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

RELATÓRIO PARCIAL COMPARATIVO 3

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

NOVEMBRO/2017

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 Junquilho – 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 Giacobo

Fariel André Minozzo

Luiza Andrade Wiggers Real

Mikhail Vieira Cancelier 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). No banco de dados constam também acordos internacionais; leis, decretos-lei e decretos do Poder Executivo da Presidência da República; portarias do MTPA; resoluções e portarias da ANTT; resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN); resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); circulares da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP); além de instruções normativas de diversos órgãos com competência para regular aspectos pertinentes aos serviços de transporte terrestre.

Este estudo, 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 reinvindicações 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 da Bolívia 27

Figura 2 – Malha rodoviária do Paraguai 33

Figura 3 – Interações Fronteiriças Brasil–Bolívia 41

Figura 4 – Malha Rodoviária: Brasil e Bolívia 42

Figura 5 – Malha ferroviária: Brasil e Bolívia 45

Figura 6 – Traçado da Ferrovia Bioceânica, segundo o governo boliviano 46

Figura 7 – Interações Fronteiriças Brasil – Paraguai 50

Figura 8 – Malha rodoviária: Brasil e Paraguai 51

Figura 9 – Malha ferroviária: Brasil e Paraguai 54

Figura 10 – Participantes da reunião na CAPATIT 59

Figura 11 – Participantes da reunião na Câmara Boliviana de Transportes 62

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados de geografia e demografia da Bolívia 26

Tabela 2 – Dados de geografia e demografia do Paraguai 32

Tabela 3 – Parque automotor paraguaio destinado ao transporte de cargas 33

Tabela 4 – Parque automotor paraguaio destinado ao transporte de passageiros 34

Tabela 5 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e da Bolívia 41

Tabela 6 – Frota das empresas brasileiras e bolivianas habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional entre os países 42

Tabela 7 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com a Bolívia 43

Tabela 8 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e da Bolívia 45

Tabela 9 – Utilização do modal ferroviário nas exportações e importações do Brasil realizadas com a Bolívia 47

Tabela 10 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Paraguai 51

Tabela 11 – Frota das empresas brasileiras e paraguaias habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional entre os países 51

Tabela 12 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com o Paraguai 53

Tabela 13 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Paraguai 54

Tabela 14 – Documentos de porte obrigatório de transporte de passageiros 102

Tabela 15 – Máximo coeficiente tarifário cobrado segundo o tipo de serviço e o pavimento estabelecidos pela Resolução ANTT nº 5.369/2017 111

Tabela 16 – Itens analisados e lista de normas identificadas 114

Tabela 17 – Normativas consideradas para o tema de tarifas..... 116

Tabela 18 – Tabela de emolumentos 117

Tabela 19 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados..... 134

Tabela 20 – Responsabilidade civil por danos a passageiros 134

Tabela 21 – Itens analisados e lista de normas identificadas 153

Tabela 22 – Limites de peso dos veículos no Mercosul 154

Tabela 23 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul..... 154

Tabela 24 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de passageiros na CAN 155

Tabela 25 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de cargas na CAN..... 155

Tabela 26 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros na CAN..... 156

Tabela 27 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros na Bolívia (largura de roda 270 mm)..... 156

Tabela 28 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros na Bolívia (largura de roda inferior 270 mm) 157

Tabela 29 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de cargas e passageiros na Bolívia 157

Tabela 30 – Limites de peso dos veículos no Paraguai 158

Tabela 31 – Limites de emissão de gases para veículos a diesel na Bolívia 159

Tabela 32 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul 160

Tabela 33 – Limites de ruídos para veículos no Brasil..... 160

Tabela 34 – Limites de ruídos para veículos na Bolívia 160

Tabela 35 – Limites de ruídos no Paraguai..... 161

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Bolívia 40

Quadro 2 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Paraguai 50

Quadro 3 – Normativas analisadas para o tema Seguros 135

Quadro 4 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos..... 142

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABC	Administradora Boliviana de Carreteras
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABS	Anti-lock braking system
ACC	Autorização para Conduzir Ciclomotor
AAP.PC/7	Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos
AE	Autorização Específica
AET	Autorização Especial de Trânsito
AGETICH	Asociación Gremial Chilena de Empresarios del Transporte Internacional
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
ALAF	Associação Latino-Americana de Estradas de Ferro
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)
ANB	Aduana Nacional de Bolivia
ANTF	Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTSV	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Anvisa	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ASTEC	Assessoria Técnica para o Transporte Internacional
ATIT	Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre
ATT	Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CAMCHILE	Câmara de Comércio Brasil Chile
Camex	Camara de Exportadores
CAN	Comunidade Andina das Nações
CAPATIT	Câmara Paraguaia de Transporte Internacional Terrestres

CAT	Certificado contra Accidentes de Tránsito
CCM	Comissão de Comércio do Mercosul
CGIT	Coordenação-Geral de Infraestrutura de Trânsito
CIA	Central Intelligence Agency
CIEF	Coordenação de Informações Econômico-Fiscais
CIPP	Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos
CITV	Certificado de Inspeção Técnica Veicular
CIV	Certificado de Inspeção Veicular
CMC	Conselho do Mercado Comum
CMSV	Consejo Nacional de Seguridad Vial
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
CNT	Código Nacional de Trânsito
CNT	Confederação Nacional do Transporte
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
Conama	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONASET	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
CPF	Cadastro de Pessoa Física
CPIC	Carta de Porte Internacional de Mercadorias por Rodovias
CPIC	Carta de Porte Internacional por Carretera
CRLV	Certificados de Registro e Licenciamento de Veículo
CRT	Conhecimento de Transporte Internacional
CSA	Coordenações dos Sistemas Aduaneiro
CSV	Certificado de Segurança Veicular
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTMC	Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas
CTV	Combinações para Transporte de Veículos
CVC	Combinações de Veículos de Cargas
DAMDFE	Documento Auxiliar do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais

DAMS	Despesas Médicas e Hospitalares
Deintra	Departamento Internacional de Transporte
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre
DGTTFL	Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre
Dinatran	Dirección Nacional de Transporte
DNA	Dirección Nacional de Aduanas
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
DNFR	Dirección Nacional de Fiscalización y Recaudaciones
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOU	Diário Oficial da União
DPRF	Departamento de Polícia Rodoviária Federal
DPVAT	Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
ECOSOC	Economic and Social Council of the United Nations
EFE	Empresa de los Ferrocarriles del Estado
ENFE	Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado
Fatma	Fundação do Meio Ambiente
Fenabus	Federación Nacional de Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional e Internacional de Chile
Fepasa	Ferrocarriles del Paraguay SA
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FOB	Free on Bo*ard*
GMC	Grupo Mercado Comum
GNV	Gás natural veicular
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
II	Imposto sobre Importação
IIRSA	Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
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

Inmetro	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPC	Índice de Preços ao Consumidor
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
IPS	Instituto de Previsión Social
ITV	Inspección Tecnica Vehicular (Inspeção Técnica Veicular)
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LOP	Licença Operacional
LPI	Logistics Performance Index
Ltda.	Limitada
MBFTRIC	Manual Brasileiro de Fiscalização do Transporte Internacional de Cargas
MCI	Manifiesto de Carga Internacional
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
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
MOPSV	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
MRE	Ministério das Relações Exteriores
MTESS	Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
MTT	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
NB	Norma Boliviana
OEA	Organização dos Estados Americanos
OEC	Observatory of Economic Complexity
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
PIB	Produto Interno Bruto
PIS	Programa de Integração Social
PPS	Permiso de Prestación de Servicios
PRF	Polícia Rodoviária Federal
Proconve	Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores
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
RENACH	Registro Nacional de Carteira de Habilitação
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
RF	Receita Federal
RM	Resolución Ministerial
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga
RUAT	Registro Único para la Administración Tributaria Municipal
RUC	Registro Unico de Contribuyentes
SAI	Sistema Andino de Integración
SCF	Sistema de Controle de Frotas
SENATUR	Secretaría Nacional de Turismo
SENAVE	Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas
SGT	Subgrupo de Trabalho
SGT-5	Subgrupo de Trabalho 5

