangeiro por seguradoras estrangeiras que tenham convênio com companhias nacionais. Define as instruções a que os convênios estarão sujeitos.

Versa sobre características, coberturas e indenizações do seguro, conteúdo, formato, diagramação e cores do certificado.

Em anexo encontra-se o formato do certificado do SOAPEX pré-impresso e o formato do certificado SOAPEX eletrônico.

**POL 3 03 065:** Apólice de seguro obrigatório de acidentes pessoais causados por veículos motorizados.

O segurador cobre o risco de acidentes pessoais assinalados no Título I da Lei nº 18.490, na forma, montante, termos e modalidades descritas no instrumento.

Este seguro cobre os riscos de morte e lesões corporais que sejam consequência direta de acidentes sofridos por pessoas, nos quais se envolvam os veículos assegurados.

Ficam amparados pelo seguro quem conduzir o veículo assegurado no momento do acidente de que este participe, as pessoas que estejam sendo transportadas por ele e qualquer terceiro lesionado na consequência desse acidente. Para efeitos desta apólice, se considerarão igualmente como terceiros afetados as pessoas que são transportadas em um veículo não assegurado, com exceção do proprietário.

## 4. Produtos Perigosos

### 4.1. Cargas

#### 4.1.1. Ministerio de Economia, Fomento y Reconstrucción

**Decreto nº 160/2009:** Aprova o Regulamento de Segurança para as instalações e operações de produção e refinação, transporte, armazenamento, distribuição e abastecimento de combustíveis líquidos.

Estabelece os requisitos mínimos de segurança que devem cumprir as instalações de combustíveis líquidos derivados do petróleo e biocombustíveis e as operações associadas à produção, ao refinamento, ao transporte, ao armazenamento, à distribuição e ao abastecimento de combustíveis líquidos que se realize em tais instalações, assim como as obrigações das pessoas naturais e jurídicas que participam de tais atividade de um modo seguro, controlando o risco de maneira que não constitui perigo.

O Título VI versa sobre o transporte. Dispõe sobre o transporte em caminhões-tanques, estabelecendo os requisitos mínimos de segurança para o transporte de combustíveis líquidos de Classe I, II, III, assim como o transporte em recipientes de até 227 L em veículos. Estabelece o desenho e o modo de construção de caminhões-tanques, de acordo com o DOT 406 (178.345). Dita sobre a operação de caminhões-tanques e o transporte de recipientes de até 227 L.

#### 4.1.2. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

**Decreto nº 685/1992:** Promulga o Convênio de Basiléia sobre o controle dos movimentos transfronteiriços dos dejetos perigosos e sua eliminação.

Promove o controle e o manejo de dejetos perigosos e regula a competência dos Estados-partes de autorizar ou proibir a entrada de dejetos perigosos originados em outros Estados-partes. Estabelece as categorias de dejetos que devem ser controlados e as categorias que requerem uma consideração especial, lista as categorias perigosas, versa sobre as operações de eliminação, as informações que devem ser proporcionadas com a notificação prévia e as do documento relativo ao movimento, e dá outras disposições.

**Decreto nº 298/1995:** Regulamenta o transporte de cargas perigosas por ruas e caminhos.

Estabelece as condições, as normas e procedimentos aplicáveis ao transporte de carga, por ruas e caminhos, de substâncias ou produtos perigosos.

Dispõe sobre os veículos e equipamentos de transporte, define a idade máxima permitida destes (15 anos), proíbe o transporte em reboques, exige o porte dos rótulos referidos na Norma NCh 2190.0f93 durante toda a operação.

Versa sobre a carga, seu acondicionamento, estiva, descarga, transbordo e manipulação.

Proíbe o transporte de substâncias perigosas junto a animais, medicamentos e alimentos destinados ao consumo humano ou animal ou as embalagens destinadas a este fim.

Versa também sobre as pessoas que participam das operações de transporte, as obrigações do transportador e sobre a fiscalização.

Também analisado em Infrações e Sanções.

**Decreto nº 167/2000:** Cria a especialidade de carga substância perigosa na Licença Classe A5.

Na licença profissional para o transporte de carga Classe A5, a que se refere o art. 12 da Lei nº 18.290, existirá a especialidade de transporte de carga de substâncias perigosas. A menção correspondente a esta especialidade se incluirá na licença do condutor que a tenha obtido.

**Decreto nº 148/2003:** Aprova o regulamento sanitário sobre o manejo de resíduos perigosos.

Estabelece as condições sanitárias e de segurança mínimas a que deverá se submeter a geração, a posse, o armazenamento, o transporte, o tratamento, o reúso, a reciclagem, a disposição final e outras formas de eliminação dos resíduos perigosos.

Em seu título V, versa sobre o transporte, exige que toda instalação necessária para a operação do sistema de transporte requererá de autorização sanitária específica, que outorgará a autoridade sanitária em cujo território se encontre localizada. A solicitação para tal autorização deverá conter as características e a identificação dos veículos utilizados, a localização e as características das instalações do sistema de transporte e dos equipamentos de limpeza e descontaminação. Além disso, inclui um plano de contingência para manejar possíveis acidentes que ocorram durante o processo de transporte.

Não se poderá transportar resíduos perigosos sem que se porte o Documento de Declaração que estabelece o presente regulamento e sem as respectivas folhas de segurança de transporte de resíduos perigosos.

Também analisado em Infrações e Sanções.

## 4.2. Passageiros

### 4.2.1. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

**Lei nº 20.508/2011:** Exige o cinto de segurança e os artefatos técnicos limitadores de velocidade nos ônibus do transporte público.

Os ônibus que prestem serviços de transporte interurbano públicos ou privados de passageiros deverão estar equipados com cinto de segurança em todos os seus assentos. Seu uso será obrigatório para o passageiro, salvo quando o dito elemento não funcione, em cujo caso a infração a esta obrigação será imputável ao proprietário do veículo. Esta obrigação será exigível aos ônibus que prestem serviços de transporte público interurbano de passageiros cujo ano de fabricação seja 2008 em diante. Nos ônibus de transporte privado interurbano de passageiros, ditas exigências serão aplicáveis em veículos cujo ano de fabricação seja 2012 ou posterior. Sem prejuízo do anterior, seu uso será obrigatório em todos aqueles veículos que disponham de cinto de segurança, qualquer que

seja seu ano de fabricação, podendo o condutor do veículo solicitar a descida do passageiro que se negue a usá-lo, além da multa a que se expõe o passageiro.

## 5. Normas técnicas

### 5.1. Cargas

#### 5.1.1. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

**Decreto nº 75/1987:** Estabelece condições para o transporte de cargas.

Estabelece normas técnicas sobre a carga, que não poderá ocupar o teto da cabine e nem exceder a largura da carroceria. Não poderá ultrapassar a dianteira do veículo ou a cabeça do animal de transporte. Na traseira, a carga não poderá sobressair mais de 2 m do extremo do veículo, se ultrapassar mais de 0,5 m deverá ter uma luz vermelha de sinalização de noite e uma bandeira de sinalização vermelha de dia. Estipula as normas técnicas da bandeira. Assim como a carga, deverá estar devidamente presa e sem possibilidade de balanço ou oscilações.

Cargas como areia, terra, dejetos e outros materiais, sólidos ou líquidos, que estejam passíveis de escoamento ou queda deverão estar alocados em veículos que não permitam tais ocorrências.

Nas zonas urbanas, o transporte de materiais que possam produzir pó, como escombros, cimento e gesso deverão ser efetuados sempre com cobertura total e eficaz, com lona ou plástico nas dimensões adequadas, ou por outro sistema que impeça a dispersão no ar.

Cargas com mau cheiro ou que causem repugnância deverão ser transportadas em caixas lacradas e devidamente cobertas.

Veículos destinados ao transporte de alimentos deverão cumprir os requisitos e as condições especiais de acordo com as exigências da autoridade sanitária competente.

A carga e os elementos de armazenamento e proteção desta (cordas, cordões, correntes, coberturas de lonas etc.) deverão ser acomodados de forma que não se oculte nenhuma das luzes exteriores do veículo.

Proíbe a venda ou a promoção da venda de gás liquefeito de petróleo (GLP) mediante o uso de aparatos sonoros, golpes nos cilindros transportados ou outros tipos de ruídos estridentes similares. E dispõe que o transporte do GLP deverá estar de acordo com o disposto no Decreto nº 29/1986.

Os veículos que transportem contêineres deverão possuir dispositivos especiais de fixação, móveis ou fixos, que imobilizem o contêiner pelas cantoneiras inferiores. Não deverão sobressair os extremos do veículo de transporte e deverão estar apoiados somente sobre suas cantoneiras ou nas zonas reforçadas da estrutura da base. Antes de começar cada operação de transporte deverá ser observada a eficácia dos dispositivos de fixação.

Estabelece o limite máximo de velocidade em 90 km/h nas zonas rurais de veículos com peso bruto superior a 3.500 quilos.

**Resolução nº 303/1995:** Estabelece exigência de relação potência/peso mínima aos veículos que indica.

Os caminhões com reboque e semirreboque devem possuir potência superior a 6 HP-*SAE*/Ton. Os veículos com potência superior a 360 HP- *SAE* devem possuir tacógrafos.

**Decreto nº 300/1995:** Estabelece requisito de antiguidade máxima a veículos motorizados de carga.

Os veículos motorizados de carga com uma capacidade de carga útil de 1.750 quilos, ou mais, que efetuem transporte de carga entre pontos que distem mais de 130 km entre si e que utilizem os caminhos ou rodovias deverão ter uma antiguidade inferior ou igual a 28 anos.

**Decreto nº 29/1986** - Aprova o Regulamento de Segurança para o armazenamento, transporte e varejo de gás liquefeito.

No Capítulo VI trata do transporte de gás liquefeito por caminhões. Se aplica ao pessoal de operação dos veículos de transporte, ao equipamento de vedação para o gás liquefeito montado sobre caminhões, reboques, semirreboques, ou à combinação destes, e ainda aos veículos que transportam gás liquefeito portáteis e em cilindros.

Especifica questões técnicas a respeito das instalações elétricas, sistema de escape, extintores, para-choques, calços de segurança, identificação e letreiros, velocidade de circulação e estacionamento de veículos.

Versa também sobre o transporte em tanques portáteis, cilindros e em veículos a granel.

**Resolução nº 1.465/2000/MTT:** Dispõe sobre a utilização de fitas refletivas nos veículos que indica.

Trata sobre as especificações técnicas das fitas refletivas para veículos de carga, reboques e semirreboques com peso bruto maior que 7 toneladas. Estes deverão contar com fitas refletivas na parte posterior e nas partes laterais, nas cores vermelho e branco com as medidas indicadas.

**Resolução nº 1.463/2002:** Estabelece para-choques traseiros nos veículos que indica.

Trata sobre as especificações técnicas dos para-choques para veículos de carga, seus reboques e semirreboques com peso bruto superior a 7 toneladas: distância entre solo e borda do para-choque, distância horizontal, comprimento, extremos laterais e outras especificações. O documento traz imagens que ilustram as especificações.

## 5.2. Passageiros

### 5.2.1. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

**Resolução nº 48/2000:** Dita normas sobre elementos de segurança dos veículos leves de passageiros.

Cita normas com as quais os elementos de segurança dos veículos devem estar de acordo. São abordados os seguintes elementos: cinto de segurança, vidro para-brisas, desembaçador, apoiador de cabeça, ancoragem de assento, coluna de direção, sistema de freios, espelho retrovisor e fixação de crianças.

**Lei nº 20.508/2011:** Tem a finalidade de exigir o cinto de segurança e os artefatos técnicos limitadores de velocidade nos ônibus do transporte público.

Os ônibus que prestem serviços de transporte interurbano públicos ou privados de passageiros deverão estar equipados com cinto de segurança em todos os seus assentos. Seu uso será obrigatório para o passageiro, salvo quando o dito elemento não funcione, em cujo caso a infração a esta obrigação será imputável ao proprietário do veículo. Esta obrigação será exigível aos ônibus que prestem serviços de transporte público interurbano de passageiros cujo ano de fabricação seja 2008 em diante. Nos ônibus de transporte privado interurbano de passageiros, as ditas exigências serão aplicáveis em veículos cujo ano de fabricação seja 2012 ou posterior. Sem prejuízo do anterior, seu uso será obrigatório em todos aqueles veículos que disponham de cinto de segurança, qualquer que seja seu ano de fabricação, podendo o condutor do veículo solicitar a descida do passageiro que se negue a usá-lo, além da multa a que se expõe o passageiro.

## 5.3. Cargas e Passageiros

### 5.3.1. Ministerio de Justicia

**Decreto nº 18.290/1984:** Lei de Trânsito.

À presente lei estarão sujeitas todas as pessoas que, como pedestres, passageiros ou condutores de qualquer classe de veículos, usem ou transitem por caminhos, ruas e demais vias públicas, rurais ou urbanas, caminhos vicinais ou particulares destinados ao uso público, de todo o território da República do Chile.

No que tange ao transporte internacional, os estrangeiros, que permaneçam em qualidade de turistas no Chile, poderão conduzir um veículo motorizado durante o prazo da respectiva autorização de turismo, portando a licença vigente de condutor, outorgada segundo as leis de seu país, que seja equivalente à licença não profissional classe B contemplada no art. 12.

As licenças profissionais para o transporte de carga pertencem à Classe A e se estabelece seus requisitos.

Os veículos motorizados não poderão transitar sem a placa única, a permissão de circulação outorgado pelos órgãos competentes e o certificado de um seguro obrigatório de acidentes causados por veículos motorizados.

A respeito das cargas, seu transporte deverá efetuar-se nas condições de segurança que determinem os regulamentos e em veículos que reúnam os requisitos que aqueles contemplem. Todo veículo de transporte de carga de terceiros deve justificar com a carta de porte à que se refere o art. 173 do Código de Comércio. A infração ao disposto nesse inciso será sancionada com multa de 3 a 10 unidades tributárias mensais, ficando obrigados solidariamente a sua cobrança, o condutor infrator e o transportador, entre outras medidas de segurança.

**Decreto nº 156/1990:** Regulamenta as revisões técnicas e a autorização de funcionamento das plantas revisoras.

Regulamenta as revisões técnicas dos veículos, a frequência das revisões, as datas, os procedimentos, os itens inspecionados entre outros.

Aborda também a autorização de funcionamento das plantas revisoras, local onde são feitas as revisões dos veículos. As plantas devem ser de dedicação exclusiva, não podendo realizar nenhuma outra atividade econômica. O texto traz informações sobre equipamentos necessários e procedimentos que a planta revisora deve seguir.

### 5.3.2. Ministerio de Obras Públicas (MOP)

**Decreto nº 158/1980:** Fixa o peso máximo dos veículos que podem circular em vias públicas.

Regulamenta os limites de pesos dos veículos que circulam em vias públicas. Esses limites são definidos por eixos e combinações de reboque e semirreboque. Define também os fiscalizadores e os procedimentos para obter licenças excepcionais.

### 5.3.3. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

**Resolução nº 333/1970:** dispõe sobre *kit* de primeiros socorros que devem possuir os veículos de carga e de passageiros.

Traz uma lista de quais itens que devem possuir os *kits* de primeiros socorros nos veículos que indica.

**Resolução nº 36/1988:** Estabelece requisitos sobre a localização do volante de direção nos veículos indicados.

Os veículos motorizados de quatro ou mais rodas deverão ter o volante de direção do lado esquerdo do veículo.

**Resolução nº 27/1993:** Dispõe sobre o uso de luz de freio adicional em veículos indicados.

Os automóveis, *station wagons* (SW), caminhonetes, furgões, jipes, táxis, táxis coletivos e veículos de transporte escolar, cujo ano de fabricação seja posterior a 1960, deverão contar com uma luz de freio adicional às estabelecidas na Lei de Trânsito (nº 18.290). A luz mencionada deve estar localizada na parte central posterior do veículo, em posição elevada, cumprindo as disposições técnicas específicas expressas nesta resolução.

**Decreto nº 4/1994:** Estabelece normas de emissão de contaminantes aplicáveis aos veículos motorizados e fixa os procedimentos para seu controle.

Estabelece as concentrações máximas de monóxido de carbono, de hidrocarbonetos e de fumaça visível.

**Resolução nº 54/1994:** Dispõe sobre o uso de encosto de cabeça e de espelhos retrovisores externos nos veículos indicados.

Em veículos motorizados de quatro ou mais rodas cujo peso bruto veicular seja menor que cinco toneladas, deverá constar em todos os assentos dianteiros ou nos espaços destinado a assento nos veículos que tenham poltrona dianteira contínua, um encosto de cabeça. Estipula as especificidades do encosto.

Os veículos motorizados de quatro ou mais rodas levarão dois espelhos laterais externos, montados sobre suportes estáveis, adaptáveis às necessidades de cada condutor, que lhe permita a retrovisão por ambas as laterais. Os espelhos e seus suportes deverão estar livres de arestas pontiagudas ou pontos afiados.

**Resolução nº 1 /1995:** Estabelece as dimensões máximas aos veículos que indica.

Indica as dimensões máximas para os veículos que circulam nas vias públicas. Traz valores de largura, altura e comprimentos máximos para os veículos de transporte de cargas e passageiros. Também regula os casos de exceções aos limites estabelecidos.

**Resolução nº 2/1997:** Fixa requisitos aplicáveis a extintores de incêndio que indica.

Traz as especificações técnicas dos extintores para veículos de carga com capacidade de transporte maior que 1.750 kg e de transporte de passageiros com mais de nove assentos. Detalha o agente extintor, a potência de extinção e o manômetro.

**Decreto nº 165/1997:** Complementa o Decreto nº 211 de 1991 (normas sobre emissões de veículos motorizados leves).

O MTT poderá verificar determinados veículos através do processo denominado verificação de conformidade, que consiste na inspeção de um ou eventualmente mais veículos, os quais serão selecionados aleatoriamente pelo Ministério de acordo com o seu modelo ou família de motor. Este processo se realizará no centro de controle e certificação veicular do Ministério. Na inspeção se verificará se os veículos se encontram funcionando tecnicamente com os equipamentos e com a regulação do motor assinalados nos antecedentes do fabricante ou seu representante legal no Chile.

**Decreto nº 38/1999:** Dispõe sobre o procedimento de verificação de conformidade.

Versa sobre o processo de verificação de conformidade a respeito do cumprimento das normas de emissões de gases nocivos.

**Decreto nº 26/2000:** Estabelece elementos de segurança aplicáveis a veículos motorizados.

Define a obrigatoriedade dos seguintes elementos para todos os veículos: cinto de segurança, vidro de segurança para para-brisas, encosto de cabeça, coluna de direção retrátil e espelho retrovisor dobrável.

Define a obrigatoriedade dos seguintes elementos para veículos leves de passageiros: desembaçador de farol traseiro, espelho retrovisor interior com ajuste dia e noite.

Define elementos optativos para veículos de passageiros: *air bag*, sistema de frenagem ABS, tensor para cinto de segurança, limitador de tensão para cintos de segurança e programa eletrônico de estabilidade (ESP).

Define elementos optativos para veículos leves comerciais: desembaçador de farol traseiro, espelho retrovisor interior com ajuste dia e noite, *air bag* e limitador de tensão para cintos de segurança.

**Decreto nº 103/2000:** Estabelece norma de emissão de hidrocarbonetos não metânicos para veículos leves e medianos.

Estabelece, para todo o território nacional, a norma de emissão de hidrocarbonetos não metânicos para veículos leves e medianos que operem com gás natural comprimido.

**Decreto nº 130/2001:** Estabelece normas de emissão de monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos totais (HCT), hidrocarbonetos não metânicos (HCNM), metano (CH<sub>4</sub>), óxidos de nitrogênio (NO<sub>x</sub>) e material particulado (MP) para motores de ônibus de locomoção coletiva na cidade de Santiago.

Estabelece os níveis de emissão de gases dos sistemas de escapamento de veículos com motores a diesel, a gasolina e a gás e o procedimento de medição.

**Decreto nº 227/2001:** Versa sobre adaptação de motores de veículos para o uso de GLP.

As disposições sobre adaptação de motores de veículos para o uso de gás natural comprimido (GNC), contempladas no Decreto nº 55, de 1998, modificado pelos números 126, do mesmo ano, e 131 de 2000 e no Decreto nº 156, de 1990, todos do MTT, se aplicarão nos mesmos termos aos veículos cujos motores tenham sido adaptados para o uso de GLP.

**Decreto nº 22/2006:** Dispõe sobre requisitos que devem cumprir os sistemas de freios, as luzes, o pisca alerta, os aparatos sonoros, os vidros, os dispositivos de emergência e o estepe com que deverão contar os veículos motorizados, fixa características de capacetes para ciclistas e regulamenta o uso de telefone celular em veículos motorizados.