SINAC	Sistema Nacional de Carreteras (Sistema Nacional de Rodovias)
SIO-Net	Sistema de Información de Operadores
SMT	Secretaría Metropolitana de Transporte
SNT	Secretaría Nacional de Transportes
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
SOAP	Seguro Obligatorio de Accidentes Personales
SOAPEX	Seguro Obligatorio de Accidentes Personales Causados por Vehículos Motorizados con Matrícula Extranjera
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
SRC	Seguro de Responsabilidade Civil
SRC	Seguro de Responsabilidade Social
STF	Supremo Tribunal Federal
STI	Sistema de Transporte Integral
STN	Seguro de Transporte Nacional
SUFIS	Superintendência de Fiscalização
SUNAT	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria
SUPAS	Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros
SUROC Cargas	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de
Susep	Superintendência de Seguros Privados
SUTRAN	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías
SVN	Sistema Nacional de Viação
SVS Seguros)	Superintendencia de Valores y Seguros (Superintendência de Valores e
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
TIF	Transporte Internacional Ferroviário
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
USO	Unidad de Servicios a Operadores
UTM	Unidade Tributária Mensal
VMT	Viceministerio de Transportes
ZIF	Zona de Integração Fronteiriça

SUMÁRIO

Lista de figuras 7
Lista de tabelas 7
Lista de quadros 9
Lista de abreviaturas e siglas 11
Introdução 21
1 Metodologia 23
2 Contextualização 25
2.1 Bolívia 25
2.1.1 Geografia e demografia 26
2.1.2 Mapa rodoviário 26
2.1.3 Características gerais do transporte rodoviário de cargas 28
2.1.4 Características gerais do transporte rodoviário de passageiros 28
2.1.5 Ordenamento jurídico 28
2.1.6 Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre 29
2.1.7 Processo de incorporação de acordos internacionais 30
2.2 Paraguai 31
2.2.1 Geografia e Demografia 32
2.2.2 Mapa Rodoviário 32
2.2.3 Características Gerais do Transporte Rodoviário de Cargas 33
2.2.4 Características Gerais do Transporte Rodoviário de Passageiros 34
2.2.5 Ordenamento Jurídico 34
2.2.6 Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre 35
2.2.7 Processo de incorporação de acordos internacionais 36
3 Relações entre Brasil e Bolívia 39
3.1 Interações Fronteiriças 39
3.2 Malha rodoviária 41
3.3 Transporte Rodoviário de Cargas 42
3.4 Transporte Rodoviário de Passageiros 44
3.5 Malha Ferroviária 44
3.6 Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros 46
4 Relações Brasil e Paraguai 49
4.1 Interações Fronteiriças 49
4.2 Malha Rodoviária 50
4.3 Transporte Rodoviário de Cargas 51
4.4 Transporte Rodoviário de Passageiros 53

4.5 Malha Ferroviária 54
4.6 Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros 54
5 Visitas técnicas 57
5.1 Paraguai 57
5.1.1 Dinatran 57
5.1.2 Câmara Paraguaia de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT) 58
5.2 Bolívia 60
5.2.1 Dirección General de Transportes – Unidade de Serviços a Operadores 60
5.2.2 Câmara Boliviana de Transportes 61
6 Análises comparativas 63
6.1 Autorizações, documentos de transporte e serviços 63
6.1.1 Autorizações 63
6.1.2 Documentos de Transporte 92
6.1.3 Serviços 102
6.2 Tarifas e pedágios 115
6.2.1 Tarifas 115
6.2.2 Pedágios 119
6.3 Seguros 120
6.3.1 Seguros relativos a cargas e mercadorias 126
6.3.2 Seguros relativos a pessoas e a terceiros 129
6.4 Produtos perigosos 135
6.5 Normas Técnicas 142
6.5.1 Itens obrigatórios dos veículos 145
6.5.2 Limites de dimensões e pesos 154
6.5.3 Limites ambientais 158
6.6 Infrações e Sanções 161
6.6.1 Infrações na operação de transporte internacional de passageiros 162
6.6.2 Infrações na operação de transporte internacional de cargas 168
6.6.3 Infrações na operação de transporte de produtos perigosos 173
6.6.4 Fiscalização 176
6.7 Transporte ferroviário de cargas e passageiros 178
Referências 183
Apêndices 225

INTRODUÇÃO

No que tange às relações internacionais, o Brasil é membro de diversos organismos de integração regional, dentre os quais se destacam 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 3 analisam-se e comparam-se as legislações referentes ao arcabouço regulatório do transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros do Brasil, da Bolívia e do Paraguai, 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 Bolívia
- Relações entre Brasil e Paraguai
- 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 seu Segundo Protocolo Adicional, 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 nesse primeiro momento. Para a questão da harmonização, levou-se em consideração se tais normativas são 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 da Bolívia e do Paraguai 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 nº 170, que trata da segurança na utilização desses produtos no trabalho, por meio do Decreto nº 2.657, de 3 de julho de 1998 (BRASIL, 1998b), 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 (BRASIL, 2009b), 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, ocorrerá 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 apresentadas neste capítulo são, portanto, relativas aos países que são objeto das comparações nesta etapa dos estudos, quais sejam, Bolívia e Paraguai.

2.1 Bolívia

Segundo dados do Banco Mundial, a Bolívia situa-se na 149ª posição no Índice de Facilidade para se Fazer Negócios, de um total de 190 Nações, ficando atrás do Paraguai e do Brasil. No Índice de Performance Logística (LPI – do inglês *Logistics Performance Index*), que mede a performance logística, o país se encontra no posto 138.

Em razão da sua particularidade de não contar com acesso ao mar, a Bolívia possui reivindicações territoriais em relação ao Chile. Em 1884, com o fim da Guerra do Pacífico, o Chile dominou 158.000 Km² de território e uma costa de 400 km de largura sobre o litoral boliviano. Devido a isso, durante um século houve uma sucessão de tratados bilaterais entre os países para facilitar o acesso boliviano aos portos chilenos, assim como foram emanadas resoluções da Organização dos Estados Americanos (OEA) nessa matéria. O país comandado por Evo Morales, contudo, ainda pleiteia sua supremacia sobre o mar, dessa vez no âmbito da Corte Internacional de Justiça. A questão encontra-se sem resolução até a presente data, fazendo com que o Chile seja o único país do hemisfério sul com o qual a Bolívia não mantém relações diplomáticas, em virtude do desgaste ocorrido durante o século XIX e início do presente século. Devido ao fato de não possuir acesso ao mar, a mercadoria é introduzida pelos portos do Peru, do Brasil, do Chile ou da Argentina. A existência de precária infraestrutura de transporte na Bolívia faz com que haja sérias dificuldades nesse setor, materializadas em preços altos, o que muitas vezes torna inviável a exportação para esse país. De acordo com a Camara de Exportadores (Camex) boliviana, em 2015, 40% das exportações do país – o equivalente a 1,5 milhão de toneladas por ano –, tiveram de passar pelos portos do vizinho chileno.

A economia boliviana é amparada pela produção e exportação de gás natural, minas, indústria manufatureira e atividade agropecuária. Dentro da atividade de hidrocarbonetos, o país conta com aproximadamente 21% das reservas de gás natural da América Latina.

2.1.1 Geografia e demografia

Quinto país da América do Sul em área e 28º do mundo, a Bolívia possui uma extensão territorial de 1.098.581 km², segundo dados da CIA. É considerado o coração da América do Sul, já que o país está localizado quase no centro do continente. Faz fronteira com Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Peru. Não possui saída para o mar e compartilha o controle do Lago Titicaca, mais alto lago navegável do mundo, com o vizinho Peru. No sudoeste do país, encontra-se o Salar de Uyuni, o maior deserto de sal do mundo. A Tabela 1 apresenta os principais dados de geografia e demografia da Bolívia.

Geografia	
Área total	1.098.581 km²
Países de fronteira	Argentina (942 km)
	Brasil (3.403 km)
	Chile (942 km)
	Paraguai (753 km)
	Peru (1.212 km)
Departamentos	9
Demografia	
População	10.969.649
Densidade demográfica	9,98 hab./km²
População urbana	68,5 %

Tabela 1 – Dados de geografia e demografia da Bolívia
Fonte: CIA (2017a)

2.1.2 Mapa rodoviário

Segundo dados da CIA (2017a), o país conta com uma malha rodoviária total de 90.568 km, sendo 9.792 km pavimentados e 80.776 km não pavimentados. Se classifica como o 61º país com a maior extensão da malha rodoviária.

De acordo com o Anuário Estatístico de Transporte e Logística do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a participação do setor de transporte no Produto Interno Bruto (PIB) é de 6,9%. As rodovias que compõem os corredores internacionais são as principais vias de ligação entre as macrorregiões do país, sendo:

- Corredor Oeste–Norte (2.962 km): integra a Bolívia com o Peru e o Brasil.
- Corredor Norte–Sul (1.564 km): liga a cidade de Trindade com a localidade de Yacuiba, na fronteira com a Argentina.
- Corredor Leste–Oeste (2.539 km): liga o Brasil com os portos chilenos de Arica e Iquique.
- Corredor Oeste–Sul (1.546 km): liga a Bolívia com o Peru, Chile e Argentina.
- Corredor Central–Sul (1.039 km).
- Diagonal Jaime Mendoza: 706 km.
- Y de la Integración: 330,45 km.

O sistema de rodovias na Bolívia classifica-se em três grupos, de acordo com sua importância e nível de serviço:

> Rede Fundamental: composta pelas estradas de integração nacional que mantêm a conexão entre as capitais dos departamentos e ligam-se aos países vizinhos, formando parte do sistema de rodovias pan-americanas com acesso a grandes centros, denominados polos de desenvolvimento, os quais têm uma importância estratégica na defesa nacional.
>
> Rede Complementar: abrange as estradas de integração regional que ligam as localidades importantes com as capitais dos departamentos, ligando-se a outros sistemas de transporte e estradas vicinais, permitindo o acesso a centros de desenvolvimento de carácter regional.
>
> Rede Municipal, denominada também Rede Coletora, cujas estradas ligam os pequenos povoados, comunidades ou centros de produção entre si e, ao mesmo tempo a centros importantes. Estas estradas alimentam as Redes Fundamentais e a Rede Complementar. (BRASIL, 2011, p. 11).

Prevê-se que a Bolívia complete 100% da Rede Rodoviária Fundamental em 2025, ou seja, 16.054 km pavimentados.

Atualmente, o órgão responsável pela planificação e gestão da Rede Fundamental é a Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), criada mediante a Lei nº 3.507, de outubro de 2006 (BOLIVIA, 2006f). A ABC nasceu como uma entidade autárquica, com delegação de autoridade, responsabilidades administrativas e poder nos processos, estando sob a supervisão do Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV).

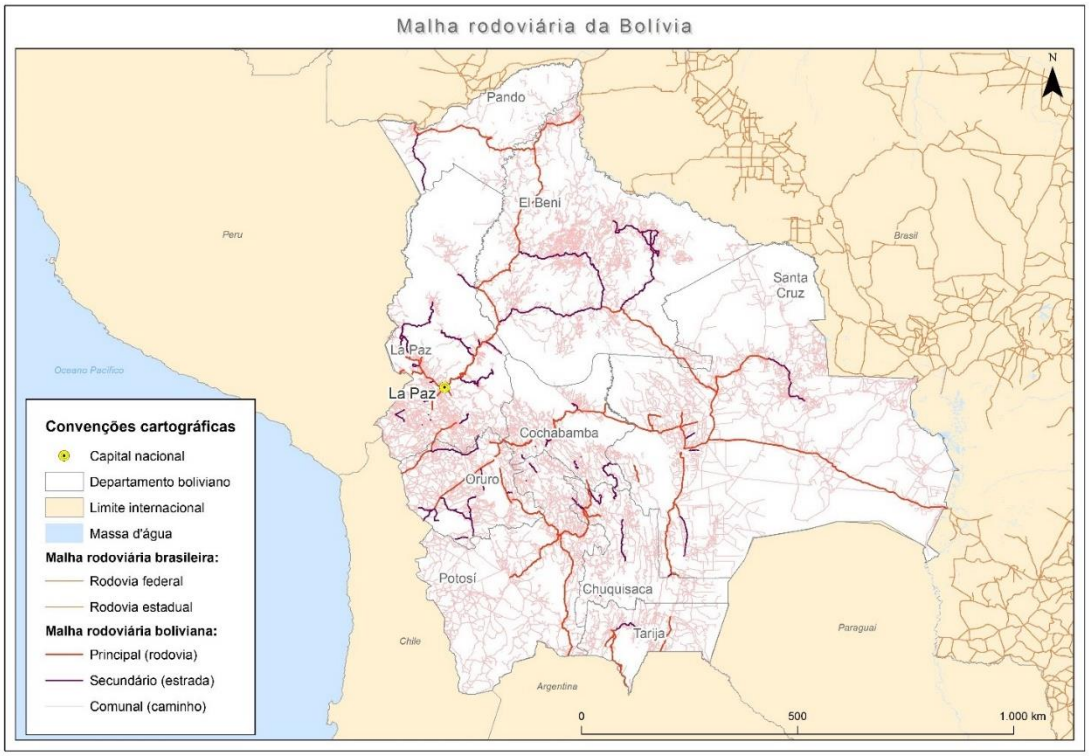

Figura 1 – Malha rodoviária da Bolívia
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

2.1.3 Características gerais do transporte rodoviário de cargas

Segundo dados do Instituto Nacional de Estadística (INE), em 2016, o parque automotor da Bolívia era composto por 1.711.005 veículos, dos quais 1.573.529 são particulares, 105.630 públicos e 31.846 oficiais. A quantidade de veículos pesados (não incluídos os caminhões semirreboques) era de 98.688.

No ano de 2016, as exportações da Bolívia por rodovia corresponderam a 30,5% do total exportado, com um montante de US$ 2.203.369. O Brasil é o destino final de 19,2% das exportações bolivianas, e a Argentina também se apresenta como importante parceiro comercial. No que concerne às importações, foram comercializados US$ 7.061.308 através das rodovias, totalizando aproximadamente 83% do total importado. O Brasil mostra-se um grande parceiro comercial da Bolívia, pois é o país de origem de 17,5% das importações bolivianas, além da China (aproximadamente 20%) e da Argentina (10,5%).

2.1.4 Características gerais do transporte rodoviário de passageiros

Do INE também se obtêm informações sobre a quantidade de veículos de passageiros da Bolívia: ônibus, vans e micro-ônibus totalizaram 123.849 veículos no ano de 2016, um aumento de 7,6% em relação ao ano anterior.

2.1.5 Ordenamento jurídico

O artigo 1º da Constituição Política do Estado, reformada em 20 de fevereiro de 2004, afirma que a Bolívia se constitui em um Estado unitário social de direito plurinacional comunitário, livre, independente, soberano, democrático, intercultural, descentralizado e com autonomias. A constituição boliviana define como capital do país a cidade de Sucre (artigo 6º), afirmação que não é pacífica, já que, na prática, as principais instituições estatais e as representações diplomáticas estão sediadas em La Paz.