Dispõe sobre a obrigatoriedade de os veículos motorizados terem, ao menos, dois sistemas de freios de ação independentes um do outro, e pelo menos um destes deverá acionar sobre todas as rodas do veículo. Os reboques com capacidade de carga superior a 750 kg deverão possuir sistema de freios independente que seja acionável desde o veículo de tração ou contar com freios de inércia segundo estipulado.

Versa sobre a provisão de focos e luzes extensoras indicadas de acordo com o tipo de veículo, assim como os requisitos de cor destas. Dispõe sobre os veículos autorizados a utilizar giroflex. Versa sobre pisca alertas, sobre buzinas, entre outras disposições.

**Decreto nº 176/2006:** Dispõe sobre requisitos que devem cumprir as cadeiras para crianças menores de quatro anos que viagem nos assentos traseiros de veículos leves.

Considerando a obrigatoriedade do uso de cadeiras especiais para crianças menores de quatro anos que viagem nos assentos traseiros dos veículos leves, dispõe sobre as características técnicas, as exigências de segurança e outros requisitos para as cadeiras para crianças menores de quatro anos.

### 5.3.4. Ministerio del Medio Ambiente (MMA)

**Decreto nº 7/2015:** Estabelece norma de emissão de ruído para veículos leves, médios e motocicletas.

Estabelece limites para emissão de ruídos dos veículos mencionados. Os limites são apresentados em tabelas, divididas entre veículos leves e médios, de passageiros e de carga, levando em consideração também o peso do veículo. Do mesmo modo, o decreto regula a fiscalizações e os procedimentos de medição de ruído.

## 6. Infrações e Sanções

### 6.1. Cargas

#### 6.1.1. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

**Decreto nº 59/1987:** Proíbe o uso de pneus que tiveram a banda de rodagem fresada para todos os tipos de veículos.

**Decreto nº 155/2009:** Promulga o segundo protocolo adicional sobre infrações e sanções do acordo de alcance parcial sobre o transporte internacional terrestre e a ata de retificação.

Segundo Protocolo ATIT.

#### 6.1.2. Ministerio de Obras Públicas

**Decreto nº 414/2015:** Complementa o Decreto nº 158, de 1980, que fixa peso máximo de veículos que podem circular por caminhos públicos.

Complementa o Decreto nº 414/2015, acrescentando ao art. 2.1 outros veículos.

#### 6.1.3. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foram também analisadas para o tema Infrações e Sanções as normativas subsequentes, cujos resumos constam no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

**Decreto nº 80/2004:** Regulamenta o transporte privado remunerado de passageiros, modifica o Decreto nº 212/1992.

**Decreto nº 148/2003:** Aprova o regulamento sanitário sobre o manejo de resíduos perigosos.

**Decreto nº 298/1995:** Regulamenta o transporte de cargas perigosas por ruas e caminhos.

**Decreto nº 158/1980:** Fixa o peso máximo dos veículos que podem circular em vias públicas.



## APÊNDICE 3 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO PERUANA



# 1. Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços

## 1.1. Cargas

### 1.1.1. Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

#### Decreto Legislativo nº 714

Declara o interesse nacional no transporte multimodal internacional de mercadorias. Cria, como parte da cadeia de transporte multimodal, o Sistema de Terminales Interiores de Carga (TIC), a fim de desenvolver operações de comércio exterior nas zonas do país. Dispõe sobre as responsabilidades do operador de transporte multimodal. Dispõe ainda sobre a operativa de importação e exportação de mercadorias.

#### Decreto Supremo nº 011/96/MTC de 06/09/1996 (CR/di 659)

Internaliza o Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, adotado pela Bolívia, Brasil, Chile e Peru. O Acordo harmoniza as condições que regem o contrato de transporte internacional de mercadorias pelo meio terrestre, assim como a regulamentação da responsabilidade do transportador da carga entre os países signatários. Determina o conteúdo mínimo da Carta de Porte e do Conocimiento de Transporte e sua obrigatoriedade.

**Resolución Directoral nº 1.812/2013/MTC/15:** Aprova a Diretiva Procedimiento para a Inscripción de Actos en el Registro Nacional de Transporte Terrestre de Mercancías.

A Diretiva estabelece o procedimento para a inscrição no Registro Nacional de Transporte Terrestre de Mercadorias, junto com os requisitos para a inscrição, para unificar os procedimentos que se aplicam a este Registro. Devem ser inscritos no registro os atos administrativos, sendo eles as autorizações e renúncias para prestar o serviço de transporte terrestre de mercadorias a nível nacional; a habilitação veicular e a renúncia desta; a atualização de informação e alterações. Quando a informação entrar no registro e for validada, não tendo nenhuma observação a ser feita quanto ao ato, será gerada uma “partida registral”, que será identificada por um código, constituindo um certificado.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 3.126/2015/MTC/15:** Estabelece restrições na circulação de veículos que transportam mercadorias não perecíveis, mercadorias especiais, de veículos especiais, de combinações veiculares e de veículos com mais de 4 metros de largura e/ou com mais de 60 toneladas de carga, durante os dias 25 e 29 de julho, na Rota Peru-22 (Rodovia Central).

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 5.709/2015/MTC/15:** Estabelece disposições para a restrição da circulação de veículos especiais, de veículos que transportam mercadorias especiais, de veículos que transportam mercadorias e outros, em diversas vias.

Restringe a circulação em 2016 na Rota Nacional PE-22 de veículos especiais, veículos que transportam mercadorias especiais, combinações veiculares especiais (bitrens) menores de 4 metros de largura e/ou com capacidade menor que 60 toneladas de cargas durante dias de semana, e só poderão circular com autorização e com um máximo de 50 veículos por dia, ficando proibida a circulação em finais de semana.

Para os veículos com mais de 4 metros de largura e/ou com capacidade de carga maior de 60 toneladas, a circulação em dias de semana só se dá com autorização e apenas para um veículo por dia, ficando proibida a circulação em finais de semana.

Também foi proibida a circulação em certos dias de janeiro de 2016 e dezembro de 2015.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 1.300/2016/MTC/15:** Restringe a circulação de veículos que tenham até cinco eixos, que transportem mercadorias não perecíveis na Rota Nacional Peru-22 (Rodovia Central), no trajeto compreendido entre o Km 23 até a cidade de La Oroya e vice-versa, durante os dias 23, 24 e 27 de março de 2016.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 112/2017/MTC/15:** Aprova a restrição na circulação de veículos especial, de veículos que transportam mercadorias especiais e outros, de janeiro a junho de 2017, no trajeto da Rodovia Central.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 1.346/2017/MTC/15:** Restringe o acesso de todo tipo de veículos à Rota Nacional PE-22 – Rodovia Central, salvo os veículos de carga de mais de 3.5 toneladas e os destinados à prestação do serviço de transporte regular de pessoas, e dá outras disposições.

Não sujeita à harmonização.

## 1.1.2. Congreso de La Republica

### Ley nº 30.486

Extingue as multas aplicadas pela SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria) aos transportadores autorizados a realizar o transporte terrestre internacional de mercadorias, sendo eles peruanos ou estrangeiros, por não apresentarem ou repassarem informação na Nota de Tarja (documento adicional formulado pelo transportador e pelo armazém da carga, constatando que o consignatário está de acordo com as condições físicas da carga, validando a conformidade entre a carga recebida e o que está discriminado no documento) – Infração tipificar no numeral 3 do inciso d) do art. 192 do Decreto Legislativo nº 1.053 (Lei Geral de Aduanas).

## 1.2. Passageiros

### 1.2.1. Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

**Resolución Ministerial nº 859/2016/MTC:** Aprova o cronograma do regime extraordinário de permanência para os veículos destinados ao serviço de transporte terrestre regular de pessoas de âmbito provincial em Tacna.

Aprova o Cronograma do Regime Extraordinário de Permanência para os veículos destinados ao serviço de transporte terrestre regular de pessoas no âmbito provincial em Tacna.

O Regime será aplicado aos veículos que se encontrem habilitados pela Vigésima Sétima Disposição Complementaria Transitória do Regulamento Nacional de Administração de Transporte, aprovado pelo Decreto Supremo nº 017/2009/MTC. Os veículos devem estar em ótimo estado de funcionamento, sendo esta condição avaliada pela aprovação da inspeção técnica veicular e aos demais controles a que o veículo for submetido e também devem cumprir com as condições técnicas e demais requisitos que se estabelecem no Regulamento, para poderem prestar o serviço de transporte terrestre regular no âmbito provincial.

No anexo é apresentado o cronograma.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 888/2016/MTC:** Aprova o regime especial de substituição aos veículos destinados ao serviço de transporte especial de pessoas na modalidade de táxi, na província de Arequipa.

Aprova o regime especial de substituição dos veículos destinados ao serviço de transporte especial de pessoas na modalidade de táxi, na província de Arequipa. O regime será aplicado aos veículos que cumpram com os requisitos de peso e cilindrada estabelecidos pelo Regulamento Nacional de Veículos, aprovado pelo Decreto Supremo nº 058/2003/MTC e suas normas regulamentadoras ou complementárias, conforme o acordado na mesa técnica de trabalho implementada mediante a Resolução Directoral nº 4561/2016/MTC/15.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 908/2016/MTC:** Aprova o cronograma do regime extraordinário de permanência para os veículos destinados ao serviço de transporte público especial de pessoas na província de Lima, sob a modalidade de transporte turístico e de trabalhadores.

Aprova o Cronograma do Regime Extraordinário de Permanência para veículos destinados ao serviço de transporte público especial de pessoas, sob a modalidade de transporte turístico e de trabalhadores na jurisdição da província de Lima.

O cronograma será aplicável aos veículos que se encontrem habilitados pela Vigésima Sétima Disposição Complementaria Transitória do Regulamento Nacional de Administração de Transporte, aprovada pelo Decreto Supremo nº 017/2009/MTC e incorporada pelo Decreto Supremo nº 006/2012/MTC.

O veículo deve se encontrar em ótimo estado de funcionamento, que será avaliado pela inspeção técnica veicular. Também deve cumprir as condições técnicas e demais requisitos estabelecidos no Regulamento, para que possa estar autorizado a realizar o serviço de transporte de pessoas em âmbito provincial.

Em seu anexo está contido o cronograma.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 049/2017/MTC:** Aprova o cronograma do regime extraordinário de permanência para veículos destinados ao serviço de transporte terrestre regular de pessoas em âmbito provincial de Trujillo.

Aprova o cronograma do regime extraordinário de permanência para os veículos destinados ao serviço de transporte terrestre regular de pessoas no âmbito provincial em Trujillo. O cronograma será aplicável aos veículos habilitados pela 27ª Disposição Complementária Transitória do Regulamento Nacional de Administração de Transporte, aprovada pelo Decreto Supremo nº 017/2009/MTC.

Os veículos devem estar em ótimo estado de funcionamento, que será avaliado pela inspeção técnica veicular. Também devem cumprir as condições técnicas e os demais requisitos estabelecidos no Regulamento, para que possam estar autorizados a realizar o serviço de transporte de pessoas em âmbito provincial.

Em seu anexo está contido o cronograma.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 208/2017/MTC:** Aprova o cronograma do regime extraordinário de permanência para os veículos destinados ao serviço de transporte terrestre regular de pessoas no âmbito regional da região de La Libertad.

Aprova o cronograma do regime extraordinário de permanência para os veículos destinados ao serviço de transporte terrestre regular de pessoas no âmbito regional da região de La Libertad. O cronograma será aplicável aos veículos habilitados pela 27ª Disposição Complementária Transitória do Regulamento Nacional de Administração de Transporte, aprovada pelo Decreto Supremo nº 017/2009/MTC.

Os veículos devem estar em ótimo estado de funcionamento, que será avaliado pela inspeção técnica veicular. Também devem cumprir as condições técnicas e os demais requisitos estabelecidos no Regulamento, para que possam estar autorizados a realizar o serviço de transporte de pessoas em âmbito regional.

Revoga a Resolução Ministerial nº 119/2014/MTC/02.

Em seu anexo está contido o cronograma.

Não sujeita à harmonização.

## 1.3. Cargas e Passageiros

### 1.3.1. Governo da República Federativa do Brasil e Governo da República do Peru

Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru sobre Interconexão Rodoviária.

Considerando os objetivos de integração viária e de facilitação do transporte contidos no Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre, concluído em Mar del Plata, a 11 de novembro de 1977, firma-se o presente Acordo em que as partes contratantes decidem estabelecer uma interconexão entre os sistemas rodoviários dos dois países, e para tanto determinam que o ponto prioritário para tal interconexão se situa frente às localidades de Assis Brasil, no território brasileiro, e Iñapari, no território peruano (art. 1º).

As Partes Contratantes convêm em conceder prioridade à interconexão pelo ponto de fronteira indicado no art. I, com base no estágio de desenvolvimento das vias de transporte de ambos os países, especialmente das compreendidas na Rede Fundamental de Transportes do Cone Sul (art. 2).

Os demais arts. dispõem sobre o comprometimento com a troca de informações; a cooperação técnica bilateral; as reuniões periódicas com técnicos em transporte e demais esforços em conjunto para promover a integração física dos países.

Não sujeita à harmonização.

### 1.3.2. Congreso de La Republica

#### Decreto Legislativo nº 299

Dispõe sobre Arrendamento Financeiro relacionado ao Contrato Mercantil. Determina as condições e os prazos referentes ao Arrendamento e os direitos e deveres do arrendatário.

Dispõe ainda sobre o regime tributário relativo ao Arrendamento Financeiro e as condições da tributação para o arrendatário.

#### Ley nº 29.439

Lei que modifica e incorpora artigos ao Código Penal; modifica os Códigos Processuais Penais, referentes à condução em estado de ebriedade ou uso de drogas.

Não sujeita à harmonização.

### 1.3.3. Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

#### Decreto Legislativo nº 1.310

Aprova medidas adicionais de simplificação administrativa.

Não sujeita à harmonização.

**Decreto Supremo nº 058/2003/MTC:** Regulamento Nacional de Veículos Homologados.

Institui o Regulamento Nacional de Veículos Homologados. Consta no Regulamento disposições sobre a identificação veicular – aplicação, código, identificação veicular, exigências; requisitos técnicos veiculares; emissões veiculares contaminantes; pesos e medidas veiculares; regime de infrações e sanções de pesos e medidas; incorporação veicular ao Sistema Nacional de Transporte Terrestre; homologação veicular; mecanismos de controle de veículos especiais e importados.

Também analisado em Infrações e Sanções e Normas Técnicas.

**Decreto Supremo nº 002/2005/MTC:** Modifica o Regulamento Nacional de Veículos.

Modifica o Regulamento Nacional de Veículos.

Modifica o numeral 13 do art. 14; o art. 23; a alínea a) do numeral 1 do art. 24; o terceiro e o penúltimo parágrafos do art. 28; os arts. 29, 36, 40, 42 e 43; o primeiro parágrafo do art. 49; o primeiro parágrafo do art. 50; os arts. 51, 55, 56, 60, 61 e 69; o segundo parágrafo do art. 71; o segundo parágrafo do art. 76; o art. 78; e a nona, a 11ª, a 14ª e a 18ª disposições complementárias do Regulamento Nacional de Veículos.

**Decreto Supremo nº 21/2007:** Aprovação do Regulamento de Organização e Funções do Ministério de Transportes e Comunicações.

Aprova o regulamento de organização e funções do Ministério de Transportes e Comunicações. Suas principais funções são: desenhar, normatizar e executar a política de promoção e desenvolvimento em matéria de transportes e comunicações.; formular os planos nacionais setoriais de desenvolvimento; fiscalizar e supervisionar o cumprimento do marco normativo relacionado com seus domínios de competência; outorgar e reconhecer direitos através de autorizações, licenças e concessões; orientar no âmbito de sua competência o funcionamento dos Órgãos Públicos Descentralizados, Comissões Setoriais e Multisetoriais e Projetos; planificar, promover e administrar a provisão e prestação de serviços públicos do Setor de Transportes e Comunicações, de acordo com as leis sobre o assunto; cumprir funções executivas em todo o território nacional a respeito dos assuntos de sua competência. O ministro é a autoridade política mais alta do setor.

**Decreto Supremo nº 028/2009/MTC:** Estabelece o procedimento de Detecção de Infrações no Trânsito Terrestre por parte do efetivo policial competente no âmbito urbano.

Dispõe sobre o procedimento, a obrigatoriedade e o alcance do Procedimento de Detecção de Infrações, além da forma de intervenção durante a detecção de infrações e da medida preventiva de retenção ou apreensão de veículo.

**Decreto Supremo nº 040/2008/MTC:** Aprova o Regulamento Nacional de Licenças para conduzir veículos motorizados e não motorizados de transporte terrestre.

Aprova o Regulamento Nacional de Licenças para conduzir veículos motorizados e não motorizados de transporte terrestre. Revoga os Decretos Supremos nº 015/94/MTC, nº 009/97/MTC, nº 006/98/MTC, nº 008/98/MTC, nº 063/2003/MTC, nº 018/2007/MTC, nº 026/2007/MTC, nº 005/2008/MTC, os artigos 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 118 e 119 do Decreto Supremo nº033/2001/MTC e as demais disposições que se oponham ao conteúdo deste Decreto Supremo.

No Regulamento constam os requisitos e os procedimentos para a concessão de licenças, juntamente com a documentação necessária para efetivação do procedimento. As licenças são categorizadas em: Classe A: Categoria I; II-a; II-b; III-a; III-b e IV, e Classe B: Categoria I, II-a, II-b e II-c. Também constam os procedimentos para renovar e cancelar as licenças, bem como inscrição de novos veículos na frota nacional. Discorre, da mesma forma, sobre o curso de capacitação de condutores e suas condições para que seja executado.

**Decreto Supremo nº 016/2009/MTC:** Modifica o Regulamento Nacional de Trânsito e incorpora disposições segundo o disposto no Texto Único Ordenado, aprovado pelo art. 3º do presente decreto.

Modifica o Regulamento Nacional de Trânsito e incorpora disposições segundo o disposto no Texto Único Ordenado, aprovado pelo art. 3º do presente decreto.

Altera o art. 89 da sexta disposição complementar Final do regulamento, sobre a autorização e funcionamento dos centros de instrução.

Revoga os arts. 84, 85, 86, 87 e 88 do Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y no Motorizados de Transporte Terrestre. Revoga também os arts. 232, 233, o literal g) do inciso 2 do art. 243, os arts. 310, 314 e 319 do Reglamento Nacional de Tránsito.

Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito:

TÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I - OBJETO Y ÁMBITO

CAPÍTULO II - DEFINICIONES

TÍTULO II - AUTORIDADES COMPETENTES

TÍTULO III - DE LAS VÍAS

CAPÍTULO I - ASPECTOS GENERALES

CAPÍTULO II - DISPOSITIVOS DE CONTROL

SECCIÓN I - ASPECTOS GENERALES

SECCIÓN II - SEÑALES, MARCAS Y DISPOSITIVOS

SECCIÓN III - SEMÁFOROS

SECCIÓN IV - CRUCES DE VÍAS FÉRREAS

SECCIÓN V - POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

TÍTULO IV - DE LA CIRCULACIÓN

CAPÍTULO I - DE LOS PEATONES Y EL USO DE LA VÍA

CAPÍTULO II - DE LOS CONDUCTORES Y EL USO DE LA VÍA

SECCIÓN I - ASPECTOS GENERALES

SECCIÓN II - HABILITACIÓN PARA CONDUCIR

SECCIÓN III - REGLAS GENERALES DE CIRCULACIÓN	
SECCIÓN IV - VELOCIDADES	
SECCIÓN V - REGLAS PARA ADELANTAR O SOBREPASAR	
SECCIÓN VI - DERECHO DE PASO	
SECCIÓN VII - CAMBIOS DE DIRECCIÓN	
SECCIÓN VIII - DETENCIÓN Y ESTACIONAMIENTO	
SECCIÓN IX - CASOS ESPECIALES	
CAPÍTULO III - LOS VEHÍCULOS	
SECCIÓN I - ASPECTOS GENERALES	
SECCIÓN II - CONDICIONES DE SEGURIDAD	
TÍTULO V - REGISTRO VEHICULAR	
CAPÍTULO I - ASPECTOS GENERALES	
TÍTULO VI - DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EL SEGURO OBLIGATORIO	
TÍTULO VII - INFRACCIONES Y SANCIONES	
CAPÍTULO I - INFRACCIONES	
SECCIÓN I - ASPECTOS GENERALES	
SECCIÓN II - TIPIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN	
CAPÍTULO II - MEDIDAS PREVENTIVAS	
CAPÍTULO III - SANCIONES	
SECCIÓN I - ASPECTOS GENERALES	
SECCIÓN II - A LOS CONDUCTORES	
SECCIÓN III - A LOS PEATONES	
SECCIÓN IV - REGISTRO DE SANCIONES	
CAPÍTULO IV - PROCEDIMIENTOS	
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS	
ANEXOS	

O presente Regulamento estabelece as normas que regulam o uso das vias públicas terrestres, aplicáveis aos deslocamentos de pessoas, animais e atividades vinculadas ao transporte e meio ambiente quando estas se relacionam com o trânsito. Rege todo o território da República do Peru. Determina a responsabilidade das autoridades competentes.