Devido ao seu caráter e à sua história intrinsecamente ligados à história e cultura indígenas, há trechos da Carta que invocam a sabedoria indígena, como o artigo 8º: "*ama qhilla, ama llulla, ama suwa"* (não sejas frouxo, não sejas mentiroso nem sejas ladrão). Os idiomas oficiais da Bolívia são o castelhano e todos os idiomas das nações e povos indígenas originais e campesinos. O governo nacional e os governos departamentais devem utilizar pelo menos dois idiomas oficiais: o castelhano e outro indígena, que será decidido levando em conta o uso, a conveniência, as circunstâncias, as necessidades e as preferências da população em sua totalidade no território em questão (artigo 5º).

A República da Bolívia adota para seu governo a forma democrática participativa, representativa e comunitária, com igualdade de condições entre os homens e as mulheres (art. 11). A democracia se exerce de modo: direto e participativo, por meio de referendo, da iniciativa legislativa cidadã, da revogação de mandato, da assembleia, da câmara de vereadores e da consulta prévia; representativo, por meio da eleição de representantes por voto universal, direto e secreto; ou comunitário, por meio da eleição, designação ou nomeação de autoridades e representantes por normas e procedimentos próprios das nações e povos indígenas originários campesinos.

O Poder Executivo é chefiado pelo Presidente da República, auxiliado pelos Ministros de Estado. O Presidente, assim como o Vice-Presidente, são eleitos por voto popular para mandatos de cinco anos de extensão, sendo possível a reeleição para mais um mandato, desde que não seguido do anterior.

Abaixo do Governo da União há os governos municipais, dotados de autonomia constitucional, constituídos pelo prefeito e pela Assembleia Municipal, também eleitos por voto popular. Os governos municipais dispõem de autonomia constitucional relativa à competência normativa, executiva, administrativa e técnica no âmbito da jurisdição e competência territoriais de cada município.

A Bolívia está dividida em nove departamentos, cada um representado pelo respectivo prefeito departamental, em regime de descentralização administrativa. Esses departamentos são integrados, além disso, pelo Conselho Departamental, com conselheiros delegados por conselhos municipais para cada província.

O Poder Legislativo é bicameral e tem sua sede na Assembleia Legislativa Plurinacional, presidida pelo Vice-Presidente, sendo integrada pela Câmara dos Deputados, composta por 130 deputados, e pelo Senado, composto por 27 senadores. Ao parlamento são atribuídas as funções legislativas, a interpretação, a modificação e a derrogação das normas existentes, a defesa da Constituição e do ordenamento jurídico interno, a fiscalização do Poder Executivo, dos governos municipais e de outros órgãos autônomos dependentes do Estado.

O Poder Judiciário é exercido pela Corte Suprema de Justiça da Nação, pelo Tribunal Constitucional, pelas Cortes Superiores Distritais, pelos tribunais e pelos juízes de primeira instância. A constituição boliviana também veta o estabelecimento de tribunais ou júris de exceção. Integrada por 12 ministros eleitos pela Assembleia Legislativa para um período de dez anos, a Corte Suprema é o tribunal máximo da justiça ordinária, contencioso e contencioso-administrativo. Já a salvaguarda da Constituição é competência do Tribunal Constitucional, integrado por cinco magistrados eleitos pela Assembleia Legislativa. O órgão administrativo e disciplinar do Poder Judiciário é o Conselho da Judicatura.

A Constituição Boliviana dispõe sobre diversas outras entidades públicas que exercem papel salutar para o desenvolvimento do país e garantia jurídica da população. Citam-se: a Controladoria-Geral da República, que faz o controle fiscal das operações de entidades autônomas, autarquias e sociedades de economia mista; o Tribunal Nacional Eleitoral, que exerce o controle sobre o regime eleitoral; e o Ministério Público e o Ministério Público do Povo, que atuam na defesa da sociedade e na proteção dos direitos e garantias fundamentais, bem como a defesa e promoção dos direitos humanos.

2.1.6 Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre

Os órgãos que atuam na regulamentação, coordenação e fiscalização do transporte terrestre boliviano são:

- Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) – criado pela Lei nº 3.351/2006, de Organização do Poder Executivo, e regulamentado pelos Decretos Supremos nº 28.631/2006 e 29.894/2009, tem como finalidade formular, executar e avaliar políticas de obras públicas no setor de transporte, além dos setores de telecomunicações e habitação. Cabe ao MOPSV também aprovar normas de autorizações

e todo instrumento normativo relacionado ao serviço de transporte, em suas diferentes modalidades; e celebrar acordos a fim de garantir a coordenação interna e externa das áreas de sua competência.

- Viceministerio de Transportes (VMT) – é responsabilidade do vice-ministério, sobretudo, outorgar cartões de operação para o serviço de transporte terrestre; registrar empresas de carga e Operadores de Transporte Multimodal; propor políticas e normas relativas à pesos e dimensões veiculares; coordenar, aplicar e promover políticas e normas no que tange à infraestrutura de transporte do país; propor negociações de tratados no âmbito de transporte, a nível nacional e internacional, além de promover a cooperação externa em apoio a este setor. Em sua estrutura, o Viceministerio de Transportes conta com a Dirección General de Transporte Terrestre Vial.
- Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT) – estabelecida pelo Decreto Supremo nº 71/2009, a ATT é uma instituição dependente do MOPSV, responsável por fiscalizar e regular as atividades dos setores de transporte e telecomunicações. A partir da Lei Geral de Transportes nº 165, ficam definidas as atribuições da ATT sendo as seguintes: outorga de licenças e autorizações; proteção dos direitos dos usuários e operadores de transporte; aplicação de sanções por infrações na prestação do serviço de transporte; aprovação do regime de tarifas do país; e proposição de normas de caráter técnico ao MOPSV.
- Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) – criada pela Lei nº 3.507/2006 e regulamentada pelo Decreto Supremo nº 28.946/2006, tem a função de integração nacional, através da gestão da Red Vial Fundamental da Bolívia, com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento de um serviço de transporte terrestre eficiente.
- Vías Bolivia – subordinada à ABC e criada pelo Decreto Supremo nº 28.948/2006, essa instituição tem como finalidade administrar pedágios, pesagens, controle de pesos e dimensões da Red Vial Fundamental da Bolívia.
- Unidad de Servicios a Operadores (USO) – responsável pelo processamento de trâmites legais relativos às atividades dos Operadores de Transporte Terrestre de Cargas e Passageiros, Operadores de Transporte Multimodal e das empresas que realizam o serviço de transporte terrestre. A USO é dependente do MOPSV e do VMT.
- Aduana Nacional de Bolivia (ANB) – institucionalizada pela Lei Geral de Aduanas nº 1.990/1999, a ABN tem o objetivo de facilitar as operações de comércio exterior no país, sendo encarregada, sobretudo, de vigiar e fiscalizar o transporte de mercadorias nas fronteiras, além de arrecadar os tributos referentes a essa atividade. A ABN é associada à Policía Boliviana e ao Exército, para que seja realizado um estrito controle de mercadorias que entram e saem do país.

2.1.7 Processo de incorporação de acordos internacionais

O tema é tratado no âmbito do Título VIII, Capítulo Primeiro, sobre as “Relações Internacionais”, da Constituição da Bolívia. Os numerais 1 e 2 do parágrafo segundo do artigo 255 determinam que a negociação, a assinatura e a ratificação de tratados internacionais se regerão pelos princípios, entre outros, da independência e igualdade entre os Estados, da não intervenção em assuntos internos e da solução pacífica de conflitos, refutando e condenando toda a forma de ditadura, colonialismo, neocolonialismo e imperialismo.

O artigo 257 afirma que os tratados internacionais ratificados formam parte do ordenamento jurídico interno, tendo força de lei. A aprovação destes requer referendo popular vinculante prévio quando implicarem em questões fronteiriças, integração monetária,

integração econômica estrutural e cessão de competências institucionais a organismos internacionais ou supranacionais.

O artigo 258 dispõe que os procedimentos de celebração de tratados internacionais serão regulados por lei. A afirmação contida nesse dispositivo destoa das previsões constitucionais mantidas pelos demais países anteriormente analisados, que preveem o procedimento de ratificação já no texto constitucional. A Lei nº 401, de 18 de setembro de 2013, estabelece a Lei de Celebração de Tratados. O Decreto Supremo nº 2.476, de 5 de agosto de 2015, regulamenta a Lei nº 401/2013 e apresenta disposições complementares.

Distinguem-se os tratados entre os formais e os abreviados. Os formais requerem a ratificação do Poder Legislativo e poderão versar sobre direito comunitário, direitos humanos, questões fronteiriças, integração monetária, integração econômica estrutural, cessão de competências institucionais a organismos internacionais ou supranacionais no marco dos processos de integração, acordos de caráter econômico comercial e outras matérias conforme a Constituição Política do Estado e normativa vigente aplicável. Ao Poder Executivo caberá a negociação, adoção, autenticação do texto, assinatura e reservas, e ao Poder Legislativo compreende a ratificação do tratado, levando em consideração a exigência constitucional da aprovação via referendo popular vinculante prévio, quando forem tratados dois temas que exigem tal rito. Os tratados abreviados, por sua vez, são aqueles que versam sobre competências exclusivas do Poder Executivo e que por sua matéria não requerem a ratificação pelo Poder Legislativo.

O artigo 260 da Constituição dispõe que a denúncia dos tratados seguirá os procedimentos estabelecidos no próprio tratado internacional, nas normas gerais do Direito Internacional e nos procedimentos estabelecidos na Constituição e no instrumento de ratificação. A denúncia deverá ser aprovada pela Assembleia Legislativa Plurinacional antes de ser executada pela Presidência. Já os tratados aprovados por referendo deverão ser submetidos a um novo referendo antes de sua denúncia pela Presidência.

2.2 Paraguai

O Paraguai encontra-se na 106ª posição no *ranking* mundial do *Ease of Doing Business* (facilidade em fazer negócios). No *ranking* para América Latina e Caribe, o Paraguai ocupa a 16ª posição, estando à frente do Brasil e da Bolívia em ambas classificações. Em relação ao LPI (*Logistics Performance Index*), o Paraguai ocupa a 101ª posição (BANCO MUNDIAL, 2016).

Assim como a Bolívia, o país não possui saída para o mar, porém está ligado, por via rodoviária, ao Porto de Paranaguá, no Estado do Paraná. A rede de hidrovias se contextualiza, deste modo, como o mais importante sistema de transporte do país. Existem cerca de 3.100 quilômetros de canais internos. O sistema fluvial é integrado pelos rios Paraguai e Paraná, com os respectivos afluentes, cujos cursos se unem através do Rio da Prata, sendo o Rio Paraguai navegável em toda a sua extensão. A Hidrovia Tietê-Paraná permite canalizar a produção até o Estado de São Paulo e, consequentemente, ao Porto de Santos. Por meio da Hidrovia Paraguai-Paraná também se tornam acessíveis os portos de Buenos Aires e de Montevidéu. Para fomentar a saída de seus produtos por via marítima aos principais destinos do mundo, o Paraguai possui depósitos francos em Montevidéu (Uruguai), Antofagasta (Chile), Rosário (Argentina), Nova Palmira (Uruguai), Rio Grande (Brasil), Santos (Brasil), Buenos Aires (Argentina) e Paranaguá (Brasil).

2.2.1 Geografia e Demografia

O Paraguai possui uma área total de 406.752 km² e divide fronteiras com Brasil, Bolívia e Argentina. Conta com uma população de 6.943.739 habitantes, a maior parte desta se concentrando na parte leste do país. À oeste localiza-se a região do *Gran Chaco*, vasta planície que se estende ainda pelos territórios da Bolívia, Argentina e por uma pequena área do Brasil. No Paraguai, esta região ocupa 60% do território, mas apenas 2% da população habita o espaço (CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, 2017). A Tabela 2 apresenta os principais dados da geografia e demografia do Paraguai.

Geografia	
Área total	406.752 km²
Países de fronteira	Argentina (2.531 km)
	Bolívia (753 km)
	Brasil (1.371 km)
Regiões	17
Demografia	
População	6.943.739 habitantes
Densidade demográfica	17,3 hab./km²
População urbana	59,7 %

Tabela 2 – Dados de geografia e demografia do Paraguai
Fonte: Central Intelligence Agency (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).

2.2.2 Mapa Rodoviário

O Paraguai conta com uma malha rodoviária de 74.676,45 km, sendo que, desse total, 7.454,49 km (aproximadamente 10%) são rodovias pavimentadas e 67.221,97 (90%) são rodovias não pavimentadas (PARAGUAY, 2017b)[1].

A rede viária paraguaia é classificada de acordo com a Lei nº 5.552, de 12 de janeiro de 2016, da seguinte maneira:

- Rutas Nacionales – Compreendem a Red Primaria, ou seja, aquelas que partem da capital da República cruzando uma grande extensão do interior do país; atravessam dois ou mais Departamentos conduzindo a capitais; estão destinadas a converter-se em corredores viários de integração regional do Mercosul; e chegam aos portos nacionais administrados pelo Estado.
- Rutas Departamentales – Constituem a Red Secundaria, passam por todo um Departamento ou pela maior parte do mesmo; unem não mais de duas capitais dos Departamentos; unem uma capital Departamental a uma Ruta Nacional; unem duas ou mais Rutas Nacionales; e unem uma capital Departamental com um ponto de fronteira nacional.

[1] Segundo orientações da Visita Técnica ao Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones do Paraguai, os dados aqui apresentados correspondem às informações mais recentes (2017) divulgadas pelo MOPC. Entretanto, bases de dados da CIA, do Ministério das Relações Exteriores do Brasil e publicações mais antigas do próprio MOPC apontam que a malha rodoviária do Paraguai conta com 32.207 km, aproximadamente.

» Caminos Vecinales – Compõem a Red Vecinal, dentro de um distrito ligam o centro da cidade com suas companhias, bairros ou locais de paragem; e ligam dois caminhos Departamentais.

» Vías Municipales – Constituem a Red Terciaria, juntamente às Rutas Rurales, e encontram-se dentro do eixo urbano, salvo as frações das Rutas Nacionales e das Rutas Departamentales que atravessam tal eixo, as quais são jurisdição do Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones (MOPC).

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

2.2.3 Características Gerais do Transporte Rodoviário de Cargas

O país conta com um parque automotor de 1.694.818 unidades (DINATRAN, 2017), dentre as quais "caminhões", "carretas" e "reboques" são destinadas ao transporte rodoviário de cargas. A Tabela 3 apresenta os dados do parque automotor paraguaio designado a esse serviço e a participação desses veículos no transporte do país.

	TOTAL	PARTICIPAÇÃO NO TRANSPORTE
Caminhões	70.341	4,15%
Carretas	3.063	0,18%
Reboques	2.323	0,14%

Tabela 3 – Parque automotor paraguaio destinado ao transporte de cargas
Fonte: Dinatran (2017a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

No que concerne especificamente ao transporte rodoviário internacional de cargas, segundo dados oferecidos pela Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN, [201-]b), 177

empresas paraguaias encontram-se em atuação realizando esse serviço, contando com um parque de 5.334 unidades, composto por caminhões, reboques, semirreboques e outras espécies.

2.2.4 Características Gerais do Transporte Rodoviário de Passageiros

O transporte intermunicipal de passageiros no Paraguai corresponde a 95% dos traslados realizados no país, e o parque automotor paraguaio destinado ao transporte de passageiros é composto por ônibus e micro-ônibus (DINATRAN, 2017). Dados a respeito da frota paraguaia designada a esse serviço podem ser observados na Tabela 4.