Quanto às vias, são determinadas as proibições; as obrigações dos proprietários e ocupantes de imóveis colidentes com vias; as diretrizes de infraestrutura – luzes, sinalização, entre outros.

Sobre os pedestres e o uso da via, determina que os pedestres devem acatar as disposições regulamentares que regem o trânsito e as indicações dos efetivos da Polícia Nacional. Cita em quais casos o pedestre possui direito de passagem.

Sobre os condutores e o uso da via, é obrigação do condutor acatar as disposições regulamentares que regem o trânsito e as indicações dos efetivos da Polícia Nacional. São dispostas medidas de precaução, como uso dos equipamentos de segurança, uso de celulares, proibição do consumo de bebidas alcoólicas e outros, proibição de condução em estado de sonolência ou cansaço, regras gerais de condução e demais disposições.

A documentação obrigatória constitui-se de:

- a) Documento de identidade;
- b) Licencia de Conduzir vigente, correspondente ao tipo de veículo conduzido;
- c) Tarjeta de Identificación Vehicular correspondente ao veículo conduzido;
- d) Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) vigente, segundo corresponda;
- e) Certificado vigente do Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) ou Certificado Contra Accidentes de Tránsito (CAT), quando corresponda ao veículo conduzido;
- f) Se tratando de um veículo especial, levará ademais permissões de circulação correspondentes;
- g) Autorização correspondente em caso de uso de vidros escurecidos ou polarizados, quando impedindo a visibilidade do interior.

No Capítulo III do Título VI, determina questões técnicas referentes aos veículos para que tenham permissão para circular.  
O Título VII estabelece as infrações e sanções e ainda as medidas preventivas.

Também analisado em Infrações e Sanções; Normas Técnicas e Seguros.

**Decreto Supremo nº 017/2009/MTC:** Aprova o Regulamento Nacional de Administración de Transporte.

Aprova o Regulamento Nacional de Administración de Transporte. O Regulamento estabelece a definição de conceitos relativos ao processo de transporte para melhor entendimento das normativas nacionais. São classificados os serviços de transporte terrestre por âmbito territorial, classificação por elemento transportado e natureza da atividade realizada.

É determinado que, para acesso e permanência no serviço de transporte terrestre, é necessário que se cumpram as disposições presentes no Regulamento, que serão fiscalizadas pelas autoridades competentes. Essas condições são dispostas para cada tipo de serviço e abordam características técnicas; titularidade; Certificado de Inspeção Técnica Veicular; SOAT e CAT.

Apresenta requisitos para a habilitação como condutor para o serviço de transporte terrestre e disposições relacionada à prestação do serviço por parte do condutor.

Dispõe sobre a infraestrutura complementar do transporte terrestre, composto por terminais terrestres, estações de rota e paraderos de rota.

Estabelece também as condições legais para a prestação dos serviços e as condições de operação.

Sobre autorizações, define as seguintes:

Autorización para el servicio de transporte regular de personas;

Autorización para el servicio de transporte especial de personas;

Autorización para el servicio de transporte internacional;

Autorización para el servicio de transporte de mercancías;

Autorización para el servicio de transporte mixto;

Autorización para el servicio de transporte privado de personas;

Autorización para el servicio de transporte privado de mercancías;

Autorización para operar como agencia de transporte de mercancías.

Ainda estabelece autorizações adicionais necessárias em cada tipo de transporte citado acima, juntamente com seus procedimentos de renovação, modificação, renúncia ou abandono.

No Título III da Seção Terceira regulamenta a habilitação de condutores.

Na Seção Quarta, Título II constam os direitos e obrigações dos usuários.

No Título II dessa mesma Seção, estão os documentos obrigatórios de transporte, a saber:

Contrato de Transporte; comprovante de pagamento pelo serviço de transporte; guia de percurso eletrônica; manifesto de usuários; Contrato de Transporte Especial de Pessoas; Contrato de Transporte Terrestre de Mercadorias; Guia de Emissão do Transportador; Carta de Porte; Manifesto de Carga.

Na Seção Quinta se estabelece o Regime de Fiscalização, Infrações e Sanções.

Também analisado em Infrações e Sanções e Normas Técnicas.

**Decreto Supremo 009/2015/MTC:** Aprovam as modificações do Regulamento Nacional de Administración de Transporte, do Texto Único Ordenado do Regulamento Nacional de Tránsito, Regulamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, do Regulamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y no Motorizados de Transporte Terrestre e no Regulamento de Placa Única Nacional de Rodaje.

Aprovam as modificações do Reglamento Nacional de Administración de Transporte, do Texto Único Ordenado do Reglamento Nacional de Tránsito, do Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, do Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y no Motorizados de Transporte Terrestre e do Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje.

Reglamento Nacional de Administración de Transporte:

Art. 31.10 – Não ter sua licença e conduzir suspensa, retida ou cancelada; não chegar aos 100 pontos; não ter impostas duas ou mais infrações cuja qualificação seja muito grave e se encontre tipificada nos códigos: M1, M2, M3, M4, M5, M8, M9, M13, M16, M17, M18, M19, M20, M24, M27, M28, M32, M35, M37, M38, M39; não ter cinco ou mais infrações cuja qualificação seja grave e se encontre tipificada nos códigos: G2, G4, G8, G10, G12, G13, G15, G16, G18, G21, G23, G27, G29, G30, G47, G58; não ter uma infração muito grave tipificada nos códigos anteriores referidos e três ou mais infrações cuja qualificação seja grave e que se encontre tipificada nos códigos anteriores citados.

Texto Único Ordenado do Reglamento Nacional de Tránsito: Modificado o art. 57 (obediência ao efetivo policial); o art. 301 (conclusão ao internamento); o art. 307 (grau alcoólico sancionável aos condutores e pedestres), o art. 327 (procedimento para a detenção de infrações e imposição das papeletas).

Art. 336 (trâmite do procedimento sancionador) – o benefício não será aplicado às infrações tipificadas como M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M12, M16, M17, M20, M21, M23, M27, M28, M29, M31 e M32.

Anexo I – modificada a infração M18.

Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares: art. 48 (obrigações dos CITV); tabela de infrações e sanções dos CITV – IT2 modificada.

Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y no Motorizados de Transporte Terrestre:

Art. 25 – a revalidação da licença de conduzir poderá ser requerida a partir dos 30 dias anteriores da data de revalidação consignada na licença de conduzir e até 90 dias posteriores a tal data. A multa aplicável aos que conduzirem com a licença vencida é a M3.

Demais modificações nos art. 43 (condições de acesso) e art. 51 (requisitos para solicitar uma autorização como escola de condutores).

Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje:

Art. 8.2.5. Placa rotativa: identifica os novos veículos durante sua circulação por vias públicas terrestres desde a data do início do processo de cancelamento de matrícula até a obtenção de uma placa definitiva, em um prazo máximo de 15 dias. Os veículos com esta placa não se encontram aptos a prestar serviços.

Art. 10 Número de matrícula da placa especial – os três caracteres finais, expressados em valores numéricos, são assignados de acordo com a ordem de inscrição. Tratando-se da placa de graça, os três caracteres finais serão numéricos alfabéticos, sem prejuízo a sua ordem relativa à inscrição.

Arts. 44 e 46 também modificados.

Também analisado em Infrações e Sanções.

**Decreto Supremo nº 004/2016/MTC:** Revogação do art. 39 do Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprovado pelo Decreto Supremo nº 017/2009/MTC.

Revogação do art. 39 do Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprovado pelo Decreto Supremo nº 017/2009/MTC.

Não sujeita à harmonização.

**Decreto Supremo nº 005/2016/MTC:** Aprova modificações ao Regulamento Nacional de Administración de Transporte.

Aprovam modificações no Regulamento Nacional de Administración de Transporte.

Art. 3 – Definições; art. 49 – Normas gerais; art. 50 – Sujeitos obrigados; art. 93 – Determinação de responsabilidades administrativas; art. 112 – Retenção da licença de conduzir; art. 104, art. 129 e Disposição Complementar Final – Décima Sétima.

Art. 64 – Habilitação veicular: o veículo habilitado para a prestação de serviço de transporte em um âmbito e modalidade determinados não poderão ser habilitados em outros âmbitos e modalidades distintos.

Art. 97 – Reincidência e habitualidade: o incumprimento das condições de acesso e permanência irão determinar a suspensão de dez, 60 ou 90 dias úteis ou ainda o cancelamento da autorização para prestar o serviço de transporte terrestre.

**Decreto Supremo nº 007/2016/MTC:** Aprova o Regulamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir e modifica o Texto Único Ordenado do Regulamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprovado pelo Decreto Supremo nº 016/2009/MTC e o Regulamento Nacional de Administración de Transporte, aprovado por Decreto Supremo nº 017/2009/MTC.

Aprova o Regulamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir; modifica o Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprovado pelo Decreto Supremo nº 016/2009/MTC e o Regulamento Nacional de Administración de Transporte, aprovado por Decreto Supremo nº 017/2009-MTC.

Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir: estabelece as disposições que regulam a gestão homogênea do Sistema de Emissão de Licenças para conduzir veículos de transporte terrestre. A concessão de licença compreende uma avaliação médica e psicológica; a formação do aluno; a avaliação dos conhecimentos e habilidades e por fim, o processamento do outorgamento da licença. O documento dispõe sobre os tipos de licença e os processos para a obtenção de cada uma delas.

Revoga a DS 040/2008/MTC; a Décima Disposição Complementária Transitória do Regulamento aprovado pelo Decreto Supremo nº 016/2009/MTC e o numeral 114.1.8 do art. 114 do Regulamento aprovado pelo Decreto Supremo nº 017/2009/MTC.

Também analisado em Infrações e Sanções.

**Decreto Supremo nº 16/2016/MTC:** Aprova modificações ao Regulamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprovado mediante Decreto Supremo nº 007/2016/MTC.

Modifica a Primeira Disposição Complementaria Transitória do Regulamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprovado mediante o Decreto Supremo nº 007/2016/MTC: a participação na oficina “Cambiemos de Actitud” como condição para o cancelamento da licença do condutor passa a ser obrigatória a partir de 1º de janeiro de 2017.

Modifica o numeral 53.3 do art. 53; os numerais 55.3 e 55.6 do art. 55; o numeral 82.4 do art. 82; o numeral 2.3 da Disposição Complementar Transitória; os numerais 4.1 e 4.2 da Quarta Disposição Complementaria Transitória e a Sétima Disposição Transitória, que tratam sobre o curso de capacitação de condutores.

A modificação do numeral 2.4 da Disposição Complementar Transitória trata sobre a suspensão da aplicação de sanções, a partir de 1º de janeiro de 2017, das infrações tipificadas pelos códigos s.03, s.06, s.07, s.08 e s.09 do Quadro de Infrações e Sanções do Anexo I.

Não sujeita à harmonização.

**Decreto Supremo nº 018/2016/MTC:** Aprova modificações no Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprovado mediante Decreto Supremo nº 007/2016/MTC.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 2.766/2009/MTC/15:** Estabelece o conteúdo e a duração dos cursos de capacitação para condutores infratores de normas de trânsito terrestre.

Modifica a RD nº 2766/2009/MTC/15 nos arts. 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 8º e 9º. Modificações detalhadas no resumo da resolução alterada.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 3.070/2009/MTC/15:** Estabelece as características do curso de capacitação anual para condutores.

Estabelece as características do curso de capacitação anual para condutores. O curso pode ter os seguintes temas: transporte de pessoas; transporte de mercadorias ou transporte misto. Os cursos contêm atualização das normas de trânsito, das normas que regulam a prestação do serviço de transporte de pessoas e mercadorias e normas de segurança; funções das autoridades de fiscalização; técnicas de condução defensiva e sensibilização sobre acidentes de trânsito; primeiros socorros; uso de tecnologia no transporte; pesos e dimensões veiculares máximos; manejo de carga; ensinamentos sobre a classificação veicular, entre outros.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 366/2010/MTC/15:** Aprova o formato e o conteúdo dos Certificados de Profissionalização do Condutor e do Curso de Reforço.

**Resolución Directoral nº 3.093/2010/MTC/15:** Modifica a RD nº 2766/2009/MTC/15 nos arts. 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 8º e 9º.

Modifica a RD nº 2766/2009/MTC/15 nos Arts. 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 8º e 9º. Modificações detalhadas no resumo da resolução alterada.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 2.441/2015/MTC/15:** Modifica a Diretiva nº 001/2010/MTC/15 – Procedimento Padrão de Emissão de Licenças de Conduzir, aprovado pela RD nº 599/2010/MTC/15.

Modifica a Directiva nº 001/2010/MTC/15 pelo numeral 7.2 do art. 7º Procedimento Padrão de Emissão de Licenças de Condução. As licenças para conduzir deverão ter a assinatura do diretor geral de Transporte Terrestre do MTC que se encontre em exercício do cargo, assim como a assinatura do diretor regional de Transporte Terrestre ou da autoridade máxima de transporte de tal governo regional.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 4.335/2015/MTC/15:** Restringe a circulação de veículos na Rota Nacional PE-22 (Rodovia Central), no trajeto compreendido entre o Km 23 até a cidade de La Oroy e vice-versa.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 992/2016/MTC/15:** Proíbe a circulação de veículos na Rota Nacional PE-22 e estabelece outras disposições.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 2.328/2016/MTC/15:** Restringe a circulação de veículos na Rodovia Lima–Canta–La Viuda–Unish, Tramo Lima - Canta em ambos os sentidos da via e restringem o acesso do caminho vicinal até Huarangal em ambos os sentidos da via.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 2.335/2016/MTC/15:** Proíbe a circulação na Rota Nacional PE-22 (Rodovia Central) e reestabelece a aplicação da RD nº 5.709/2015/MTC/15.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 3.197/2016/MTC/15:** Restringe a circulação de determinados veículos na Rota Nacional PE-22 (Rodovia Central), no trajeto compreendido desde o Km 23 até o Km 173 da cidade De La Oroya e vice-versa.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 3.422/2016/MTC/15:** Aprova formato do formulário com carácter de declaração jurada para a obtenção direta, revalidação e recategorização de licenças de condução.

Aprova formato do formulário com carácter de declaração jurada para a obtenção direta, revalidação e recategorização de licenças de condução.  
Modelo do documento é encontrado no anexo.

**Resolución Directoral nº 3.545/2016/MTC/15:** Autoriza a abertura parcial da circulação de veículos da categoria M1 do dia 27 a 31 de julho de 2015 na Autopista Chíncha - Pisto de la Red Vial nº 6.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 5.298/2016/MTC/15:** Restringe a circulação de veículos e estabelece medidas de gestão de trânsito na Rodovia Central, durante os dias 17 e 20 de novembro de 2016.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 5.857/2016/MTC/15:** Estabelece disposições para a gestão do tráfico veicular na Rota Nacional PE-22 (Rodovia Central), no trajeto compreendido desde o Km 23 até o Km 175 (Repertição La Oroya) e vice-versa.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 1.516/2017/MTC/15:** Prorroga a restrição de acesso de veículos na Rota Nacional PE-22 - Rodovia Central.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 1.656/2017/MTC/15:** Dispõe sobre medidas de restrição da circulação de veículos na Rodovia Central durante os dias 13 e 16 de abril de 2017.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 169/2017/MTC:** Aprova a via de transporte terrestre como Rota Fiscal: Lima–Tumbes.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 789/2013/MTC/02:** Aprova a Diretiva nº 001/2013/MTC/02, que estabelece o Regime de Gestão do Sistema Nacional de Registros de Transporte e Trânsito (SINARETT).

Não sujeita à harmonização.

**Texto Único de Procedimentos Administrativos (TUPA).**

### 1.3.4. Organización de los Estados Americanos (OEA)

#### Convención sobre la Regulamentación del Tráfico Auto-Motor Interamericano

Estabelece que os veículos de cada país signatário devem estar em conformidade com as normativas nacionais, devidamente inscritos nos organismos competentes por fiscalizarem e regularizarem a situação destes veículos. Estabelece que cada Estado deve ter uma oficina central de registro que facilite o intercâmbio de informações com outros países.

Os veículos devem utilizar um distintivo de registro internacional que indique o país de origem, constituído por uma placa ovalada não menor que 8 cm de largura e 26 cm de comprimento, com letras minúsculas pretas sobre fundo branco.

Sempre que não haja disposto de outra maneira nas leis e regulamentações dos respectivos Estados ou subdivisões políticas, os veículos devem seguir os padrões técnicos dispostos na convenção, assim como as disposições sobre acessórios obrigatórios (arts. X e XI).

Os Estados podem exigir certificados internacionais e autorizações especiais.

As demais responsabilidades serão reguladas pelas normativas nacionais.

No anexo da convenção constam modelos de documentos com suas especificações.

#### Convención Interamericana sobre Contrato de Transporte Internacional de Mercadería por Carretera

A Convenção se aplica a todo caso de transporte rodoviário internacional de mercadorias quando o local de expedição da mercadoria se encontre em um Estado-parte e a entrega se dê em outro Estado-parte.

No contrato de transporte internacional constará um documento denominado conhecimento de embarque que deverá ser emitido pelo transportador quando solicitado pelo expedidor, para reconhecer a troca de custódia sob a mercadoria. É especificado no art. 5º o conteúdo do conhecimento de embarque.

Atribui a responsabilidade da perda ou dano da carga, quando em posse desta, ao transportador, salvo em casos de forças maiores, problemas relativos à própria mercadoria, culpa do expedidor ou consignatário ou circunstâncias especiais.  
As demais disposições tratam sobre arbitragem.

### 1.3.5. Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías

#### Diretiva nº 120/2013/SUTRAN

Dispõe sobre a inspeção de veículos, que deve ser feita por meio da placa e dos documentos dos veículos destinados a algum tipo de operação de transporte terrestre internacional. As sanções aplicáveis aos que não portarem esses documentos se darão com base no Decreto Supremo nº 017/2009/MTC e no Decreto Supremo nº 039/2205/MINCETUR para veículos registrados em países da Comunidade Andina e em países do Cone Sul respectivamente.

Consta na Diretiva a listagem de documentos a serem apresentados aos veículos do Cone Sul e da Comunidade Andina – empresas nacionais de transporte de passageiros; empresas estrangeiras de transporte de passageiros; empresas nacionais de transporte de mercadorias e empresas estrangeiras de transporte de mercadorias. Também é citada a lista de documentos necessárias para a fiscalização do transporte terrestre de materiais e resíduos perigosos.

Se o veículo não se encontra em conformidade com a Diretiva, no procedimento será feita uma *Acta de Control*, de acordo com o marco legal correspondente do Cone Sul ou da Comunidade Andina. No caso de conformidade, se estenderá uma *Acta de Control Conforme*. Se a inspeção detectar alguma infração de acordo com o estabelecido nas regras de trânsito peruano, a sanção correspondente ao Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RENAT) será aplicada.

A fiscalização para o transporte de pessoas da Comunidade Andina deve ser feita com base na Decisão nº 833 e na Decisão nº 491.

No anexo da diretiva constam: o Marco Regulatório do Transporte Internacional; Aspectos de Seguros – Cono Sur ATIT; Apólice de Seguros – Comunidade Andina; Glossários de Terminologias.

### 1.3.6. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam no apêndice deste tema, foram também analisadas para o tema Autorizações, Serviços e Documentos as seguintes normativas, cujos resumos constam no seu tema central, conforme explicado no Apêndice IV.

**Decreto Supremo nº 024/2002/MTC:** Texto Único Ordenado do Regulamento Nacional de Responsabilidade Civil e Seguros Obrigatórios para acidentes de trânsito.

**Decreto Supremo nº 025/2008/MTC:** *Aprova o Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.*

## 2. Tarifas e Pedágios

### 2.1. Passageiros

#### 2.1.1. Congreso de La Republica

**Decreto Legislativo nº 651/1991:** Estabelece a livre concorrência para as tarifas de serviço público de transporte urbano e interurbano de passageiros em todo o país.

Estabelece a livre concorrência nas tarifas do serviço público de transporte urbano e interurbano de passageiros em todo o país. Declara-se o livre acesso às rotas de serviço público de transporte urbano e interurbano de passageiros, autorizadas pelos Conselhos Provinciais, e, em consequência, eliminam-se todas as restrições administrativas e legais que se contraponham a esta disposição. Quando por razões de caráter operativo não seja possível utilizar determinadas vias na forma prevista pelo Decreto, se estabelecerão as condições que permitam regular o acesso à ditas vias com base no marco da livre concorrência. Autorizam-se excepcionalmente e transitoriamente as pessoas físicas e jurídicas a prestar, sob sua responsabilidade, serviço público de transporte urbano e interurbano de passageiros em todo tipo de veículos automotores, exceto caminhões e veículos de duas rodas.