	TOTAL	PARTICIPAÇÃO NO TRANSPORTE
Ônibus	8.276	0,49%
Micro-ônibus	9.398	0,55%

Tabela 4 – Parque automotor paraguaio destinado ao transporte de passageiros
Fonte: Dinatran (2017a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Em relação ao transporte rodoviário internacional de passageiros, no Paraguai operam, atualmente, 17 empresas vinculadas à Argentina, 15 empresas do Brasil, quatro empresas da Bolívia, duas do Peru, três do Chile e uma do Uruguai (DINATRAN, [201-]a).

Segundo dados do último Anuário Estatístico de Transporte do Paraguai (DINATRAN, 2017), em 2014 foi registrada a entrada de 450.737 passageiros em território paraguaio, e a saída de 460.503 passageiros.

2.2.5 Ordenamento Jurídico

A Constituição da República do Paraguai foi sancionada e promulgada pela Convenção Nacional Constituinte em 20 de junho de 1992. Já em seu Preâmbulo dispõe a intenção de "assegurar a liberdade, igualdade e a justiça, reafirmando os princípios da democracia republicana, representativa, participativa e pluralista" (PARAGUAY, 1992, tradução nossa).

O artigo 140 define como línguas oficiais o espanhol e o guarani, além das línguas indígenas que formam parte do patrimônio cultural da nação. A capital do país é a cidade de Assunção (art. 157) e o território nacional se divide em departamentos, municípios e distritos que, dentro dos limites da Constituição e das leis, gozam de autonomia política, administrativa e normativa para gestão de seus interesses (art. 156).

O Poder Executivo é exercido pelo Presidente da República, que deverá ter nacionalidade paraguaia natural, mais de 35 anos e estar em pleno exercício de seus direitos civis e políticos. A eleição presidencial ocorre através do sufrágio direto, e os mandatos têm duração de cinco anos, sem possibilidade de reeleição. Cada departamento será governado por um governador e uma junta departamental, sendo eleitos por voto direto com mandato de cinco anos de duração (art. 161). Já os municípios estarão a cargo de um intendente e de uma junta municipal, eleitos da mesma forma.

O Poder Legislativo é exercido pelo Congresso, composto por uma câmara de senadores e outra de deputados, eleitos diretamente pelo povo (art. 182). Seus membros serão eleitos por sufrágio direto, na mesma ocasião das eleições para a Presidência. O mandato dos senadores e deputados também é de cinco anos, porém com a possibilidade de

reeleição (art. 187). A Câmara dos Deputados é composta por no mínimo 80 membros titulares eleitos diretamente pelo povo nos colégios eleitorais departamentais. O Senado é composto por no mínimo 45 membros e 30 suplentes eleitos diretos pelo povo em eleição nacional.

O Poder Judiciário está disposto a partir do artigo 247, que o define como "o guardião desta Constituição", sendo de sua incumbência interpretar e garantir que seja cumprida a Constituição paraguaia. A administração da justiça está a cargo do Poder Judiciário, exercido pela Corte Suprema de Justiça, pelos tribunais e pelos júris, na forma estabelecida pela Constituição e pela lei. Os artigos 248 e 249 versam sobre a garantia do Poder Judiciário à independência e autonomia orçamentária, garantindo a este "uma quantidade não inferior a 3% do orçamento da administração central" (PARAGUAY, 1992, tradução nossa).

A Corte Suprema de Justiça é composta por nove membros (artigo 258) eleitos pelo Senado, com o acordo constitucional do Poder Executivo. Cabe a esta exercer a superintendência de todos os organismos do Poder Judiciário, dispor sobre seu próprio regulamento interno e conhecer e resolver questões pertinentes a sua competência, prevista no artigo 259. O artigo 261 exige o julgamento político para que se possa remover algum ministro, assim como a idade máxima de 75 anos para exercício do cargo.

O Ministério Público, disposto a partir do artigo 266, "representa a sociedade em face dos organismos jurisdicionais do Estado, gozando de autonomia funcional e administrativa em cumprimento de seus deveres e atribuições. É exercido pelo Procurador-Geral do Estado e pelos agentes fiscais, na forma determinada pela lei" (PARAGUAY, 1992, tradução nossa).

O Procurador-Geral do Estado deve ter nacionalidade paraguaia, ter 35 anos completos, possuir título universitário de Direito, tendo exercido a prática jurídica por no mínimo cinco anos (artigo 267). Será designado pelo Poder Executivo, de uma lista de três nomes do Conselho da Magistratura e com o acordo do Senado (Artigo 269), exerce suas funções por cinco anos podendo ser reeleito. O artigo 268 estabelece suas principais atribuições, que compreendem

> velar pelo respeito aos direitos e às garantias constitucionais; promover a ação penal pública; promover ação penal pública para defender o patrimônio público e social, o meio ambiente e outros interesses difusos, bem como os direitos dos povos indígenas; exercer ação penal nos casos em que, para iniciá-la ou prossegui-la, não seja necessária instância de parte, sem prejuízo de que o juiz ou tribunal proceda de oficio, quando assim determinar a lei; e solicitar informações dos funcionários públicos para o melhor cumprimento de suas funções (PARAGUAY, 1992, tradução nossa).

2.2.6 Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre

No Paraguai, o Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) é o órgão superior responsável pelo transporte terrestre, estando encarregado, sobretudo, de regular, promover, fiscalizar e definir as políticas referentes ao transporte e à seguridade viária. Encontra-se também sob a responsabilidade do MOPC a elaboração, proposição e execução das políticas do Poder Executivo no que tange à Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).

Junto ao MOPC, atuam os seguintes órgãos:

- Viceministerio de Transporte – encarregado de formular e implementar políticas que permitam orientar a ação do MOPC. Em relação ao transporte internacional, cabe ao vice ministério representar e defender os interesses nacionais em reuniões e negociações com autoridades de transporte dos demais países, além de elaborar propostas de políticas orientadas à integração latino-americana.
- Dirección Nacional de Transporte (Dinatran) – criada pela Lei nº 1.590/2000, entre suas principais funções estão: regular os serviços de transporte nacional e internacional de cargas, passageiros e serviços especiais; estabelecer características técnicas e condições para circulação das unidades de transporte; estabelecer modos de organização do sistema, itinerários e tarifas dos serviços de transporte público de passageiros nacional e internacional; e aplicar os acordos internacionais nas áreas de sua competência. A Dinatran se relaciona com o Poder Executivo através do MOPC.
- Dirección Nacional de la Patrulla Caminera – estabelecida através da Lei nº 5.498/2015, é subordinada ao MOPC e seu "braço executor", tendo por finalidade garantir a segurança do trânsito veicular terrestre do país, exercendo controle sobre as Rutas Nacionales. A Dirección pode fazer uso da força pública a fim de cumprir o estabelecido em acordos internacionais, funcionando como órgão de segurança interna de controle de trânsito. Assim sendo, atualmente, a Patrulla Caminera é encarregada de fazer-se cumprir a Lei nº 5.016/2014 "Nacional de Trânsito e Segurança Viária".
- Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV) – criada pela Lei nº 5.016/2014, cabe à agência propor planos, programas e projetos relativos à segurança viária, além de aplicar e fiscalizar as políticas e medidas neste âmbito.
- Dirección Nacional de Aduanas (DNA) – estabelecida pelo Decreto nº 4.672/2005, é responsável pelo controle de entrada e saída de pessoas e mercadorias do território paraguaio, assim como pela arrecadação dos tributos correspondentes a tais atividades.
- Dirección del Registro de Automotores – subordinada à Corte Suprema de Justiça do Paraguai, é o órgão encarregado de reger, organizar e executar o sistema de matrícula dos veículos automotores no país. Conta com Oficinas Registrales Regionales, responsáveis pela regularização do parque automotor paraguaio.