**Ley nº 26.271:** Aprova a Lei que regulamenta o direito a passes e passagens livres diferenciados, cobrados pelas empresas de transporte urbano e interurbano de passageiros.

### 2.2. Cargas e Passageiros

#### 2.2.1. Congreso de La Republica

**Decreto-Ley nº 18.694/1970**

Autoriza o Ministério de Transportes a implementar o Sistema de Pedágio nas vias da República.

**Decreto Supremo nº 012/2016/MTC:** Modifica o Texto Único Ordenado do Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito e o Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, a fim de regular o pedágio e a adesivo holográfico de segurança (terceira placa).

Incorpora ao Texto Único Ordenado do Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito e o Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje a definição de pedágio. Modifica o Texto Único Ordenado do Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito e o Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje no art. 19 sobre guaritas ou pontos de pedágio. Incorpora ao mesmo documento a infração com código G.71 ao Anexo I Conductores, do Quadro de Tipificación, Sanciones e Medidas Preventivas aplicáveis ao tránsito terrestre. Modifica também o numeral 11.2 do art. 11 e o art. 13.

Também analisado em Infrações e Sanções.

**Ley nº 15.773:** Estabelece o sistema de pedágios em rodovias.

A presente Lei estabelece o sistema de pedágios em rodovias conforme especificado nos artigos. Os pedágios poderão ser estabelecidos nas rodovias nas quais o uso seja mais rentável que:

- a) o uso de outra rodovia preexistentes; ou
- b) o uso de uma linha férrea preexistente.

O pedágio também poderá ser instalado em rodovias troncais em que haja melhoras substanciais, tais como recondição e recobrimento com capas de concreto ou asfalto, que as converta em vias de primeira classe e que tragam como consequência uma redução do custo de transporte.

**Ley nº 26.271:** Aprova a Lei que normatiza o direito a passes livres e passagens diferenciadas cobradas pelas empresas de transporte urbano e interurbano de passageiros.

Concede aos membros da Policía Nacional e do Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Perú, aos universitários, aos alunos de Institutos Superiores Universitários e a escolares o direito a passes livres e a passes diferenciados e o direito a passes cobrados pelas empresas de serviço de transporte de passageiros do âmbito urbano e interurbano do país. Versa também sobre o modo de aplicação de tais benefícios.

**Ley nº 27.444:** Lei do Procedimento Administrativo Geral.

De forma geral, são definidos nesta lei os procedimentos administrativos (conjunto de atos e diligências tramitadas nas entidades, relativas à emissão de um ato administrativo que produza efeitos jurídicos individuais ou individualizáveis sob interesses, obrigações ou direitos dos administrados); o regime jurídico destes atos; sua eficácia; e demais disposições relativas aos procedimentos.

**Ley nº 27.972/2003:** Lei Orgânica de Municípios.

A presente lei estabelece normas sobre criação, origem, natureza, autonomia, organização, finalidade, tipos, competências, classificação e regime econômico dos municípios; também dispõe sobre a relação entre os municípios com as demais organizações do Estado e com as organizações privadas, assim como sobre os mecanismos de participação cidadã e os regimes especiais dos municípios.

## 3. Seguros

### 3.1. Cargas e Passageiros

#### 3.1.1. Congreso de La Republica

**Ley nº 27.181:** Lei Geral de Transportes e Trânsito Terrestre.

Ley Geral de Transporte y Tránsito Terrestre. Establece los lineamientos gerais económicos, organizacionais e regulamentários do transporte e tránsito terrestre. Rege todo o território da República.

Segrega as competências na matéria de transporte e tránsito terrestre em normativas, gestão e fiscalização, atribuindo aos respectivos organismos suas responsabilidades.

O Título IV establece as Infrações e Sanções. Estas infrações se dividem em leves, graves e muito graves. Suas tipificações, pontuações (e caso correspondente) e sanções se estabelecem nos respectivos regulamentos nacionais. Poderão ser aplicadas sanções ou ainda medidas preventivas, categorizadas no Regulamento.

O Título V, que trata sobre a Responsabilidade Civil e Seguros Obrigatórios, determina que o condutor, o proprietário do veículo e o prestador do serviço de transporte terrestre são responsáveis pelos danos e prejuízos causados. Sendo assim, todo veículo automotor que circule em território nacional deve contar com uma apólice de seguros vigente do SOAT ou certificados CAT, sendo o último concedido pelas Associações de Fundos Regionais ou Provinciais Contra Acidentes de Trânsito (AFOCAT).

Sem prejuízo ao atendimento imediato de lesões e mortes aos envolvidos no acidente de trânsito, as empresas de seguro ou AFOCAT podem solicitar reembolso dos pagamentos das indenizações, sempre que o veículo responsável pelo acidente conte com um seguro de responsabilidade civil frente a terceiros.

As demais coberturas de seguros de acidentes pessoais, particulares ou obrigatórios que sejam comercializados pelas empresas de seguros serão complementares à cobertura do SOAT e do CAT, se aplicando ao excesso de gastos não cobertos pelo SOAT e pelo CAT.

O incumprimento da obrigação estabelecida na presente lei, de contar com os seguros e certificações, desabilita a unidade veicular de transitar em qualquer via do país, devendo a autoridade competente reter o veículo e impedir sua circulação até que esteja em conformidade com a lei.

A lei ainda dispõe sobre o Registro Veicular e outros registros.

Também analisado em Infrações e Sanções.

#### 3.1.2. Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

**Decreto Supremo nº 024/2002/MTC:** Texto Único Ordenado do Regulamento Nacional de Responsabilidade Civil e Seguros Obrigatórios para acidentes de trânsito.

TÍTULO I - Aprova o “Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (SOAT)”.

O Regulamento establece as disposições relacionadas com a determinação da responsabilidade civil derivada de acidentes de trânsito terrestre; assim como o regime e as características do seguro obrigatório por acidentes de trânsito.

Todo veículo que circule em território nacional deve contar com uma apólice vigente de SOAT. Itens acoplados ou similares que careçam de propulsão própria estarão inclusos no SOAT do veículo automotor correspondente. O seguro cobre todas as pessoas envolvidas no acidente, sejam elas ocupantes ou não do veículo.

Apresenta definições básicas para o entendimento geral do Regulamento.

O proprietário do veículo poderá contratar uma apólice adicional que cubra os danos materiais e pessoais resultantes de um acidente no qual o montante total não seja coberto pelo SOAT previsto neste Regulamento. O SOAT e demais seguros devem ser contratados apenas com companhias de seguros autorizadas pela Superintendencia de Banca y Seguros.

Caso o condutor de um veículo não possua uma apólice, os demais envolvidos no acidente que possuam uma apólice devem, solidariamente, responder frente aos ocupantes do veículo.

A contratação do SOAT deve constar em um certificado, cujo formato e conteúdo será aprovado pelo MTC. Este certificado deve possuir informações do veículo, do contratante, da companhia de seguros, do número da apólice e outras informações que possibilitem a fiscalização.

As companhias deverão colocar à disposição do MTC um registro dos seguros contratados, com informações atualizadas para ações de controle e informação de qualquer indivíduo que tenha interesse. Devem também repassar informações adicionais citadas no Regulamento.

**TÍTULO II – O SOAT atua na modalidade de acidentes pessoais e cobre os riscos de morte e lesões corporais que os ocupantes ou terceiros sofram em um acidente de trânsito com um veículo automotor. As quantias (medidas em Unidad Impositiva Tributaria) são citadas no Regulamento.**

A gravidade do acidente será determinada pelo médico responsável pelo tratamento dos pacientes envolvidos no acidente, pelo Instituto Nacional de Rehabilitación, porém se concede à seguradora o direito de examinar as pessoas lesionadas para investigação do acidente.

As indenizações previstas no presente Regulamento deverão ser pagas ao beneficiário dentro de um prazo de dez dias seguinte à apresentação dos documentos citados especificamente para cada caso no art. 33. O pagamento deve ser feito diretamente à vítima e, na impossibilidade desta, deve ser feito a um representante.

Estão excluídos da cobertura do SOAT as morte e lesões corporais nos seguintes casos: acidentes em rodovias de automóveis e outras competências de veículos motorizados; acidentes ocorridos fora do território nacional; acidentes ocorridos em lugares fora do trânsito aberto ao público; acidentes ocorridos como consequência de guerras, abalos sísmicos e outros casos incomuns na circulação dos veículos.

**TÍTULO III – O não cumprimento da obrigação de possuir e manter vigente o SOAT, não portar o certificado correspondente ou qualquer outra infração ao Regulamento e suas normas complementares, deve levar a Polícia Nacional do Peru a impedir a circulação do veículo e colocá-lo no depósito oficial de veículos. As sanções serão estabelecidas pelo MTC.**

No anexo consta uma tabela de indenizações por invalidez permanente.

Também analisado em Autorizações, Serviços e Documentos.

**Decreto Supremo nº 007/2015/MTC:** Aprova as modificações do Texto Único Ordenado do Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.

Modifica o Texto Único Ordenado do Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. Alterações já incluídas na análise do DS 024/2002/MTC.

Não sujeita à harmonização.

**Decreto Supremo nº 012/2017/MTC:**

Modifica o Texto Único Ordenado do Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. Modifica os arts. 3º, 5º, 11, 12, 15, 21, 22, 24, 25, 33, 38 e a Terceira Disposición Transitória do Texto.

Modifica ainda o Texto Único Ordenado do Regulamento Nacional de Trânsito – Código de Trânsito. Modifica a alínea e) do art. 91; o art. 285; e o Anexo I: Quadro de Tipificação, Sanções e Medidas Preventivas aplicáveis às infrações de Trânsito Terrestre.

Modifica também o Regulamento Nacional de Administração de Transporte. Modifica o art. 28; o numeral 44.5.4 do art. 44; o numeral 55.1.8 do art. 55; e o numeral 108.1.13 do art. 108.

Modifica o Regulamento Nacional de Inspeções Técnicas Veiculares. Modifica a alínea b) do numeral 15.1 do art. 15.

Modifica o Regulamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiais e Resíduos Perigosos. Altera os arts. 40, 41, 48, 49 e 63.

**Resolución Ministerial nº 314/2015/MTC:** Aprova o formato e as especificações técnicas do certificado do SOAT e do Holograma de Seguridad a ser utilizado no anverso deste mesmo Certificado.

Aprova as especificações técnicas e os formatos dos seguintes documentos durante o período de junho de 2015 até junho de 2016: Certificado do SOAT e Holograma de Seguridad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

No anexo constam os modelos dos documentos, junto com características e informações necessárias.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 323/2015/MTC:** Aprova o formato e especificações técnicas do Certificado, Adesivo e Holograma de CAT.

Aprova as especificações técnicas e os formatos dos seguintes documentos durante o período de junho de 2015 até junho de 2016:

CAT; Calcomanía del CAT; Holograma de Seguridad del CAT.

No anexo constam os modelos dos documentos, junto com características e informações necessárias.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 394/2016/MTC:** Aprova para o período de julho de 2016 até junho de 2017, o Formato e as Especificações Técnicas do Certificado del SOAT, o formato e as especificações técnicas do Holograma de Seguridad a ser utilizado no anverso do Certificado del Seguro de Accidentes de Tránsito.

Aprova as especificações técnicas e os formatos dos seguintes documentos durante o período de julho de 2016 até junho de 2017: Certificado del SOAT; Holograma de Seguridad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

No anexo constam os modelos dos documentos, junto com características e informações necessárias.

**Resolución Ministerial nº 395/2016/MTC:** Aprova, para o período compreendido desde 15 de junho de 2016, o formato e o conteúdo do CAT; o formato e as especificações técnicas do adesivo do CAT; o formato e as especificações técnicas do Holograma de Seguridad a ser utilizado no anverso do CAT.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 1.075/2016/MTC:** Aprova formato e especificações técnicas do CAT, do adesivo e do Holograma de Seguridad do CAT.

Aprova as especificações técnicas e os formatos dos seguintes documentos durante o período de janeiro de 2017 até dezembro de 2017: CAT; Calcomanía del CAT; Holograma de Seguridad del CAT. No anexo constam os modelos dos documentos, junto com características e informações necessárias.

### 3.1.3. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foi também analisada para o tema Seguros a normativa a seguir, cujo resumo consta no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

**Decreto Supremo nº 016/2009/MTC:** Modifica o Regulamento Nacional de Trânsito e incorpora disposições segundo o disposto no Texto Único Ordenado, aprovado pelo art. 3º do presente decreto.

## 4. Normas Técnicas

### 4.1. Cargas

#### 4.1.1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

**Resolución Directoral nº 1.811/2014/MTC/15:** Aprova as características técnicas e funcionalidades mínimas de controle remoto para veículos destinados ao serviço de transporte terrestre de mercadorias.

Aprova a Diretiva nº 001/2014/MTC que estabelece as características técnicas e funcionalidades mínimas do Sistema de Controle e Monitoramento Remoto para veículos destinados ao serviço de transporte terrestre de mercadorias.

O AVL (do inglês – *Automatic Vehicle Localization*) é o equipamento que compreende os sistemas de localização remota em tempo real, ligados ao uso de um GPS (do inglês – *Global Positioning System*). Apresenta definições, abreviaturas, componentes mínimos, características técnicas mínimas e funcionalidade mínimas do AVL.

### 4.2. Cargas e Passageiros

#### 4.2.1. Congreso de la República

**Ley nº 29.237:** Cria o sistema nacional de inspeções técnicas veiculares.

Cria o sistema nacional de inspeções técnicas veiculares, encarregado de certificar o funcionamento dos veículos e o cumprimento dos requisitos técnicos. A lei dispõe que é responsabilidade do Ministério dos Transportes e Comunicações aprovar e fiscalizar os Centros de Inspeção Veicular, local onde devem ser feitas as inspeções.

#### 4.2.2. Consejo de Ministros

**Decreto Supremo nº 085/2003/PCM:** Aprova o Regulamento Nacional de Qualidade Ambiental referente a ruídos.

Aprova o Regulamento que estabelece os valores nacionais de ruído. São os municípios e os distritos os responsáveis por definir e elaborar planos de ação, prevenção e controle da contaminação sonora. O regulamento define valores gerais de limites de ruídos, divididos por zonas.

#### 4.2.3. Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)

**Norma Metrológica Peruana (NMP) nº 013/2010:** Instrumentos destinados a medir a velocidade de circulação dos veículos.

Trata sobre os requisitos técnicos dos velocímetros instalados nos veículos automotores. Informa também sobre as características de fabricação e de mediadas.

**Norma Técnica Peruana (NTP) nº 833.032/2006:** Extintores.

Trata sobre os requisitos técnicos dos extintores portáteis para veículos automotores. Informa a quantidade de extintores e a capacidade de extinção mínima para cada tipo de veículo, inspeções e recargas dos extintores.

#### 4.2.4. Ministerio del Ambiente (MINAM)

**Decreto Supremo nº 009/2012/MINAM:** Estabelece limites máximos permitidos de emissões contaminantes para veículos automotores que circulam na rede viária.

Modifica o Decreto Supremo nº 047/2001/MTC. Informa por meio de tabelas os limites máximos para cada categoria de veículo, pelo ano de fabricação do modelo e peso. Da mesma maneira, informa sobre os procedimentos de fiscalização e análise dos resultados. Os equipamentos para controle de emissões devem ser homologados pelo ministério. Os condutores dos veículos que excedam o limite máximo de emissões estão sujeitos às sanções legais.

#### 4.2.5. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

**Decreto Supremo nº 025/2008/MTC:** Aprova o Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.

Aprova o Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.

Título I – Apenas veículos que se submeteram às Inspeções Técnicas Veiculares poderão circular pelas vias públicas nacionais. Se encontram exonerados das Inspeções os veículos de categoria L1 e L2, os estrangeiros e os de coleção.

A inspeção pode ser ordinária, de incorporação, complementar ou voluntária.

A inspeção, se aprovada, gera três documentos para comprovação: Informe de Inspección Técnica Vehicular; Certificado de Inspección Técnica Vehicular e Calcomanía Oficial de Inspección Técnica Vehicular.

Dispõe ainda sobre o processo de inspeção, registro, verificação e outros procedimentos necessários para a realização do serviço.

Título II – Disposições sobre o funcionamento, procedimentos obrigatórios e outros deveres do Centro de Inspeção Técnica.

Título III – Entidades Supervisoras: Funções.

Título IV – Regime de Fiscalização dos Centros de Inspeção Técnica Veicular: a fiscalização compreende a supervisão, detecção de infrações, imposição de sanções e execução destas. Função exercida pela Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT).

Infrações:

Em anexo consta a Tabla de Infracciones y Sanciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular

Também analisado em Infrações e Sanções e Autorizações, Serviços e Documentos.

**Decreto Supremo nº 025/2016/MTC:** Modifica e estabelece o início progressivo do controle de pesos por eixos ou conjunto de eixos previsto no Reglamento Nacional de Vehículos.

Modifica e estabelece o início progressivo do controle de pesos por eixos ou conjunto de eixos previsto no Reglamento Nacional de Vehículos.

Estabelece a entrada de vigência das infrações P.6 (a partir de 1º de maio de 2017), P.5 (a partir de 1º de setembro de 2017) e P.4 (a partir de 2º de janeiro de 2018).

Reglamento Nacional de Vehículos:

Modifica o art. 37 – Peso máximo permitido: o peso bruto veicular máximo permitido é de 48 toneladas, de acordo com o estabelecido no Anexo IV. O peso máximo por eixo simples ou conjunto de eixos se estabelece no Anexo IV do Regulamento. Os veículos cujos limites de peso bruto veicular e/ou pesos por eixo sinalados pelo fabricante sejam menores aos estabelecidos no presente Regulamento, não devem exceder tais limites.

Modifica o art. 38 – Tolerância da pesagem dinâmica: Tratando-se do transporte de líquidos em cisternas concentrados de mineral a granel e animais vivos, realizado em veículos que tenham ingressado ao SNTT antes da entrada em vigência do presente Regulamento, e ainda de alimentos a granel (perecíveis ou não perecíveis), a tolerância do peso por eixo ou conjunto de eixos será de 8%. Os veículos que transportem contentores selados nas aduanas estão exonerados do controle de peso por eixos. Em ambos os casos, os veículos não podem ultrapassar o peso bruto veicular máximo permitido para sua configuração.

Modifica o art. 51 – Responsabilidade dos armazéns, terminais de armazenamento, geradores, doadores ou remetentes de mercadorias: distribui a responsabilidade da carga em caso da origem proveniente de um gerador ou de múltiplos.

Também analisado em Infrações e Sanções.

**Resolución Directoral nº 1.011/2010/MTC/015:** Modifica a RD 367/2010/MTC/15 sobre a implementação do *kit* de primeiros socorros nos veículos destinados a serviços de transporte.

Modifica os arts. 1º, 2º e 3º da RD 367/2010/MTC/15, que versa sobre o conteúdo dos *kits* de primeiros socorros e suas quantidades. É obrigatória a presença do *kit* completo nos serviços de transporte terrestre de pessoas e no transporte misto em âmbito nacional, regional e provincial, assim como no transporte de mercadorias. Devem ser implementados até 30 de maio de 2010. Não é considerada infração não ter o *kit* de primeiros socorros no veículo, nem a falta de alguns requisitos.

**Resolución Directoral nº 3.530/2010/MTC/15:** Características técnicas e de segurança, e informações que devem conter a *Tarjeta Única de Circulación*.

Estabelece as características técnicas e de segurança, e informações que devem conter a *Tarjeta Única de Circulación*.  
No anexo constam os modelos.

**Resolución Directoral nº 2.950/2015/MTC/15:** Suspende a aplicação da RD nº 3530/2010/MTC/15, que aprova a Diretiva nº 005/2010/MTC/15 sobre Características Técnicas e de Segurança e Informação que deve conter a *Tarjeta Única de Circulación*.

Suspende a aplicação da RD nº 3530/2010/MTC/15 que aprova a Diretiva nº 005/2010/MTC/15, a partir de 1º de julho de 2015 até 31 de dezembro de 2015, sobre as características técnicas e de segurança e informações que devem conter a *Tarjeta Única de Circulación*.  
As tarjetas utilizadas para a concessão de autorização do serviço de transporte de pessoas em âmbito regional e provincial seguirão sendo emitidas.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 3.644/2015/MTC/15:** Delimita a aplicação do numeral A.4.4 da Tabela de Interpretação de Defeitos de Inspeções Técnicas Veicular.