2.2.7 Processo de incorporação de acordos internacionais

O artigo 137 da Constituição da República do Paraguai (PARAGUAY, 1992) reconhece os tratados, convenções e acordos internacionais aprovados e ratificados como partes integrantes do ordenamento jurídico nacional. Dispõe, ainda, sobre a hierarquia das normas colocando tais atos jurídicos na condição de infraconstitucionais, ou seja, abaixo da Constituição e acima das leis do Congresso e de outras disposições jurídicas de hierarquia inferior.

O Capítulo II da carta constitucional paraguaia trata especificamente das relações internacionais. Reconhece, deste modo, a incorporação das normas internacionais aprovadas e ratificadas como acima referido, protegendo os tratados internacionais relativos aos direitos humanos da denúncia ordinária, definindo princípios em matéria de direito internacional, renunciando à guerra e reconhecendo a supranacionalidade dos tratados internacionais de Direitos Humanos.

Incorporam-se os tratados celebrados e ratificados, conforme o previsto nas normas constitucionais, que passam a constar como incorporados ao ordenamento jurídico nacional. Os tratados que versem sobre i) direitos humanos; ii) soberania, domínio ou integridade do Estados; iii) defesa nacional; e iv) obrigações financeiras do Estado deverão ser aprovados pelo Congresso através de processo legislativo próprio antes de sua ratificação pelo Presidente da República. Da mesma forma ocorre com 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 contemplar essas matérias, o Presidente poderá aderir-lhe 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, sem que a iniciativa seja a este submetida. Somente em caso de tratados sujeitos a aprovação do Congresso será necessária a aprovação prévia da denúncia por este último.

3 Relações entre Brasil e Bolívia

As relações entre Brasil e Bolívia são de extrema importância geoestratégica, dado que a maior fronteira brasileira é com a Bolívia (3.423 km), além da condição amazônica e platina desta última. No intercâmbio comercial realizado entre os dois países, o Brasil é o primeiro investidor latino-americano na Bolívia, possuindo parcerias em áreas como cooperação energética, cooperação fronteiriça e combate a ilícitos transnacionais, bem como a articulação em foros regionais e globais.

Na cooperação energética, os países compartilham o Gasoduto Bolívia-Brasil, que amplia as oportunidades de adesão econômica da Bolívia no Mercosul, assim como intensifica as relações bilaterais entre as duas nações. Na questão de integração fronteiriça, em 2011, foram criados os "Comitês de Integração Fronteiriça", tendo por objetivo buscar soluções para questões específicas das zonas de fronteira. Essa política pretende oferecer efetivas melhorias à população local.

Como visto acima, historicamente, o Brasil é o principal parceiro comercial da Bolívia. É o primeiro destino das exportações bolivianas, devido à venda do gás natural, e segunda origem das importações do país. As relações econômicas com o Brasil têm impulsionado o desenvolvimento boliviano como consequência da participação econômica brasileira no país, em termos de superávit comercial, investimentos e remessas de imigrantes.

3.1 Interações Fronteiriças

A zona de fronteira do Brasil com a Bolívia é um imprescindível espaço de articulação e de comunicação entre as áreas territoriais dos dois Estados. As características e os processos que ocorrem em um lado da fronteira não são suspensos pelo limite internacional, formando um espaço de interações transfronteiriças. A fronteira entre Brasil e Bolívia tem uma extensão de 3.423 km, ou seja, 20% da linha divisória continental do Brasil com os países vizinhos. Desse montante, 751 km são fronteira seca e 2.672 km fluvial. Os estados brasileiros limítrofes são Acre, Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e os departamentos bolivianos são representados por Pando, Beni e Santa Cruz de la Sierra.

Isolamento e povoamento pouco denso são as características históricas da zona de fronteira. No território boliviano a população se encontra fortemente concentrada na região andina, também conhecida como “ocidente boliviano”. As regiões orientais do país, dos departamentos de Pando, Beni e Santa Cruz são ainda pouco povoados. Já na região de fronteira brasileira, processos de ocupação da fronteira de povoamento amazônico desenharam uma área mais densamente ocupada. Apesar dessas particularidades históricas, estudos comprovam que a população fronteiriça está crescendo devido à urbanização, processo que não se dá de forma isolada no sistema urbano, ocorrendo em conjuntos de cidades que articulam uma complexa rede urbana na zona de fronteira amazônica.

Na faixa de fronteira boliviana é possível assinalar uma continuidade das características urbanas da faixa brasileira, assim como um crescimento da população, porém com valores menores. Verifica-se nessa zona de fronteira, especificamente, uma ampliação de sistemas produtivos ligados à fronteira de povoamento amazônica, entre eles de pecuaristas e

madeireiros que desenvolvem suas atividades baseadas no Brasil, mas com explorações em território boliviano, nos departamentos de Pando e Beni. Essa realidade mostra o perfil interativo da zona de fronteira, a interpenetração de estruturas e processos que não podem ser limitados e controlados pelos limites internacionais.

Sobre as relações migratórias entre Bolívia e Brasil, destaca-se o aumento do fluxo entre os dois países. Na Amazônia Transnacional, a porção brasileira acolhe principalmente bolivianos (15,31%) e a Amazônia boliviana, por sua vez, concentra grande número de brasileiros (64,43%), o que faz com que as cidades fronteiriças entre os dois estados tenham intensa relação econômica, social e cultural.

De acordo com a tipologia proposta por Brasil (2005), já mencionado em relatórios anteriores, as fronteiras entre as duas nações são definidas conforme o Quadro 1, e melhor visualizadas na Figura 4:

BRASIL			BOLÍVIA
Cidade	**Tipologia de interação Fronteiriça**	**Limite**	**Cidade Gêmea**
Assis Brasil	Capilar	Fluvial sem ponte	Bolpebra
Canindé	Capilar	-	-
Quixadá	Capilar	-	-
Brasiléia	Sinapse	Fluvial com ponte	Cobija
Epitaciolândia	Sinapse	Fluvial com ponte	Cobija
Capixaba	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Plácido de Castro	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Acrelândia	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Abunã	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Araras	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Nova Mamoré	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Iata	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Guajará-Mirim	Capilar	Fluvial sem ponte	Guayaramerín
Surpresa	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Conceição	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Príncipe da Beira	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Costa Marques	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Santo Antônio	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Pedras Negras	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Laranjeiras	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Pimenteiras do Oeste	Capilar	Fluvial sem ponte	
Corumbá	Capilar	Fluvial com ponte	Puerto Suarez