Delimita a ação do numeral A.4.4 da RS nº 11.581/2008/MTC/15, especificando que sua aplicação não cobre os veículos de Categoria L5, no que diz respeito ao número de eixos.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 5.457/2015/MTC/15:** Aprova as especificações técnicas e os formatos dos seguintes documentos para o ano de 2016: Calcomanía Oficial de Inspección Técnica Veicular; Papel de Seguridad de los Certificados de Inspección Técnica; Anexo III – Código de los Centros de Inspección Técnica Veicular.

Aprova as especificações técnicas e os formatos dos seguintes documentos para o ano de 2016: Calcomanía Oficial de Inspección Técnica Veicular;

Papel de Seguridad de los Certificados de Inspección Técnica;  
 Anexo III – Código de los Centros de Inspección Técnica Vehicular.  
 Em anexo constam os modelos dos documentos, junto com características e informações necessárias.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral (RD) nº 5.676/2015/MTC/15:** Aprova o Papel de Seguridad de los Certificados de Conformidad de Modificación, Fabricación y Montaje para o ano de 2016 e os códigos das Entidades Certificadoras de Conformidade de Modificação, Fabricação e Montagem.

Aprova as especificações técnicas e os formatos dos seguintes documentos para o ano de 2016:  
 Papel de Seguridad de los Certificados de Conformidad de Modificación, Fabricación y Montaje;  
 Códigos de las Entidades Certificadoras de Conformidad de Modificación, Fabricación y Montaje.  
 Em anexo constam os modelos dos documentos, junto com características e informações necessárias.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 2.997/2016/MTC/15:** Retifica a RD nº 5.676/2015/MTC/15 mediante a qual se aprovou o Papel de Seguridad de los Certificados de Conformidad de Modificación, Fabricación y Montaje para o ano de 2016 e os códigos das Entidades Certificadoras de Conformidade de Modificação, Fabricação e Montagem.

Retifica a RD nº 5.676/2015/MTC/15 mediante a qual se aprovou o Papel de Seguridad de los Certificados de Conformidad de Modificación, Fabricación y Montaje para o ano de 2016 e os códigos das Entidades Certificadoras de Conformidade de Modificação, Fabricação e Montagem.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 5.573/2016/MTC/15:** Aprova características e especificações técnicas da Calcomanía Oficial, do Papel de Seguridad de los Certificados y los Códigos de los Centros de Inspección Técnica vehicular, para o ano de 2017.

Aprova as especificações técnicas e os formatos dos seguintes documentos para o ano de 2017:  
 Calcomanía Oficial de Inspección Técnica Vehicular;  
 Papel de Seguridad de los Certificados de Inspección Técnica Vehicular;  
 Anexo 3 – Códigos de los Centros de Inspección Técnica Vehicular.  
 Em anexo constam os modelos dos documentos, junto com características e informações necessárias.

**Resolución Directoral nº 5.574/2016/MTC/15:** Aprova características e especificações técnicas da Calcomanía Oficial de Gas Natural Vehicular, do Papel de Seguridad del Certificado de Conformidad de Conversión a GNV e o Certificado de Inspección Anual do veículo a GNV e os códigos das Entidades Certificadoras de Conversiones a GNV, para o ano 2017.

Aprova as especificações técnicas e os formatos dos seguintes documentos para o ano de 2017:  
 Calcomanía Oficial de Gas Licuado de Petróleo (GLP);

Papel de Seguridad del Certificado de Gas Licuado de Petróleo (GLP);  
Códigos de las Entidades Certificadoras de Conversiones a Gas Licuado de Petróleo (GLP).  
Em anexo constam os modelos dos documentos, junto com características e informações necessárias.

**Resolución Directoral nº 5.575/2016/MTC/15:** Aprova características e especificações técnicas da Calcomanía Oficial de GLP, do Papel de Seguridad del Certificado de Conformidad de Conversión a GLP ou do Certificado de Inspección Anual del vehículo a GLP e os códigos das Entidades Certificadoras de Conversiones a GLP, para o ano de 2017.

Aprova as especificações técnicas e os formatos dos seguintes documentos para o ano de 2017:  
Calcomanía Oficial de Gas Licuado de Petróleo (GLP);  
Papel de Seguridad del Certificado de Gas Licuado de Petróleo (GLP);  
Códigos de las Entidades Certificadoras de Conversiones a Gas Licuado de Petróleo (GLP).  
Em anexo constam os modelos dos documentos, junto com características e informações necessárias.

**Resolución Directoral nº 5.576/2016/MTC/15:** Aprova para o ano 2017 as características e especificações técnicas do Papel de Seguridad de los Certificados de Conformidad de Modificación, Fabricación y Montaje destinado a ser entregue ao usuário do veículo que tenha sido aprovado na inspeção e os códigos das Entidades Certificadoras.

Aprova as especificações técnicas e os formatos dos seguintes documentos para o ano de 2017:  
Papel de Seguridad de los Certificados de Conformidad de Modificación, Fabricación y Montaje;  
Códigos de las Entidades Certificadoras de Conformidad de Modificación, Fabricación y Montaje.  
Em anexo constam os modelos dos documentos, junto com características e informações necessárias.

**Resolución Directoral nº 1.514/2017/MTC/15:** Modifica o art. 2º e o Anexo II, “Especificaciones técnicas de detalle de la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa) que conforma la Placa Única Nacional de Rodaje” da RD nº 3.076/2009/MTC/15.

Aprova as novas especificações técnicas e conteúdo da Calcomanía Holográfica de Seguridad (Tercera Placa) que regule a Placa Única Nacional de Rodagem, que consta no Anexo II da presente Resolução.

#### 4.2.6. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam no apêndice deste tema, foram também analisadas para o tema Normas Técnicas as seguintes normativas, cujos resumos constam no seu tema central, conforme explicado no Apêndice IV.

**Decreto Supremo nº 058/2003/MTC:** Regulamento Nacional de Veículos Homologados.

**Decreto Supremo nº 016/2009/MTC:** Modifica o Regulamento Nacional de Trânsito e incorpora disposições segundo o disposto no Texto Único Ordenado, aprovado pelo art. 3º do presente decreto.

**Decreto Supremo nº 017/2009/MTC:** Aprova o Regulamento Nacional de Administración de Transporte.

## 5. Produtos Perigosos

### 5.1. Cargas

#### 5.1.1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

**Decreto Supremo nº 021/2008/MTC:** Aprova o Regulamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

Aprova o Regulamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

O Regulamento apresenta conceitos gerais para o entendimento do conteúdo das normas apresentadas sobre o transporte terrestre de materiais e resíduos perigosos. Também são distribuídas as responsabilidades de cumprimento, fiscalização e atualização do Regulamento entre os organismos nacionais do Peru.

O Regulamento se baseia no Livro Laranja da ONU, a partir das nove classes estabelecidas: explosivos; gases; líquidos inflamáveis; sólidos inflamáveis; substâncias comburentes e peróxidos orgânicos; substâncias tóxicas e substâncias infecciosas; materiais radioativos; substâncias corrosivas; e substâncias e objetos perigosos variados.

A apólice de seguro deve abranger desde a recepção da carga até a sua entrega ao destinatário, cobrindo danos pessoais, materiais ou ambientes que possam ser causados pelo transporte da carga, especificações citadas no documento. O transporte também deve contar com um plano de contingência conforme Ley nº 28.551. Em se tratando de transporte próprio, o plano deve ser aprovado pelo setor correspondente da atividade que produza ou utilize tal material perigoso de acordo com suas normas vigentes.

Os profissionais envolvidos na operação de transporte devem contar com uma capacitação básica sobre o manejo de materiais perigosos e aplicação do plano de contingência para dado transporte, que concederá uma certificação por entidade de capacitação.

Para a realização do transporte é necessário o Registro Único de Transporte Terrestre de Materiales y/o Residuos Peligrosos do Sistema Nacional de Registros de Transporte Terrestre, que é composto pelo: Registro Nacional de Transporte de Materiales y/o Residuos Peligrosos por Carretera, responsabilidade da Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT); e Registro Nacional de Transporte de Materiales y/o Residuos Peligrosos por Vía Férrea, a cargo da Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF). Além do Registro, é necessário para o transporte por rodovia o Permiso de Operación Especial para Prestar Servicio de Transporte Terrestre de Materiales y/o Residuos Peligrosos e o Permiso de Operación Especial para Transporte Terrestre de Materiales y/o Residuos Peligrosos por Carretera por Cuenta Propia, ambos emitidos pela DGTT. Também é necessária a Habilitación Veicular Especial e Licença de conducir de Categoría Especial.

Sobre as principais obrigações das partes que participam na operação:

Remitente: conceder ao transportador a Guia de Remissão, informações sobre cuidados e segurança, e especificar as condições de descontaminação do material envolvido no transporte; e entregar o material com as devidas especificações etiquetadas ou rotuladas segundo o Livro Laranja da ONU.

Transportador: elaborar a Guia de Remissão; sinalizar e rotular o veículo e as unidades de carga segundo indica o Regulamento; assegurar toda documentação necessária; adotar as devidas medidas de segurança para o transporte e manejo do material; e descontaminação do material.

Conductor: verificar o veículo e o cumprimento das disposições do Regulamento, só iniciando e concluindo o transporte se dentro de todas as conformidades; e portar a documentação necessária; aplicar o plano de contingência caso preciso.

Destinatário: receber de imediato a carga de acordo com as especificações do contrato; e prestar apoio e proporcionar informação técnica necessária.

A documentação necessária para o transporte:

1. Guía de Remisión – remitente;
2. Guía de Remisión – transportador;
3. Folha com o resumo de medidas de segurança;
4. Certificado de Habilitación Vehicular – expedido pela DGTT;
5. Licença de conduzir de categoria especial – condutor;
6. Cópia do Certificado del Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito (SOAT);
7. Cópia da Apólice de Seguro.

As infrações podem ser leves, graves ou muito graves, podendo resultar em advertências, multas, suspensão das autorizações de transporte, revogação das autorizações de transporte ou confisco dos materiais perigosos.

Também analisado em Infrações e Sanções.

**Resolución Directoral nº 2.613/2013/MTC/15:** Aprova o formato de Hoja de Resumen de Seguridad para o Transporte de Materiais e Resíduos Perigosos e seu Instrutivo, assim como outros formatos.

Aprova o formato de Hoja de Resumen de Seguridad para o Transporte de Materiais e Resíduos Perigosos; o Programa de Capacitación; e o formato dos Certificados de Capacitación.

**Resolución Directoral nº 5.674/2015/MTC/15:** Aprova o Adesivo Oficial de Gás Liquefeito de Petróleo para o ano 2016, Papel de Seguridad del Certificado de Gas Licuado de Petróleo e os Códigos das Entidades Certificadoras de Conversão de GLP.

Aprova Adesivo Oficial de Gás Liquefeito de Petróleo para o ano 2016, Papel de Seguridad del Certificado de Gas Licuado de Petróleo e os Códigos das Entidades Certificadoras de Conversão de GLP.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 5.675/2015/MTC/15:** Aprova o Adesivo Oficial de Gás Natural Vehicular para o ano 2016, Papel de Seguridad del Certificado de Gas Natural Vehicular e os Códigos das Entidades Certificadoras de Conversão de GNV.

Aprova o Adesivo Oficial de Gás Natural Vehicular para o ano 2016, Papel de Seguridad del Certificado de Gas Natural Vehicular e os Códigos das Entidades Certificadoras de Conversão de GNV.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Directoral nº 1.075/2016/MTC/16:** Aprova diretrizes para a elaboração de um Plano de Contingência para o Transporte Terrestre de materiais e/ou Resíduos Perigosos.

Revoga a RD nº 031/2009/MTC/16 e aprova diretrizes para a elaboração de um Plano de Contingência para o Transporte Terrestre de materiais e/ou Resíduos Perigosos. O plano de contingência tem a função de definir ações para prevenção e controle do transporte de substâncias perigosas, baseando-se nas etapas de carga, transporte terrestre e descargas dessas mercadorias. Determina os padrões que o plano deve seguir.

**Resolución Ministerial nº 360/2012/MTC/02:** Aprovam vias de transporte terrestre a serem consideradas como rotas de fiscalização pelo departamento de Madre de Dios para o controle e fiscalização na distribuição, transporte e comercialização de insumos químicos.

Aprovam vias de transporte terrestre a serem consideradas como rotas de fiscalização pelo departamento de Madre de Dios para o controle e fiscalização na distribuição, transporte e comercialização de insumos químicos.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 003/2015/MTC/02:** Renova o prazo estabelecido na Resolução Ministerial nº 360/2012/MTC/02, referente ao controle e à fiscalização na distribuição, no transporte e na comercialização de insumos químicos nas rotas de fiscalização em direção ao Departamento de Madre de Dios.

Renova o prazo estabelecido na Resolução Ministerial N° 360/2012/MTC/02, referente ao controle e à fiscalização na distribuição, no transporte e na comercialização de insumos químicos nas rotas de fiscalização em direção ao Departamento de Madre de Dios.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 1.085/2016/MTC:** Prorroga o prazo estabelecido na Resolução Ministerial nº 360/2012/MTC/02, referente ao controle e à fiscalização na distribuição, no transporte e na comercialização de insumos químicos nas rotas de fiscalização em direção ao Departamento de Madre de Dios.

Prorroga o prazo estabelecido na Resolução Ministerial N° 360/2012/MTC/02, referente ao controle e à fiscalização na distribuição, no transporte e na comercialização de insumos químicos nas rotas de fiscalização em direção ao Departamento de Madre de Dios.

Não sujeita à harmonização.

## 6. Infrações e Sanções

### 6.1. Cargas e Passageiros

#### 6.1.1. Congreso de la República

**Ley nº 28.256/2005:** Lei que regula o transporte terrestre de materiais e resíduos perigosos.

Regula as atividades, os processos e as operações do transporte terrestre de materiais e resíduos perigosos, atentando-se aos princípios de prevenção e de proteção aos cidadãos, ao meio ambiente e à propriedade.

Alcança produção, armazenamento, embalagem, transportes e rotas de trânsito, manipulação, utilização, reutilização, tratamento, reciclagem e disposição final. Versa sobre a definição dos materiais e resíduos perigosos; sobre competências das autoridades setoriais e do Ministério de Transportes e Comunicações, obrigações do Ministério da Saúde, das administrações provinciais, das empresas de transportes; sobre planos de contingências, infrações, tipos de sanções, multas, procedimento sancionador e disposições finais.

**Ley nº 29.380/2009:** Lei que modifica e incorpora artigos ao Código Penal e modifica o Código Processual Penal, referente à condução no estado de ebriedade ou consumo de drogas.

Artigo 1: Modifica os arts. 22; 36, inciso 7; 111; 124; 274; 368 e 408 do Código Penal.

Artigo 2: Incorpora os arts. 274-A e 279-F do Código Penal.

Artigo 3: Modifica o art. 143 do Código Processual Penal.

Artigo 4: Incorpora o inciso 4 ao art. 287 do Código Processual Penal.

Não sujeita à harmonização.

**Ley nº 29.365:** Lei que estabelece o Sistema de Controle de Licenças de Condução por pontos.

Cria o Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, estabelecendo uma pontuação específica para cada infração de trânsito contida no Reglamento Nacional de Tránsito, que define uma pontuação máxima de 100 pontos para cada condutor com licença hábil. O Sistema será implementado pelo MTC.

Altera o art. 25 da Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley nº 27.181) – que é alterado novamente pelo artigo único da Ley 29.937 –, e o art. 28 da mesma lei.

Modificações no art. 28: O controle deste Sistema estabelecido deve ser implementado e executado pelo MTC de acordo com a seguinte classificação:

1. Nos casos de infrações leves, aplicam-se 20 pontos ao registro de pontuação (Récord del Conductor).
2. Nos casos de infrações graves, aplicam-se 20 a 50 pontos ao registro de pontuação.
3. Nos casos de infrações muito graves, aplicam-se de 50 a 100 pontos no registro de pontuação, exceto quando se tratem de ilícitos penais, casos em que é necessário o cancelamento da licença.

Se o portador da licença de condução acumular os 100 pontos pela primeira vez, recebe uma sanção de suspensão de licença por seis meses; se o portador da licença de condução acumular os 100 pontos pela segunda vez, recebe uma sanção de suspensão por 12 meses; e, se o portador da licença de condução acumular os 100 pontos pela terceira vez, tem sua licença cancelada e é considerado não hábil para a condução de veículos no âmbito nacional.

Em todos os casos citados acima, adicionalmente ao período de suspensão, os condutores devem ser aprovados nos cursos de segurança viária e sensibilização, dispostos no Regulamento Nacional de Trânsito.

A pontuação de cada infração perde o efeito depois de dois anos da sanção ter constado na instância administrativa.

Os condutores que no período de dois anos não se encontrarem inclusos no que foi disposto nos arts. 25 e 28 devem receber um incentivo de pontuação a seu favor, estabelecido no regulamento da presente lei.

### 6.1.2. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

**Decreto Legislativo nº 1.216:** Decreto para o fortalecimento legislativo da segurança pública no trânsito e no serviço de transporte.

O decreto tem a função de fortalecer a operação da Polícia Nacional do Peru, para fiscalizar, supervisionar e controlar os veículos de transporte de passageiros e mercadorias, em todo território nacional.

Os governos locais devem estabelecer disposições específicas para garantir a segurança cidadã no trânsito, em coordenação com a Polícia Nacional do Peru, que tem a função de fiscalizar os veículos que circulam na infraestrutura viária pública e aplicar as medidas preventivas e as sanções por infrações, caso necessário.

Os motoristas em conformidade com as medidas de segurança e especificidades técnicas devem utilizar o adesivo holográfico de segurança veicular na parte anterior do veículo, de forma que permita sua identificação através dos sistemas eletrônicos de controle veicular.

A Polícia Nacional aplicará as medidas preventivas citadas na Lei nº 27.181 (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre) e os regulamentos correspondentes.

Cria-se o Registro de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú e o Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que terá como base o Registro. Devem ser estabelecidos pela autoridade municipal e pela Polícia Nacional do Perú, paradeiros fixos e postos de controle, respectivamente.

Não sujeita à harmonização.

**Decreto Supremo nº 058/2008/MTC:** Aprova o Regulamento Nacional de Veículos.

Estabelece os requisitos e as características técnicas a serem cumpridas pelos veículos para que ingressem, se registrem, transitem, operem e se retirem do Sistema Nacional de Transporte Terrestre. Tais diretrizes são orientadas visando a proteção e a segurança das pessoas, dos usuários do transporte e do trânsito terrestre, assim como a proteção do meio ambiente e o resguardo da infraestrutura viária.

Versa sobre identificação e classificação veicular, requisitos técnicos, emissões de contaminantes, pesos e medidas, homologação de veículos, mecanismos de controle de veículos especiais, revisões técnicas, entre outras disposições.

**Decreto Supremo nº 039/2005/MTC:** Promulga o segundo protocolo adicional sobre infrações e sanções do Acordo de Alcance Parcial sobre o Transporte Internacional Terrestre e a ata de retificação.

Segundo Protocolo ATIT.

**Decreto Supremo nº 038/2009/MTC:** Decreto Supremo que estabelece o Regime de Infrações e Sanções aplicáveis às entidades de capacitação e àquelas que realizam o curso de segurança viária e sensibilização do infrator.

Estabelece um Regime de Infrações e Sanções para as Escolas de Condutores, conforme o DS 040/2008/MTC pelo Cuadro de Tipificación y Calificación de Infracciones e Sanciones – De las Escuelas de Condutores – do Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y no Motorizados de Transporte Terrestre, sendo aplicáveis as infrações de código A.3, A.4, A.5, A.7M A.8, A.9, A.10, A.11, A.12, A.13, A.14, A.15, A.16, A.22, A.24 e A.25.

Não sujeita à harmonização.

**Decreto Supremo nº 010/2012/MTC:** Modifica e incorpora disposições ao Reglamento Nacional de Administración de Transporte, modifica o Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y no Motorizados.

Modifica e incorpora disposições ao Reglamento Nacional de Administración de Transporte, modifica o Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y no Motorizados. Modificações já constam no resumo dos respectivos regulamentos.

Não sujeita à harmonização.

**Decreto Supremo nº 002/2016/MTC:** Suspende até 31 de dezembro de 2016 a aplicação das infrações que se encontram tipificadas nos Códigos P.4, P.5 e P.6 da Tabla de Infracciones y Sanciones do Numeral 7 do Anexo IV do Reglamento Nacional de Vehículos, aprovado por Decreto Supremo nº 058/2003/MTC e estabelece outras disposições.

Suspensão até o dia 31 de dezembro de 2016 da aplicação das sanções derivadas das infrações tipificadas com os códigos P.4, P.5 e P.6 da Tabela de Infrações e Sanções do numeral 7 Anexo IV do Regulamento Nacional de Veículos.

Disposições Complementares Transitórias:

Devem ser implementados mecanismos para o controle de peso por eixo ou conjunto de eixos por parte dos armazéns, terminais de armazenamento, terminais portuários, e em demais partes envolvidas no processo de transporte e armazenamento de mercadorias, conforme estabelecido no Decreto Supremo nº 058/2003-MTC. Também deve ser posto em prática o sistema de pesagem em vias nacionais construídas.

Não sujeita à harmonização.

**Decreto Supremo nº 009/2016/MTC:** Modifica o Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares e o Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito.

Modifica o Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares e o Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito.

Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares: Numeral 28.2 do Art. 28 (Tipos de CITV); numeral 35.4 do art. 35 (Características dos Equipamentos dos CITV); literal l e m do numeral 37.1 e o numeral 37.3 do Art. 37 (Requisitos para solicitar a autorización como CITV); numeral 39.3 do art. 39 (Conteúdo da Resolución de Autorización para operar como CITV); numerais 46.2 e 46.3 do art. 46 (Conclusão da autorización) e sétima disposición complementar final. Incorpora à Tabela de Infrações e Sanções dos CITV os códigos IT36, IT37 e IT38.

Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito: Segundo párrafo do numeral 1.1 do art. 336 e a infração M27 do Anexo I – Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre. Incorpora o código M42 à mesma tabela de infrações do Anexo I.

**Decreto Supremo nº 012/2016/MTC:** Modifica o Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito e o Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, a fim de regular pedágios e o adesivo holográfico de segurança.

Modifica o Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito e o Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, a fim de regular pedágios e o adesivo holográfico de segurança.

Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito: Incorporação do art. 2 (Definição de pedágio), alteração do art. 19 (Pontos de pedágio) e inclusão do código G.71 ao Anexo I.

**Decreto Supremo nº 015/2016/MTC:** Aprova modificaciones ao Reglamento Nacional de Administración de Transporte, ao Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, ao Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, ao Texto Único Ordenado del Reglamento de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito e ao Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.

**Decreto Supremo nº 001/2017/MTC:** Aprova o Programa de regularização de sanções impostas conforme os Decretos Supremos nº 058/2003/MTC, nº 021/2008/MTC, nº 016/2009/MTC e nº 017/2009/MTC.

A partir da entrada em vigor dessa norma, inicia-se um período de nove meses para a aplicação de um programa de regularização de sanções por infrações às normas de trânsito terrestre que se encontrem em trâmite ou refutadas.

Se outorgará uma redução às quantias em débito relativa às sanções a quem regularizar sua situação mediante o pagamento destas quantias.

Baseando-se nos Decretos Supremos nº 058/2003/MTC, nº 021/2008/MTC, nº 016/2009/MTC, nº 017/2009/MTC e suas normas complementares, a escala de redução de cobrança funcionará desta forma:

Para as sanções do Decreto Supremo nº 21/2008/MTC:

Infrações leves terão redução de 95%.

Infrações graves terão redução de 92%.

Infrações muito graves terão redução de 90%.

Para as sanções dos Decretos Supremos nº 058/2003/MTC, nº 016/2009/MTC e nº 017/2009/MTC:

Infrações leves terão redução de 95%.

Infrações graves terão redução de 90%.

Infrações muito graves terão redução de 80%.

São excluídas desse cronograma as infrações F.6.a, F.6.b, F.6.c, F.6.d, F.7, I.1.f, S.1.a, S.1.b, S.1.c, S.5.a, S.7, S.8.a, S.8.b e T.2 do DS 17/2009; P.7, P.8, P.9, P.10, P.11, P.12, P.13, P.14, P.19, P.20, P.21, P.22, P.23 e P.26 do DS 058/2008; M.01, M.02, M.03, M.04, M.07, M.08, M.16, M.18, M.25, M.27, M.28, M.32, M.35, M.36, M.40, M.42, G.01, G.02, G.03, G.05, G.33, G.39 e G.64 do DS 016/2009; E1, E2, E3, E4, E5, R.2, R.5, R.6, R.9, R.11, R.12, T.3, T.4, T.6, T.7, T.8, T.10, T.11, T.13, T.14, T.15, T.16, T.17, T.19, T.20, T.21, T.24, T.25, T.26, T.27 C.1, C.2, C.3, C.4, C.5, C.6, C.7, C.8, C.9, C.10, C.11, C.13 e C.14 do DS nº 021/2008.

Não sujeita à harmonização.

**Resolución Ministerial nº 512/2009/MTC/02:** Cria, como parte da cadeia de transporte multimodal, o Sistema de Terminales Interiores de Carga (TIC), a fim de desenvolver operações de comércio exterior nas zonas do país.

Aprova o Manual de Usuário do Registro Nacional de Sanciones – Sistema de Licencias de Conducir por Puntos, que será empregado para avaliar o comportamento do consumidor e aplicar as sanções correspondentes derivadas da acumulação de infrações. As municipalidades provinciais irão adotar as medidas necessárias para a aplicação e o funcionamento do Registro. Em anexo seguem as especificações do Sistema.

**Resolución Directoral nº 2.504/2009/MTC/15:** Aprova o formato dos formulários de infração (Papeletas de Infracción al Tránsito em la Red Vial Nacional y Departamental o Regional) que consta em anexo como parte integrante da presente Resolução.

Aprova o formato dos formulários de infração (Papeletas de Infracción al Tránsito em la Red Vial Nacional y Departamental o Regional) que consta em anexo como parte integrante da presente Resolução. Revoga a RD nº 1.007/2009/MTC/15.

### 6.1.3. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam no apêndice deste tema, foram também analisadas para o tema Infrações e Sanções as seguintes normativas, cujos resumos constam no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

**Decreto Supremo nº 058/2003/MTC:** Regulamento Nacional de Veículos Homologados.

**Decreto Supremo nº 021/2008/MTC:** Aprova o Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

**Decreto Supremo nº 025/2008/MTC:** Aprova o Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.

**Decreto Supremo nº 016/2009/MTC:** Modifica o Regulamento Nacional de Tránsito e incorpora disposições segundo o disposto no Texto Único Ordenado, aprovado pelo art. 3 do presente decreto.

**Decreto Supremo nº 017/2009/MTC:** Aprova o Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

**Decreto Supremo nº 009/2015/MTC:** Aprovam as modificações do Reglamento Nacional de Administración de Transporte, do Texto Único Ordenado do Reglamento Nacional de Tránsito, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre e no Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje.

**Decreto Supremo nº 025/2016/MTC:** Modifica e estabelece o início progressivo do controle de pesos por eixos ou conjunto de eixos previsto no Reglamento Nacional de Vehículos.

**Decreto Supremo nº 012/2016/MTC:** Modifica o Texto Único Ordenado do Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito y el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, a fim de regular o pedágio e a adesivo holográfico de segurança (terceira placa).

**Ley nº 27.181:** Lei Geral de Transportes e

## APÊNDICE 4 – RESUMOS DE LEGISLAÇÕES INTERNACIONAIS

# 1. Mercado Comum do Sul (Mercosul)

## 1.1. 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-parte para efeito de operações de trânsito aduaneiro internacional e 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 de 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 superior 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-parte que concedam aos veículos de transporte de produtor perigosos no Postos de Fronte, um tratamento tal que evite a detenção dos mesmo 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 na 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 nº 116/1994/GMC/MERCOSUL:** Norma sobre mercadorias carregadas em distintas aduanas do país de partida com um mesmo Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro (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 indicando 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 (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 50 não tenha havido 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 nº 128/1996/GMC/MERCOSUL**

Aprova o Regulamento Técnico de limites máximos de emissão de gases poluentes e ruído para veículos automotores. Estabelece os limites de emissão de ruído dinâmico e poluentes para diferentes categorias de veículo, bem como, procedimentos de ensaio.

**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 1º de maio de 1999. Para disposições referentes ao Programa do Curso de Capacitação dos Condutores de Veículos de transporte de Produtos Perigosos, o prazo era até 1º de junho de 1999. Para disposições referentes às embalagens novas: 1º de julho de 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 incluem 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, o qual 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, detalhes, pesos e 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).

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 intra-Mercosul 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 a vigente é a Decisão 027/2010/CMC/MERCOSUL.

**Decisão 015/2007/CMC/MERCOSUL:** Código aduaneiro do Mercosul. Revogado. Atualmente o vigente é 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.

**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 nesta 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 art. 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 das mesmas 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 contemplados: bagagens, pertences de tripulantes, provisões de bordo, franquias diplomáticas, remessas postais internacionais, amostras, remessas de assistência e salvamento, comércio fronteiro, 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, 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 gerias e transitórias). Por fim, diz que os descumprimentos de obrigações impostas serão sancionadas 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. Constituir 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 nº 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 nº 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 nº 038/2011/GMC/MERCOSUL:** Cronograma de implementação da Patente Mercosul.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 052/2012/CMC/MERCOSUL:** Patente Mercosul (modificação da Dec. CMC nº 53/10).

Substitui o art. 7º e inclui o seguinte texto: “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 nº 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 nº 012/2014/GMC/MERCOSUL:** Garantia em uma operação de trânsito aduaneiro internacional.

**Decisão nº 024/2015/CMC/MERCOSUL:** Regimes especiais de importação.

Autoriza a utilização de regimes de “drawback” e admissão temporária para o comércio intra zona até 31 de dezembro de 2023. A decisão possui ressalvas para o Uruguai e Paraguai levando em conta as legislações internas.

**Decisão nº 033/2015/CMC/MERCOSUL:** Zonas francas, zonas de processamento de exportações e áreas aduaneiras especiais.

Incorpora parágrafo único ao art. 2º da Decisão nº 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 nº 08/1994/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

## 1.2. Passageiros

**Decisão nº 018/1994/CMC/MERCOSUL:** Norma de aplicação relativa ao regime de bagagem no Mercosul. Revogado pela Decisão 053/2008/CMC/MERCOSUL.

**Resolução nº 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 nº 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 nº 002/1995/GMC/MERCOSUL:** Documentos hábeis de cada Estado-parte para o traslado de pessoas no Mercosul. Modifica a Resolução nº 44/94. Agrega a Resolução 44/1994/GMC/MERCOSUL às Cédulas de Identidade expedidas pelos Governos Provinciais.

**Resolução nº 58/1996/GMC/MERCOSUL:** Cartão de Entrada/Saída (CES).

Aprova o modelo de Cartão de Entrada/Saída (CES) 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 nº 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, responsabilidades, tratamento de informações, contestação e solicitação de relatórios e sua metodologia procedimental.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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 nº 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 chassi (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 chassi 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 nº 020/2002/GMC/MERCOSUL:** Regulamento técnico do 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, a características gerais, aos bagageiros, a saídas de emergência e a condições para a habilitação.

**Decisão nº 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 recebedor, autoridades centrais, isenção de legalização, idioma, novas tecnologias e disposições finais. Alterada pela Decisão 012/2005/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 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 à prevenção e combate do tráfico ilícito de migrantes este acordo foi redigido. Dispõe sobre as definições, âmbito da aplicação, penalização, responsabilidade penal dos migrantes, medidas de prevenção e cooperação, segurança e controle dos documentos, capacitação e cooperação técnica, solução de controvérsias e vigência.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 012/2005/CMC/MERCOSUL:** Emenda ao acordo sobre transferência de pessoas condenadas entre os Estados-partes do Mercosul.

Modifica o art. 17 do Acordo sobre a transferência de pessoas condenadas entre os Estados-partes do Mercosul, criado pela Decisão nº 034/2004/CMC/MERCOSUL. O novo texto lê o seguinte: “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 nº 034/2004/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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 nº 117/1994/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 012/2006/CMC/MERCOSUL:** Campanha de informação e prevenção do delito de tráfico de pessoas.

Requer que Estados-partes e associados coordenem 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 de estados associados.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 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 nº 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: declaração de bagagem, valoração, isenções, proibições, exclusões, extravio de bagagem, tripulantes, tributação, bens adquiridos em lojas francas e bagagem de exportação.

**Resolução nº 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 nº 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 nº 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 nº 018/2008/CMC/MERCOSUL. Revogada pela Decisão 037/2014/GMC/MERCOSUL.

**Decisão nº 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.

Estipula os documentos necessários para viagem nos Estados-partes do Mercosul e estados associados. Atualiza a Decisão nº 018/2008/CMC/MERCOSUL. Revogada pela Decisão nº 037/2014/GMC/MERCOSUL.

**Decisão nº 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 do Mercosul (RMAAM) a responsabilidade de monitorar o presente Mecanismo e a apresentação de um relatório a cada dois anos. Revogada pela Decisão nº 026/2014/CMC/MERCOSUL, que altera a periodicidade do relatório de bienal para anual.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 Reunião de Ministras e Altas Autoridades da Mulher (RMAAM) o acompanhamento e monitoramento do mecanismo supracitado e solicita um relatório correspondente anual.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 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 nº 018/2008/CMC/MERCOSUL.

**Diretriz nº 034/2014/CCM/MERCOSUL:** Regulamento administrativo e operacional da área de controle integrado de Ciudad del Este (Paraguai).

Homologa o Regulamento administrativo e operacional da área de controle integrado (ACI) 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 nº 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.

### 1.3. Cargas e passageiros

**Decisão nº 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 Mercosul, 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 nº 002/1991/GMC/MERCOSUL:** Controle integrado de fronteira

Implementa o controle integrado de fronteiras nos pontos habilitados para o transporte internacional dos países do Mercado Comum do Sul, 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 nº 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 nº 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 refletivas, ancoragem dos assentos, freio hidráulico, sistema de controle de direção, espelho retrovisor e equipamento obrigatório.

**Decisão nº 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 nº 006/1992/GMC/MERCOSUL:** Substituição do art. nº 1 da Resolução nº 9/91. Altera o art. 1º da Resolução nº 09/1991/GMC/MERCOSUL, para corrigir um erro de transcrição.

**Resolução nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 Subgrupo de Trabalho SGT nº5, mantendo o formato do formulário.

**Resolução nº 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 nº 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 nº 005/1993/CMC/MERCOSUL:** Acordo para a 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 nº 012/1993/CMC/MERCOSUL:** Protocolo regulamentar do "Acordo de Recife" sobre procedimento operacionais. Revogado pela Decisão nº 005/2000/CMC/MERCOSUL.

**Resolução nº 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 nº 065/1993/GMC/MERCOSUL:** Projeto de logotipo Mercosul.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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 seus dados codificados de inscrição.

**Resolução nº 003/1994/GMC/MERCOSUL:** Pontos de fronteira. Relação de pontos de fronteira com controles integrados entre os Estados-partes. Revogada pela Resolução nº 008/1994/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 007/1994/GMC/MERCOSUL:** Revogação do art. nº 2 da Resolução nº 1/94.

**Resolução nº 008/1994/GMC/MERCOSUL:** Pontos de fronteira.

Relação de pontos de fronteira com controles integrados entre os Estados-partes. Revoga a Resolução nº 003/1994/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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 nº 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 nº 027/1994/GMC/MERCOSUL:** Instalação e uso de cintos de segurança.

Define que automóveis, caminhonetes, caminhões, veículos mistos e transportes escolares virão equipados de fábrica, obrigatoriamente, com cintos de segurança em número correspondente ao de passageiros sentados mais o motorista. Estabelece os critérios para a instalação dos cintos de segurança nos veículos.

**Resolução nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 retro visão clara e desobstruída.

**Resolução nº 033/1994/GMC/MERCOSUL: Sistema de controle de direção, absorbedor de energia 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 nº 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 nº 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 nº 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 diesel.

**Resolução nº 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 nº 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 nº 044/1994/GMC/MERCOSUL:** Documentos hábeis de cada Estado-parte para o traslado de pessoas no Mercosul.

**Resolução nº 048/1994/GMC/MERCOSUL:** Regime de adequação.

Nenhuma tarifa cobrada no comércio intra-Mercosul 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 nº 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 nº 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 nº 084/1994/GMC/MERCOSUL:** Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes.

**Resolução nº 085/1994/GMC/MERCOSUL:** Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de ruídos veiculares

**Resolução nº 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 nº 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 nº 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, contendo informações de caráter descritivo, de natureza técnica, relativas ao motor, suspensão, direção, carroçaria, sistemas de freios, pneus e rodas, espelhos retrovisores, cinto de segurança, dispositivos de iluminação e sinalização e identificação veicular. Versa sobre requisitos do meio ambiente, declaração de conformidade e prazo para homologação.

**Resolução nº 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 nº 112/1994/GMC/MERCOSUL:** Características comuns que os documentos de identificação de circulação entre os Estados-partes deveriam ter.

Os documentos de identificação deveriam ter o número de identificação, o nome completo, sexo, dados de nascimento, data de emissão, prazo de validade ou data de vencimento, organismo emissor, fotografia, assinatura, impressões digitais e componentes de segurança.

**Resolução nº 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-partes, caso surjam dúvidas, a fim de garantir os direitos pessoais de seus titulares.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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 expresso pela entidade seguradora por fatos ocorridos durante a vigência do seguro e relativos à morte e/ou a danos pessoais e despesas médico-hospitalares e a danos materiais causados a terceiros não transportados, e derivados de riscos coberto por este contrato. E garantirá 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 os limites máximos de responsabilidade. Lista as obrigações do segurado. Define as normas relativas à liquidação de sinistros. Versa sobre a vigência e o cancelamento do contrato, a sub-rogação de direitos, a prescrição e o tribunal competente.

**Resolução nº 127/1994 /GMC/MERCOSUL:** Horário nos dias úteis de segunda a sexta-feira nos pontos de fronteira.

Estabelece o horário das 7:00 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 nº 131/1994/GMC/MERCOSUL:** Norma relativa à circulação de veículos comunitários do Mercado Comum do Sul (Mercosul) de uso particular exclusivo de turistas.

Define veículo comunitário e turístico. Exige condutores autorizados e os exime de formalidade aduaneira. Será excluído do previsto regime quem não apresentar a documentação exigida no artigo 5º 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 nº 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 nº 001/1995/CCM/MERCOSUL:** Criação de 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 nº 002/1995/CCM/MERCOSUL:** Estrutura do comitê técnico (CT) nº 2.

Cria os seguintes 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 nº 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 disso, deverá constar a frase "LICENCIADO A OPERAR DENTRO DO MERCOSUL" em português e em espanhol. Definem-se as características técnicas e o modo de coordenação das frequências radioelétricas.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 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 à 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) a modalidade e a 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) a prescrição e a caducidade. Dispõe sobre a jurisdição, o sinistro de automóveis, a solução de controversas e as disposições finais. Errata na Decisão nº 006/1997/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 008/1997/GMC/MERCOSUL:** Relação de pontos de fronteira de controles integrados entre os Estados-partes.

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 nº 043/1997/GMC/MERCOSUL:** Relação de pontos de fronteira de controles integrados entre os Estados-partes do Mercosul. Revogada pela Resolução nº 049/2001/GMC/MERCOSUL. A Resolução nº 029/2007/GMC/MERCOSUL é a vigente.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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-partes para garantir a circulação segura e contínua de veículos que estejam de acordo com os requisitos técnicos e operativos do Mercosul. Por meio de estudos sobre as aduanas dos Países-membros se almeja garantir tal objetivo.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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 contemplados pela cobertura do presente contrato de seguro, limite máximo de responsabilidade, capital assegurado, declarações, pluralidade de seguros, sinistro, defesa em juízo civil, liberação de responsabilidade, inspeções, reembolso, rescisão, sub-rogação, prescrição e foro competente.

**Resolução nº 075/1997/GMC/MERCOSUL:** Inspeção técnica veicular.

Os veículos de transporte de passageiros e cargas habilitados nos termos do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) deverão submeter-se a uma inspeção técnica veicular periódica (não maior que um ano, conforme os arts. 1-5) em conformidade com os princípios contidos no anexo desta resolução. As inspeções serão externas, em um só ato, feitas visualmente e por meio de instrumentos sem necessidade de desarmar nenhum elemento do veículo, comprovando determinadas propriedades e funções deste 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 nas categorias 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.

No anexo encontram-se 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; chassis, motor e transmissão; tacógrafos e outros instrumentos).

**Decisão nº 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 nº 001/1996/CMC/MERCOSUL.

**Decisão nº 001/1998/CMC/MERCOSUL:** Regulamento de uso do nome, sigla e emblema/logotipo do Mercosul.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 002/1998/CMC/MERCOSUL:** Regulamento Interno do Conselho do Mercado Comum.

Dispõe sobre a composição e o funcionamento, as funções e atribuições, as sessões, as reuniões de ministros e os idiomas do Conselho do Mercado Comum.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 014/1999/CMC/MERCOSUL:** Memorando de entendimento sobre intercâmbio de informação e assistência recíproca sobre veículos automotores e condutores dos Estados-partes 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 os 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 necessárias 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 nº 016/1999/CMC/MERCOSUL:** Acordo de Assunção sobre restituição de veículos automotores terrestres e/ou embarcações que transpõem ilegalmente as fronteiras entre os Estados-partes 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 interditado, desapossado ou sequestrado e posto à disposição da autoridade judicial ou aduaneira local o veículo automotor originário 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 a origem daquele; b) quando a documentação exibida apresentar características que levem a presumir sua falsidade; c) quando o veículo tiver registro de denúncia anterior por roubo, furto ou infração aduaneira, ou tiver sido reclamado por resolução judicial.

Aquele que deseje reclamar a restituição de um veículo da sua propriedade, que tenha sido roubado ou furtado, formulará seu pedido à autoridade judicial do território em que este presumivelmente se encontre, 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. Listam-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 veículo. Discorre também sobre outros caracteres da restituição judicial, assim como da restituição administrativa, do concurso de peritos, das disposições gerais e finais.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 018/1999/CMC/MERCOSUL:** Trânsito vicinal fronteiriço entre os Estados-partes do Mercosul.

Instituição do acordo de trânsito vicinal fronteiriço. Decisão regulamentada na Decisão nº 014/2000/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 019/1999/CMC/MERCOSUL:** Entendimento sobre trânsito vicinal fronteiriço entre os Estados-partes do Mercosul, Bolívia e Chile. Inclusão da Bolívia e do Chile na Decisão nº 014/2000/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 004/2000/CMC/MERCOSUL:** Acordo de Recife.

Fundamenta as áreas de controle de 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 nº 005/2000/CMC/MERCOSUL:** Primeiro Protocolo adicional ao Acordo de Recife. Altera a Decisão nº 004/2000/CMC/MERCOSUL.

Substitui 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” (MERCOSUL, 2000b).

Introduz o art. 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” (MERCOSUL, 2000b).

Do mesmo modo, é acrescentado 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” (MERCOSUL, 2000b). Revoga a Decisão nº 012/1993/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 014/2000/CMC/MERCOSUL:** Regulamentação do regime de trânsito vicinal fronteiriço entre os Estados-partes 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 habilitada. 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 encontra-se a autorização de menores e modelo da credencial. Alterada pela Decisão nº 015/2000/CMC/MERCOSUL incluindo a República da Bolívia e a República do Chile.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 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 nº 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, e a fim de diminuir os inconvenientes para a segurança viária em função da diversidade ou do pouco conhecimento dessas normas, cria-se o Grupo de Trabalho sobre circulação viária de transporte não comercial no âmbito do Foro de Consulta e Concertação Política (FCCP) na base do Grupo de Trabalho para este fim estabelecido.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 049/2001/GMC/MERCOSUL:** Relação nominal de pontos de fronteira de controles integrados entre os Estados-partes (revogação da res. GMC nº 49/01). Revoga a Resolução nº 049/2001/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Diretriz nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 017/2002/CMC/MERCOSUL:** Símbolos do Mercosul.

São símbolos do Mercosul o nome Mercado Comum do Sul, a sigla Mercosul, o emblema e a bandeira nos idiomas português e espanhol. Tais símbolos são de uso do Mercosul, dos seus Estados-partes e dos seus órgãos, podendo ser utilizados, sem prévia autorização, por pessoas físicas ou jurídicas nacionais dos seus Estados-partes, de forma compatível com os objetivos do Mercosul.

Não sujeita à harmonização.

**Decisão nº 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 lugares distintos dos previstos no art. 2º. 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 nº 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 nº 011/2002/CMC/MERCOSUL para a inclusão da República da Bolívia e da República do Chile.

**Diretriz nº 004/2002/CCM/MERCOSUL:** Regulamento de funcionamento da área de controle integrado/estação aduaneira de fronteira – Cargas Ferrocarril – Cabeceira única em Uruguaiana (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 nº 010/2002/CCM/MERCOSUL:** Regulamento da área de controle integrado de cargas/estação aduaneira interior – EADI e TA BR 290 Uruguaiana (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 nº 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 nº 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 nº 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 do Mercosul que não requeiram tratamento legislativo.

Não sujeita à harmonização.

**Diretriz nº 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.

**Resolução nº 014/2006/GMC/MERCOSUL:** Princípios de acesso à atividade de transportador.

Substitui o item 6 – alínea a). Define o acesso à atividade de transportador para empresas que tenham uma capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 toneladas, a qual poderá ser composta por equipamentos do tipo trator com semirreboque, caminhões com reboque, ou veículos do tipo caminhões. Complementada pela Resolução nº 026/2011/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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 nº 075/1997/GMC/MERCOSUL, tenha expirado no país de trânsito ou de destino, a vigência do certificado será estendida por um prazo adicional até o ingresso do veículo em seu país de origem, não podendo estender-se por um prazo maior do que 30 dias corridos. No caso de mercadorias perigosas, para poder regressar carregado a seu país de origem, o veículo deverá ser submetido previamente a uma inspeção técnica veicular no referido país de destino. Complementa a Resolução nº 075/1997/GMC/MERCOSUL.

**Decisão nº 018/2007/CMC/MERCOSUL:** Regulamento técnico do 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 nº 17/2000/GMC/MERCOSUL.

**Resolução nº 029/2007/GMC/MERCOSUL:** Relação nominal de pontos de fronteira de controles integrados entre os Estados-partes (revogação da Res. GMC nº 49/01). Revoga a Resolução nº 049/2001/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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 nº 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-partes 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 altura máxima dos veículos.

**Resolução nº 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), os organismos coordenadores dos Estados-partes na área de controle integrado e institui o regulamento administrativo dos mesmos. Tal regulamento institui a missão, o objetivo e execução, as atividades específicas e as medidas de coordenação. Revoga a Resolução GMC nº 3/95.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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-partes, a decisão aprova o Modelo de Certificado Único de Inspeção Técnica Veicular que consta como anexo na Resolução. A Resolução nº 052/2010/GMC/MERCOSUL complementa.

**Resolução nº 052/2010/GMC/MERCOSUL:** Especificações do certificado único de inspeção técnica veicular (complementação da resolução GMC nº 32/09).

Especifica as características do papel, as medidas de segurança, as cores, as faixas de segurança, a numeração, o formato, a impressão e outros fatores. Complementa a Resolução nº 032/2009/GMC/MERCOSUL.

**Decisão nº 056/2010/CMC/MERCOSUL:** Programa de consolidação da união aduaneira.

Visa o 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 Médias 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 nº 019/2011/CMC/MERCOSUL:** Liberdade de trânsito.

Consideram-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 constitua somente uma parte de uma viagem completa que começa e termina fora das fronteiras do Estado-parte por cujo território se realize. As mercadorias gozarão de liberdade de trânsito dentro do território dos demais Estados-partes. A decisão não se aplica ao transporte marítimo e aéreo.

**Decisão nº 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 nº 013/2012/CCM/MERCOSUL:** Iniciativa de segurança no trânsito aduaneiro. Revogada pela Diretriz nº 041/2015/CCM/MERCOSUL.

**Resolução nº 043/2012/GMC/MERCOSUL:** Especificações do selo de inspeção técnica veicular. Revogada pela Resolução nº 044/2014/GMC/MERCOSUL para a inclusão da Venezuela.

**Decisão nº 007/2012/CMC/MERCOSUL:** Complementação do Acordo de Recife na matéria migratória. Atualizado pela Decisão nº 018/2014/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

**Diretriz nº 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 ACI 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 nº 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. O Projeto de Decreto Legislativo nº 312/2016 prorroga o prazo para 1º de janeiro de 2017.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 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 nº 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 aos Estados-partes a indicação dos organismos nacionais competentes para a implementação da Resolução.

**Decisão nº 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 realizarem a atividade de controle integrado deverão seguir o seguinte procedimento: a) verificar a legitimidade e a vigência da documentação de viagem; b) inserir no sistema informático os dados da pessoa que pretende 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 vigentes; 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 estabelecem diretrizes de infraestrutura de comunicações, confidencialidade, egresso e ingresso, cooperação, interpretação e implementação. Complementa a Decisão nº 07/2012/CMC/MERCOSUL incluindo modalidades de controle integrado migratório.

Não sujeita à harmonização.

**Diretriz nº 041/2015/CCM/MERCOSUL:** Iniciativa de segurança no trânsito aduaneiro

**Resolução nº 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 nº 53/07.

Não sujeita à harmonização.

**Resolução nº 059/2015/GMC/MERCOSUL:** Subgrupo de Trabalho (SGT) sobre integração fronteiriça.

Criação do SGT nº 18.

Não sujeita à harmonização.

## 2. Comunidade Andina (CAN)

### 2.1. Cargas

#### Resolución nº 300 de La Comunidad Andina

Regulamento da Decisión nº 399 (Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias).

Estabelece as autorizações necessárias para o transporte: expedição, numeração, e prazo para expedição e numeração do Certificado de Idoneidade e do Permiso de Prestación de Servicios. Regulariza a modificação do âmbito de operação do transportador.

Decide sobre a habilitação e registro dos veículos e unidades de carga. Dentre as regulamentações tratadas, dispõe sobre a habilitação de novos veículos; renovação do Certificado de Habilidadación; registro da frota do transportador nos Países-membros; e registro dos transportadores e de sua frota nas aduanas dos Países-membros.

Determina que os transportadores autorizados devem ter permanentemente um representante legal nos Países-membros.

Estabelece normas relativas à Libreta de Tripulante Terrestre, que terá vigência de doze (12) meses, renováveis, e permitirá ao titular permanecer trinta (30) dias, renováveis, nos Países-membros. Dispõe sobre o procedimento necessário para obtenção e elaboração (por parte dos órgãos competentes de cada País-membro) da Libreta de Tripulante Terrestre.

Normatiza o transporte rodoviário internacional de mercadorias por conta própria. Determina o procedimento necessário para obtenção de Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera, com vigência de dois anos. Caso um País-membro não outorgue tal documento, o transportador por conta própria deverá contratar uma apólice de seguros neste país, e fica estabelecido que este transportador não poderá recolher, nem deixar mercadorias neste país.

Dispõe o formato das autorizações, documentos e instrutivos que fazem parte da presente Resolução (Certificado de Idoneidad; Permiso de Prestación de Servicios; Certificado de Habilidadación del Vehículo; Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera; Permiso Especial Complementaria para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera; Certificado de Habilidadación del Vehículo para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera; Carta de Porte Internacional Por Carretera; Manifiesto de Carga Internacional; Libreta de Tripulante Terrestre; e Certificado Provisional de Tripulante Terrestre).

#### Decisión nº 331 de la Comunidad Andina

Dispõe sobre os Contratos do Transporte Multimodal. Determina o âmbito de aplicação; as condições de aplicação; a responsabilidade do operador de transporte multimodal; e a responsabilidade do expedidor.

#### Decisión nº 393 de la Comunidad Andina

Modifica a Decisión nº 331, “Transporte Multimodal”. Adiciona o título “Internacional” à “Transporte Multimodal”. Modifica os arts. 1; 2; 9; 11; 16; 27; 30; 31; 32; 35 da Decisión nº 331. E incorpora à normativa um novo capítulo: “Infrações e Sanções”.

### **Decisión nº 399 de la Comunidad Andina**

Definição de entendimentos gerais sobre termos e documentos mencionados durante a Decisão, citados os organismos nacionais de cada país da Comunidade Andina competentes pela aplicação integral do presente documento. As decisões são aplicáveis aos veículos que transladem entre Países-membros para a prestação do serviço de transporte de mercadorias por rodovias, sendo regidos pela presente Decisão e suas normas complementares.

Somente o motorista devidamente autorizado e portador de todas as documentações necessárias está autorizado a efetuar este tipo de transporte. Para o transporte internacional o transportador deve portar o Certificado de Idoneidad e o Permiso de Prestación de Servicios. Deve obter também um Certificado de Habilitación para cada um dos caminhões ou caminhões-tratores e registrá-los. Toda mercadoria deve estar amparada por uma CPIC (Carta Porte Internacional por Carretera) e um Manifiesto de Cargas Internacional (MCI). Se sujeito ao regime de trânsito aduaneiro internacional, tal mercadoria deverá estar amparada por uma Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI).

O transportador autorizado é responsável pelas ações e omissões de seus agentes, empregados e dependentes, assim como de terceiros contratados para a realização do transporte, devendo pagar uma indenização pela perda ou deterioração total ou parcial das mercadorias.

Cria-se um Registro Andino de Transportadores Autorizados, assim como um Registro de Veículos Habilitados e de Unidades de Carga, que são responsabilidade da Junta del Acuerdo de Cartagena, que adotará as medidas necessárias para implementação dos citados registros.

O transporte próprio poderá se realizar somente por empresas constituídas e estabelecidas em Países-membros do Acordo de Cartagena, mediante a solicitação do Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por cuenta propia e o Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por cuenta propia.

### **Decisión nº 477 de La Comunidad Andina**

Tránsito Aduaneiro Internacional. Substitui a Decisión nº 327.

A presente decisão valerá para as operações de transporte internacional de mercadorias (utilizando um ou mais meios de transporte).

As mercadorias transportadas sob o regime de trânsito aduaneiro internacional serão admitidas no território dos Países-membros com suspensão de pagamento de tributos e taxas. Fica estabelecido que as mercadorias sob esse regime deverão estar amparadas pela Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI).

Dispõe sobre os selos aduaneiros, cujo uso é obrigatório na unidade de transporte, unidade de carga e mercadorias (suscetíveis a selagem). Dispõe ainda sobre os procedimentos durante o percurso do transportador, e sobre as infrações aduaneiras.

### Decisión nº 617 de La Comunidad Andina

Trânsito Aduanero Comunitario. A presente decisão substitui a Decisión nº 477 da Comisión de la Comunidad Andina.

Estabelece que as mercadorias transportadas sob o regime de Trânsito Aduaneiro Comunitário serão admitidas no território nacional dos Países-membros com suspensão do pagamento de direitos e impostos eventualmente exigidos.

A decisão valerá para todas as operações de trânsito de mercadorias, meios de transporte e unidades de carga.

O Obligado Principal (dirigente da Aduana) assumirá a responsabilidade em cumprir com as disposições da presente decisão.

Estabelece os documentos que os transportadores devem portar em uma operação de trânsito aduaneiro entre os Países-membros. Estes são: Manifiesto de Carga e Documento Único Aduanero (DUA), além das declarações aduaneiras adotadas pelo DUA.

As mercadorias, o meio de transporte ou a unidade de carga em trânsito aduaneiro deverão ser seladas ou possuir marcas de identificação. Esse procedimento deverá ser feito pelas autoridades aduaneiras dos Países-membros.

Estabelece as infrações e sanções relativas ao trânsito aduaneiro comunitário.

### Decisión nº 636 de La Comunidad Andina

Substitui o artigo 10 da Decisión nº 617 sobre Trânsito Aduaneiro Comunitário pelo seguinte texto: "Não poderão ser objeto de trânsito aduaneiro comunitário as mercadorias cuja importação está proibida expressamente no ordenamento jurídico comunitário; ou cuja a proibição por razões de moralidade, segurança ou proteção da vida e saúde das pessoas, plantas ou animais e outros, estejam contempladas neste. Também, não serão objeto de trânsito aduaneiro comunitário as mercadorias cuja importação esteja proibida expressamente em Tratados e Convênios Internacionais ou em legislações de Países Membros compatíveis com o ordenamento jurídico comunitário."

No caso de mercadorias que seja proibida a importação em um País-membro de trânsito, mas não no País-membro de partida ou destino, a aduana do País-membro de trânsito poderá autorizar o transporte, outorgando o tratamento de Mercadoria Sensível. Os Países-membros comunicarão a Secretaria Geral da Comunidade Andina a relação de mercadorias de importação proibida segundo suas legislações internas e esta comunicará aos organismos responsáveis e às autoridades aduaneiras para sua correspondente publicação. A lista de mercadorias sensíveis será aprovada mediante Resolução, a qual indicará seus mecanismos de atualização.

Substitui o artigo 33 da Decisión nº 617 pelo texto:

"As aduanas de destino revisarão:

Que na declaração aduaneira que a Decisão sobre o Documento Único Aduaneiro (DUA) adota, constem as notas correspondentes a atuação das aduanas de passagem.

Que o selo, a unidade de carregamento, o meio de transporte e as mercadorias correspondam ao estabelecido na declaração aduaneira.

Que o selo, a unidade de carregamento, o meio de transporte e as mercadorias estejam em bom estado, de tal forma que não apresentem sinais de terem sido violados ou manipulados irregularmente.

Que as marcas de identificação aduaneira sejam as mesmas que foram colocadas na aduana de partida ou nas aduanas de passagem, as quais existe constância na declaração aduaneira.

Que não se tenha incorrido em infração, de acordo com o estabelecido no artigo 56 desta decisão. "

Substitui o artigo 42 da Decisão nº 617 pelo texto:

“No caso de transporte rodoviário internacional de mercadorias, corresponde à autoridade aduaneira do País Membro, do qual o transportador autorizado provém, o registro de veículos de transporte autorizados ou habilitados e as unidades de carga.

Este registro da autoridade aduaneira terá validade em todos os Países Membros por um período de dois anos e poderá ser renovado automaticamente por períodos iguais à data de vencimento, sempre que não exista um ato administrativo suspendendo-o ou cancelando-o, e será notificado às aduanas dos demais Países-membros e a Secretaria Geral da Comunidade Andina. A autoridade aduaneira poderá utilizar um sistema de identificação magnético do veículo ou outro de efeito similar.”

Substitui o artigo 43 da Decisão nº 617 pelo texto:

“O responsável pelo veículo deverá possuir uma garantia econômica, a fim de assegurar o pagamento de impostos e taxas, sobretaxas, juros e multas, que os Países-membros eventualmente podem exigir pelas mercadorias que circulem em seus territórios. A garantia será entregue na aduana de garantia que, ao encontra-la conforme, a aceitará e conservará sob custódia, prosseguindo com a notificação às demais aduanas dos Países-membros envolvidos no Trânsito Aduaneiro Comunitário. A aduana de partida deverá registrar na declaração aduaneira que a Decisão sobre o Documento Único Aduaneiro (DUA) adote, e no Aviso de Partida, a identificação da garantia que ampara a operação de Trânsito Aduaneiro Comunitário.”

## 2.2. Passageiros

### Decision nº 398 de la Comunidad Andina

Definição de entendimentos gerais sobre termos e documentos mencionados durante a Decisão, citados os organismos nacionais de cada país da Comunidade Andina competentes pela aplicação integral do presente documento. As decisões são aplicáveis a tripulação de veículos que transladem entre Países-membros para a prestação do serviço de transporte de passageiros, retornando ao seu país de origem assim que o transporte tenha sido concluído.

As rotas para o trânsito devem ser previamente aprovadas pelos organismos competentes dos seus respectivos países. As normas nacionais juntamente com os convênios internacionais vigentes regem os veículos que estiverem no território de dado país.

O transportador interessado em realizar o serviço internacional de transporte de passageiros deve obter o Permiso Originário de Prestación de Servicios e o Permiso Complementario de Prestación de Servicios, tendo este transportador de estar em uma empresa em qualquer um dos Países-membros do Acordo de Cartagena. Os Permisos contarão com um anexo, nos quais as informações relativas ao veículo estarão listadas. Além disso, o transportador deve manter operando uma frota de no mínimo três veículos habilitados. Deve possuir toda documentação necessária e em dia. A decisão contém a listagem dos documentos necessários para a concessão de cada Permiso. A tripulação do veículo deve apresentar, para seu ingresso, circulação, permanência e saída dos Países-membros, a Libreta de Tripulante Terrestre e seu documento de identificação pessoal nacional.

O transporte deve ser realizado de forma direta, não podendo fazer paradas para realizar o transbordo de passageiros ou encomendas, a não ser em casos de força maior e devidamente justificados.

Cada usuário do transporte internacional está amparado por um contrato de transporte, cujas condições se estabelecem no bilhete de viagem. Deve constar no bilhete: um número de identificação; a cidade de origem; o destino; o itinerário; o horário previamente estabelecido; e demais informações listadas no art. 94. Os passageiros que decidirem não realizar a viagem devem comunicar essa decisão em até 72 horas antes do início do transporte, para que tenham direito à devolução de 90% do valor da passagem indicada no bilhete, deduzidos os impostos.

Cabe ao transportador toda a responsabilidade pelo cumprimento do contrato de transporte, a não ser no caso de utilização de serviço de terceiros, sendo também responsabilidade do transportador por danos e prejuízos que serviços terceirizados possam ocasionar.

Durante todo o transporte internacional o passageiro deve estar coberto por um seguro de acidentes corporais, o qual deve ser contratado previamente pelo transportador autorizados.

Os veículos habilitados que entrem no território de um País-membro poderão permanecer neste por um prazo de 30 dias, podendo esse prazo ser prorrogado pela aduana, caso solicitado com pertinente justificativa. Dentro do território de dado país, o veículo e o transportador estão sujeitos à legislação nacional respectiva.

O transportador deve, então, pagar à aduana dentro do prazo estabelecido os valores relativos às infrações, aos impostos e a outras cobranças que lhe sejam impostas.

### Resolución nº 718 de La Comunidad Andina

Os critérios determinantes para qualificar a idoneidade do transportador são os seguintes: objeto social, capacidade econômica e financeira, frota e infraestrutura, experiência e capacitação.

**Objeto Social:** A empresa deve estar constituída conforme as normas legais nacionais pertinentes de seu país de origem. No documento de constituição se precisará que a atividade principal do objeto social da empresa é a prestação do serviço de transporte nacional ou internacional rodoviário de passageiros.

**Capacidade Econômica e Financeira:** A empresa deve ter suficiente solvabilidade econômica e financeira, assim como disponibilidade de fundos para realizar seu objeto social de forma eficiente e segura, que será demonstrada com a apresentação dos Estados Financeiros.

**Frota e infraestrutura:** O transportador deve contar com uma frota mínima de três ônibus próprios, ou tomados em arrendamento financeiro (*leasing*), assim como recursos físicos próprios ou de terceiros que permitam a manutenção e funcionamento dos veículos, juntamente com o espaço para espera, embarque e desembarque.

**Experiência:** Deverão contar com uma experiência mínima e comprovada de três anos, na prestação efetiva e legalmente autorizada do serviço de transporte rodoviário de passageiros no país de origem. Ou ainda, devem demonstrar que possuem estrutura organizacional sólida, constituída por direção e pessoal operativo apropriado, com conhecimento em transporte rodoviário internacional de passageiros, aduanas, comércio exterior e segurança viária.

**Capacitação:** Apresentação de programas de capacitação para os condutores que o transportador executará. Programas de revisão e manutenção preventiva dos equipamentos com que a empresa conta e para os sistemas de comunicação e informática, para uma prestação de serviço eficiente.

### Resolución nº 719 de La Comunidad Andina

Reglamento da Decisión nº 398 (Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera).  
Dispõe sobre as condições e autorizações para o transporte internacional.

Regulamenta as apólices de seguro para transporte internacional. Regulamenta também a emissão do Permiso Originario de Prestación de Servicios e do Permiso Complementario de Prestación de Servicios, que serão expedidos pelo órgão nacional competente de transporte terrestre de cada um dos Países-membros. Da mesma forma, normatiza a renovação, a suspensão ou o cancelamento dos documentos mencionados acima.

Fica decidido que os veículos habilitados, quando operam em circuito fechado, apenas poderão transportar as pessoas indicadas na Lista de Pasajeros e sua bagagem. Não será permitido transportar encomendas ou pacotes postais.

Estabelece as obrigações e os direitos dos usuários do transporte, os quais, primeiramente, deverão estar amparados por um Contrato de Viaje ao utilizar o serviço, contrato este que será emitido pelo transportador autorizado. Os passageiros em viagem internacional de circuito fechado devem cumprir as disposições migratórias e de saúde exigidas pelos Países-membros transitados.

Dispõe sobre a habilitação e o registro dos veículos.

Dispõe sobre a Libreta de Tripulante Terrestre, a qual permite ao seu titular ingressar, circular, permanecer e sair do território dos Países-membros pelo quais transite, como parte da tripulação de um veículo habilitado.

Estabelece, ainda, as normas para elaboração da Libreta de Tripulante Terrestre.

Nos Apêndices da presente resolução, ficam dispostos os formatos que deverão ser utilizados das autorizações, dos documentos e dos instrutivos, dentre os quais: Permiso Originario de Prestación de Servicios e seus anexos I e II; Permiso Complementario de Prestación de Servicios e seus anexos I e II; Certificado de Habilitación do Veículo; Lista de Pasajeros; Libreta de Tripulante Terrestre; e Certificado Provisional de Tripulante Terrestre.

## 2.3. Cargas e Passageiros

### Decisión nº 271 de la Comunidad Andina

Estabelece um Sistema Andino de Estradas, para o transporte internacional rodoviário.

O Sistema Andino de Estradas fica constituído por três tipos de eixos rodoviários, classificados da seguinte maneira de acordo com as zonas que conectam:

- I) Eixos Principais – permitem a interconexão contínua, direta, econômica e segura entre os Países-membros, em condições de trânsito durante todo o ano, para facilitar o transporte de pessoas e intercâmbio comercial andino.
- II) Eixos Inter-regionais – servem de ligação dos Eixos Principais com as redes rodoviárias dos demais países da América Latina.
- III) Eixos Complementares – permitem a conexão de outras áreas internas de desenvolvimento com os Eixos Principais.

A definição dos eixos rodoviários do Sistema Andino Rodoviário não constitui de modo algum restrição à prerrogativa dos Países-membros para estabelecer outros trechos de vinculação bilateral mediante Convênios ou Tratados. Para permitir a centralização dos serviços governamentais que intervêm no controle e fiscalização do Transporte Internacional Rodoviário, os Países-membros promoverão a instalação dos Centros Nacionais de Atenção na Fronteira, a que se refere o artigo 73 da Decisão nº 257. A definição dos cruzamentos de fronteira realizada no artigo 7 desta Decisão, não é, em nenhum caso, limitação de faculdade dos Países-membros de aprovar bilateralmente outro cruzamento de fronteira de interesse binacional, regional ou fronteiriço.

Os Países-membros deverão formular, aprovar e pôr em prática um conjunto de ações e projetos para o melhor aproveitamento e conservação da infraestrutura dos Eixos Principais e para facilitar e apoiar o deslocamento do usuário de rodovias. Deverão estudar e definir, em coordenação com a Junta e a Corporação Andina de Fomento, a criação de um fundo comum de emergência que poderia ser administrado por este último, a fim de financiar com rapidez os gastos e investimentos que sejam necessários para atender situações de força maior em que se vejam afetados os trechos rodoviários que constituem os Eixos Principais.

Será adotado, em âmbito sub-regional, como referência para o projeto de rodovias novas e para o melhoramento das existentes no Sistema Rodoviário Andino, o “Manual Interamericano de Normas de Projeto Geométrico de Rodovias”, aprovado pelo XII Congresso Panamericano de Rodovias, mediante Resolução COPACA/RES. VIII (XIII-79), de forma tal que cada País-membro, respeitando as diretrizes gerais do Manual, possa o adaptar às suas próprias condições, técnicas ou econômicas.

Para os efeitos relacionados com a sinalização rodoviária do Sistema Andino de Rodovias, os Países-membros adotarão o “Manual Interamericano de Dispositivos para o Controle de Trânsito em ruas e rodovias”, aprovado pela OEA.

Assim, se constituirá um Comitê Andino de Infraestrutura Rodoviário para estabelecer e fiscalizar as normas presentes nesta Decisão.

### **Decisión nº 277 de la Comunidad Andina**

Agrega ao texto do Artigo 10 da Decisão nº 271 o seguinte texto:

“Promover formas de simplificar o estudo, projeto e construção do trecho Mazocruz-Pichupichuni-Desaguadero, a fim de melhorar, de forma rápida, a interconexão física da Bolívia com a Subregião”.

Não sujeita à harmonização.

### **Decisión nº 290 de la Comunidad Andina**

A Decisão estipula que a apólice deve ser emitida por uma empresa de seguros estabelecida nos Países-membros, cobrindo a responsabilidade civil decorrente de danos corporais consequentes dos acidentes ocasionados aos passageiros e a terceiros não transportados por veículos habilitados e pertencentes às empresas de Transporte Rodoviário Internacional. Os Países-membros não podem exigir do transportador a contratação de nenhum outro tipo de seguro adicional que cubra os riscos amparados pela Apólice Andina adotada na presente Decisão.

É indicado que as empresas podem juntamente ao segurado determinar as tarifas do seguro, segundo os princípios técnicos que regulam a matéria. Essas empresas, para terem seus seguros válidos nos outros Países-membros, devem ter um representante que será uma outra empresa seguradora estabelecida nestes países, com autonomia para agir conforme necessário. Para esse fim, devem ser mantidos convênios vigentes de assistência recíproca com outras empresas estabelecidas no restante dos países, os quais terão em vigência a Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil e seus Anexos.

No Artigo 7 da Decisão, designa-se os deveres das representantes das empresas seguradoras: proporcionar toda assistência necessária aos segurados quando o acidente ocorrido esteja dentro do território e risco coberto pela apólice; responder solidariamente por todas as obrigações derivadas da apólice; conceder aos segurados de sua representante o mesmo tratamento fornecido aos seus próprios segurados; tomar as medidas necessárias para atender o interesse das empresas; informar a empresa seguradora o mais brevemente possível sobre acidentes ocorridos; e, por fim, efetuar em nome da empresa os pagamentos relativos aos acidentes reportados, tendo em conta o que foi acordado no contrato de seguro.

Assim, a empresa seguradora está obrigada a reembolsar sua representante em um prazo de cinco dias a partir da apresentação da data de liquidação do débito com o segurado ou do conhecimento da sentença definitiva sobre o acidente.

Para a habilitação dos veículos, os organismos nacionais competentes de transporte dos Países-membros da Comunidade Andina exigirão a apresentação dessa apólice, que estará vigente durante as operações de transporte rodoviário internacional.

Anexa à Decisão, consta a Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Rodoviário Internacional. Anexo a esta, o Amparo de Acidentes Corporais. Neste, firma-se como objeto do seguro o reembolso dos montantes pelos quais o segurado for civilmente responsabilizado: morte, danos pessoais ou materiais causados a passageiros e morte, danos pessoais ou materiais causados a terceiros não transportados (com exceção da carga), devendo também cobrir os custos judiciais da vítima em sua defesa.

Sobre as quantias asseguradas e os limites máximos de responsabilidade determina-se que:

a) Danos a terceiros transportados:

I. Morte e/ou danos pessoais: US\$ 10,000 por pessoa.

II. Danos materiais: US\$ 7,500 por bem.

Em casos de diversas reclamações relacionadas ao mesmo evento citado no item a, a responsabilidade da entidade seguradora terá limite de US\$ 60,000.

b) Para danos a passageiros:

I. Morte e/ou danos pessoais: US\$ 10,000 por pessoa.

II. Danos materiais: US\$ 250 por pessoa.

Em casos de diversas reclamações relacionadas ao mesmo evento citado no item b, a responsabilidade da entidade seguradora será:

I. Morte e/ou danos pessoais: US\$ 100,000.

II. Danos materiais: US\$ 5,000.

O Anexo à Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Rodoviário Internacional – Amparo de Acidentes Corporais para Tripulantes precisa sobre os danos corporais sofridos pelos tripulantes em posse da Libreta de Tripulante Terrestre. Sendo estes ocupantes dos veículos cobertos pela Apólice, estão sujeitos a:

a) US\$ 500 por pessoa em gastos médicos, cirúrgicos, farmacêuticos e hospitalares decorrentes de lesões corporais.

b) US\$ 2.000 por pessoa por invalidez total e permanente como consequência do acidente ocorrida no ano seguinte e certificada por um médico autorizado.

c) US\$ 3.000 por pessoa por morte como consequência direta do acidente dentro do período de um ano seguinte à data de ocorrência do mesmo.

Os acidentes e as possíveis fatalidades se provarão por meio de certificados de autoridades públicas competentes; os gastos médicos, cirúrgicos, farmacêuticos e hospitalares serão comprovados pelas faturas emitidas por médicos e estabelecimentos hospitalares.

Cria o Comitê Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), que será formado pelas autoridades nacionais responsáveis de transporte terrestre de cada País-membro. Cada país designará um representante titular e um alternativo, que serão reconhecidos pelo Organismo Nacional de Integração. A Secretaria Geral da Comunidade Andina designará um funcionário para que atue como Secretário Técnico desse representante. O CAATT assessorará e apoiará a Secretaria Geral da Comunidade Andina em matérias relativas a política comunitária sobre transporte terrestre, assim como no seguimento, na aplicação e no cumprimento integral das decisões e normas complementares sobre a matéria.

O Comitê terá a função de recomendar e propor soluções aos problemas no transporte internacional rodoviário aos organismos nacionais; avaliar o cumprimento das normas sub-regionais e seus regulamentos, assim como os acordos e convênios bilaterais ou multilaterais, relacionados com a matéria; propiciar o cumprimento e a harmonização por parte dos Países-membros dos compromissos assumidos nos foros internacionais; avaliar a eficiência dos serviços de transportes internacionais rodoviários; e outros.

### **Decisión nº 467 de la Comunidad Andina**

Norma Comunitária que estabelece as infrações e o regime de sanções para os transportadores autorizados a realizar transporte rodoviário internacional de mercadorias.

Dispõe sobre as sanções e classifica as infrações aplicáveis ao transportador autorizado. Dispõe ainda sobre o procedimento relativo à aplicação de tais instrumentos por parte do organismo nacional competente de transporte do país onde ocorreram os feitos.

### **Decisión nº 491 de la Comunidad Andina**

Aprova o Regulamento Técnico Andino sobre Limites de Pesos e Dimensões dos Veículos destinados ao Transporte Internacional de Passageiros e Cargas por Rodovia. Traz tabelas com os requisitos de dimensões e pesos para diferentes tipos de veículos. Regras gerais de condicionamento da carga e fiscalização.

### **Resolución nº 272 de la Comunidad Andina**

Fixa os critérios para qualificar a idoneidade do transportador; determina a capacidade mínima de carga útil nos veículos e estabelece os requisitos do contrato de vinculação.

O organismo nacional competente de transporte terrestre do país de origem, na aplicação da Decisão nº 399 (Transporte Internacional de Mercadorias via terrestre), deverá levar em conta os seguintes critérios para qualificar e manter a habilitação do transportador, que serão respeitados conforme a legislação nacional do país de origem, a efeitos que este possa obter e manter um Certificado de I idoneidad:

**Objeto social:** Neste documento de constituição deverá especificar-se que a atividade principal do objeto social da empresa é a prestação de serviço de transporte terrestre nacional e internacional de mercadorias.

**Capacidade econômica e financeira:** Deverá ter suficiente capacidade econômica e financeira para desenvolver seu objeto social de forma eficiente e segura.

**Infraestrutura:** Deverá contar com instalações próprias, ou de terceiros vinculados a empresa através de uma relação jurídica contratual, que consiste em escritórios, armazéns e sistemas de comunicação e de computador, permitindo-lhe desenvolver o ciclo logístico de carga e descarga, entre outros, para prestação de serviços eficientes.

**Experiência:** Ter uma trajetória mínima e comprovada de três anos na prestação de serviço de transporte terrestre de mercadorias no país de origem, contados a partir da data de constituição da empresa. Para as empresas que não conseguirem justificar a experiência indicada de três anos, deverão provar que têm uma estrutura organizacional sólida, constituída por pessoal operacional e diretivo apropriado, com conhecimento em transporte internacional terrestre, aduanas, comércio exterior e segurança rodoviária.

**Capacitação:** Apresentação de programas de capacitação para os condutores que o transportador contratará, no cumprimento do artigo 54 da Decisão nº 399.

Revisão e manutenção preventiva da frota e equipes: Apresentação de programas de revisão e manutenção preventiva da frota e equipes da empresa.

No artigo 3 evidenciam-se os requisitos do contrato de vinculação, em que o transportador autorizado a solicitar a habilitação e registro de um veículo ou unidade de carga de propriedade de um terceiro, apresentará ante ao organismo nacional competente de transporte terrestre cópia autenticada ou legalizada notarialmente do correspondente Contrato de Vinculação, que cumpra com os seguintes requisitos:

- Conterá o nome ou a razão social e o endereço da empresa ou do transportador autorizado, assim como do proprietário do veículo ou da unidade de carga a vincular.
- Declaração em que o proprietário do veículo conhece e aceita que este será destinado a transporte rodoviário internacional de mercadorias.
- Identificação do veículo ou unidade de carga a vincular (placa e país, marca, tipo, número de eixos, peso veicular ou defeitos, dimensões externas, capacidade máxima de arraste de cargas, ano de fabricação e número ou série do *chassi*).
- Consignar expressamente que o proprietário do veículo ou da unidade de carga a vincular conhece e aceita, para todos os efeitos, o estipulado nos artigos 161 e 163 da Decisão nº 399. Obrigatoriamente se precisará especificar a data de início e término do contrato de vinculação e deverá estar devidamente assinado pelos representantes legais de ambas as partes.

Sobre as disposições transitórias:

A respeito dos Certificados de Idoneidade, da Permissão de Prestação de Serviços com seus Anexos e dos Certificados de Habilitação dos Veículos, outorgados com data anterior à data de entrada em vigência desta Resolução, o transportador autorizado deverá solicitar sua renovação ao organismo nacional competente, com 60 dias de antecipação ao seu vencimento, devendo atualizar apenas a informação e documentos que sejam necessários.

### **Resolución nº 700 de La Comunidad Andina**

Estabelece o programa estatístico comunitário para o período de 2008-2013, cujo objetivo é indicar os enfoques, os principais âmbitos e objetivos das ações previstas durante tal período.

O programa cobrirá as prioridades de política comunitária orientadas para o fortalecimento do processo andino de integração, em aspectos relativos ao desenvolvimento estatístico que permita monitorar e avaliar políticas comunitárias. Garantirá a continuação do atual apoio estatístico às decisões nos âmbitos normativos existentes, e às necessidades adicionais derivadas das novas propostas normativas comunitárias.

Das prioridades do programa estatístico comunitário, enfatiza-se o apoio estatístico às políticas em curso da Comunidade Andina, tais como harmonização econômica, desenvolvimento industrial, desenvolvimento agropecuário, transportes e comunicação.

Dentre as ações previstas pelo programa, constam: continuar adaptando e completando a base legal das estatísticas comunitárias de transporte; completar as estatísticas comunitárias de transporte em todas suas modalidades; desenvolver um sistema de informação periódica sobre transporte intermodal baseado nos dados disponíveis nos Países-membros.

Não sujeita à harmonização.

### **Resolución nº 720 de La Comunidad Andina**

A presente resolução aprova o documento que contém o procedimento para atualização de informação da Decisión nº 399 e da Decisión nº 398. Ademais, deixa sem efeito o artigo 50 da Resolución nº 300 – Reglamento de la Decisión nº 399.

### **Resolución nº 721 de La Comunidad Andina**

Modifica o artigo 19 da Resolución nº 300 da Secretaria General de la Comunidad Andina, que contém o regulamento da Decisión nº 399 (Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias). Modifica os artigos 47 e 48 da Resolución nº 300. Substitui o Apêndice III e VI da Resolución nº 300.





## APÊNDICE 5 – OUTRAS NORMATIVAS



As seguintes normativas que constam na Tabela 31 foram analisadas em mais de um tema. Seus resumos estão alocados em seus temas principais conforme as especificações detalhadas.

PAÍS	NORMATIVA	ÓRGÃO	FINALIDADE	TEMA PRINCIPAL
Peru	Decreto Supremo nº 058/2003/MTC	Ministerio Transporte y Comunicaciones	Cargas e passageiros	Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços
Peru	Decreto Supremo nº 016/2009/MTC	Ministerio Transporte y Comunicaciones	Cargas e passageiros	Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços
Peru	Decreto Supremo nº 017/2009/MTC	Ministerio Transporte y Comunicaciones	Cargas e passageiros	Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços
Peru	Decreto Supremo nº 009/2015/MTC	Ministerio Transporte y Comunicaciones	Cargas e passageiros	Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços
Peru	Decreto Supremo nº 024/2002/MTC	Ministerio Transporte y Comunicaciones	Cargas e passageiros	Seguros
Peru	Ley nº 27.181	Congreso de La Republica	Cargas e passageiros	Seguros
Peru	Decreto Supremo nº 024/2002/MTC	Ministerio Transporte y Comunicaciones	Cargas e passageiros	Seguros
Peru	Decreto Supremo nº 025/2008/MTC	Ministerio Transporte y Comunicaciones	Cargas e passageiros	Normas Técnicas
Peru	Decreto Supremo nº 025/2016/MTC	Ministerio Transporte y Comunicaciones	Cargas e passageiros	Normas Técnicas
Peru	Decreto Supremo nº 021/2008/MTC	Ministerio Transporte y Comunicaciones	Cargas	Produtos Perigosos
Peru	Decreto Supremo nº 012/2016/MTC	Congreso de La Republica	Cargas e passageiros	Tarifas
Chile	Decreto nº 442/2001	Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile	Cargas	Seguros
Chile	Decreto nº 80/2004	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	Cargas e passageiros	Autorizações
Chile	Decreto nº 148/2003	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	Cargas	Perigosos
Chile	Decreto nº 298/1995	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	Cargas	Perigosos

**Tabela 31 – Normativas analisadas para mais de um tema**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)