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

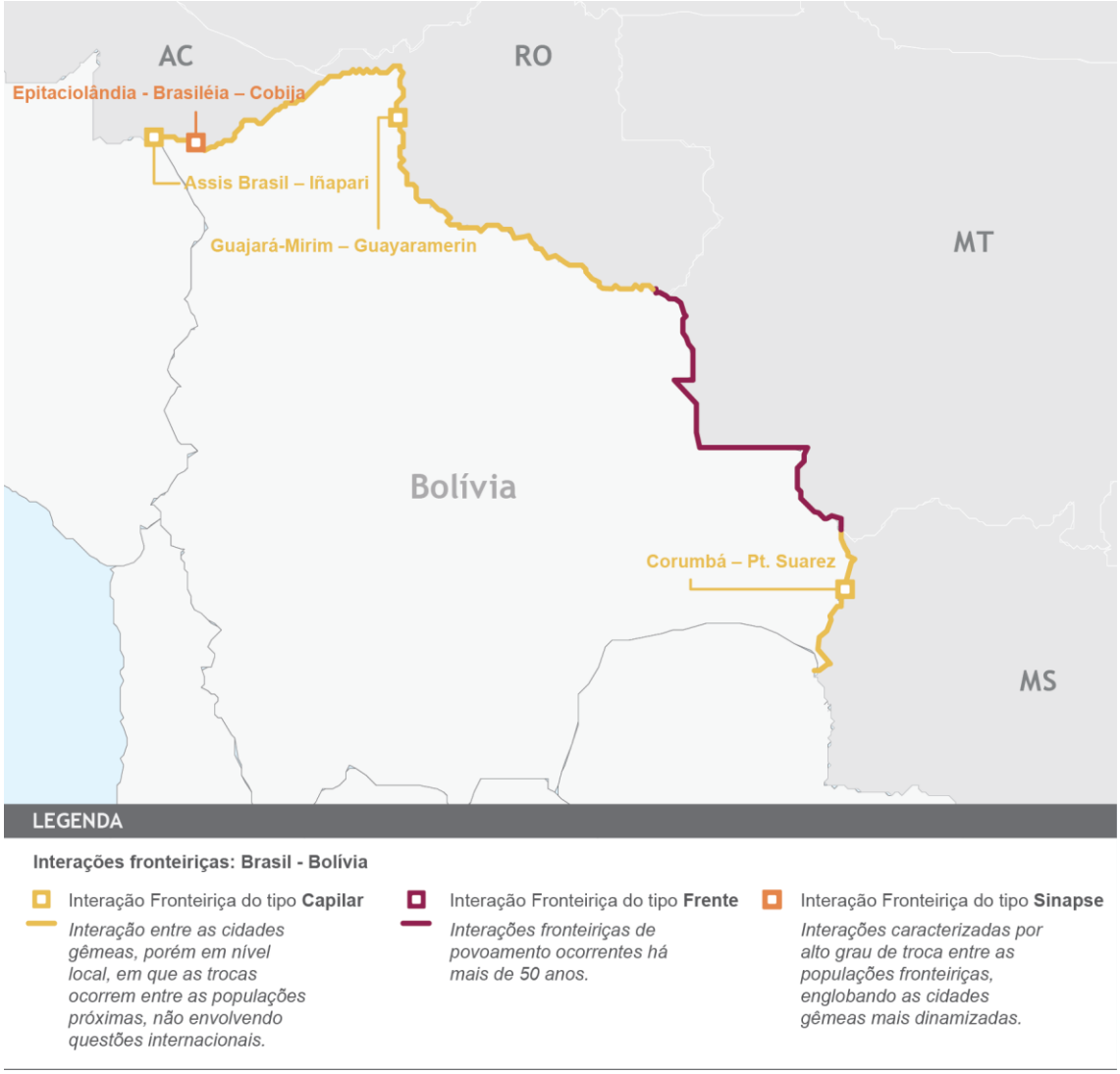

Figura 3 – Interações Fronteiriças Brasil–Bolívia
Fonte: Brasil (2005). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

3.2 Malha rodoviária

O Brasil conta com uma malha rodoviária aproximadamente 19 vezes maior que a da Bolívia. Comparativamente, não há grandes distinções entre as porcentagens das malhas pavimentadas, pois a Bolívia possui 10,8% da sua malha pavimentada, enquanto que o Brasil possui 12,3%.

Vale ressaltar que a área territorial brasileira é 7,75 vezes maior que a boliviana, sendo uma das razões que explica a grande diferença entre as extensões das malhas rodoviárias dos dois países.

	Área Territorial (km²)	Extensão da malha rodoviária (km)
Brasil	8.515.767,05	1.720.755,7
Bolívia	1.098.581	90.568

Tabela 5 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e da Bolívia
Fonte: Brasil (2014) e CIA (2017a; 2017b)

Figura 4 – Malha Rodoviária: Brasil e Bolívia
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

3.3 Transporte Rodoviário de Cargas

De acordo com a ANTT, o número de empresas brasileiras habilitadas a operar na Bolívia nas trocas entre os dois países é aproximadamente 0,73 vezes menor do que as empresas bolivianas no Brasil. A Tabela 6 apresenta a relação da frota das empresas brasileiras habilitadas a operar na Bolívia e das empresas bolivianas que estão habilitadas a operar no Brasil, evidenciando uma quantidade de 1,65 vezes maior de frota brasileira.

Empresas habilitadas	Quantidade de empresas	Frota
Brasileiras na Bolívia	126	9.712
Bolivianas no Brasil	171	5.867

Tabela 6 – Frota das empresas brasileiras e bolivianas habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional entre os países
Fonte: ANTT (2017b)

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, 2016) constata-se que o modal rodoviário foi de muita utilização nas exportações (US$ FOB – *free on board*) do Brasil para a Bolívia, porém de mínima utilização nas importações (US$ FOB), devido ao Gasoduto Bolívia Brasil que realiza 95,2% do comércio entre os países.

Exportações

	Período	US$ FOB	Peso líquido (Kg)	Quantidade	Percentual rodoviário
Todos os modais	01/2016 - 12/2016	1.428.162.286	1.258.221.756	120.243.536	76,3
Rodoviário	01/2016 - 12/2016	1.089.927.099	790.634.872	84.879.837	

Importações

	Período	US$ FOB	Peso líquido (Kg)	Quantidade	Percentual rodoviário
Todos os modais	01/2016 - 12/2016	1.341.836.739	8.231.098.015	16.660	3,2
Rodoviário	01/2016 - 12/2016	43.492.291	91.041.846	16.611	

Tabela 7 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com a Bolívia

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

A Bolívia é o único país da América do Sul que apresentou superávits comerciais com o Brasil, no período entre 2003 e 2015, em função das volumosas exportações de gás. As exportações brasileiras para a Bolívia são compostas basicamente de manufaturados (96,4% em 2015), com destaque para barras de ferro, betume de petróleo, condutores para uso elétrico, tratores, locomotivas, móveis de madeira, arroz, calçados e fungicidas. O Brasil é importante fonte de investimentos e promissor mercado consumidor das riquezas minerais e insumos energéticos bolivianos. Já no modal rodoviário, os produtos mais exportados do Brasil para a Bolívia, em 2016, foram reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes (19%) e veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios (9,38%). Os produtos mais importados da Bolívia pelo Brasil foram produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos, comestíveis (41,57%) e sal, enxofre, terras e pedras, gesso, cal e cimento (21,7%).

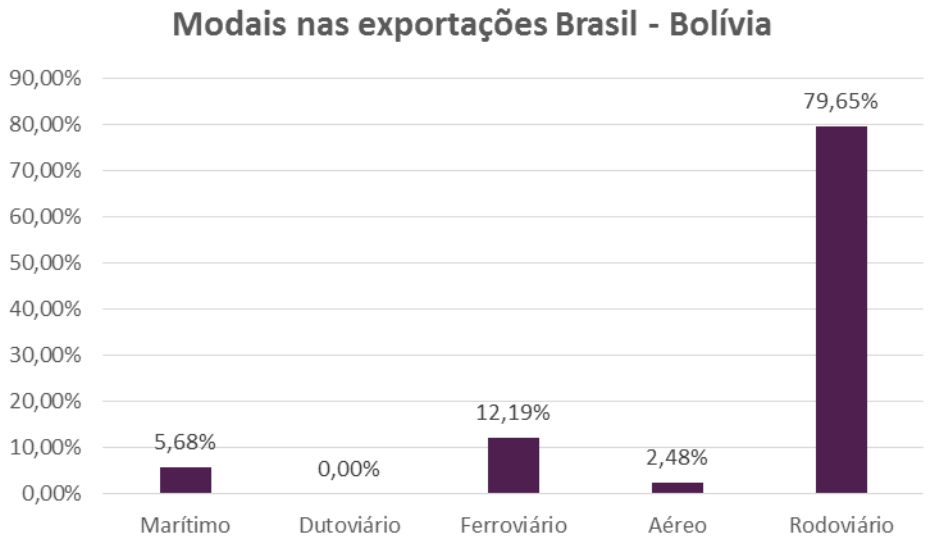

Gráfico 1 – Modais mais utilizados nas exportações do Brasil para Bolívia em 2016

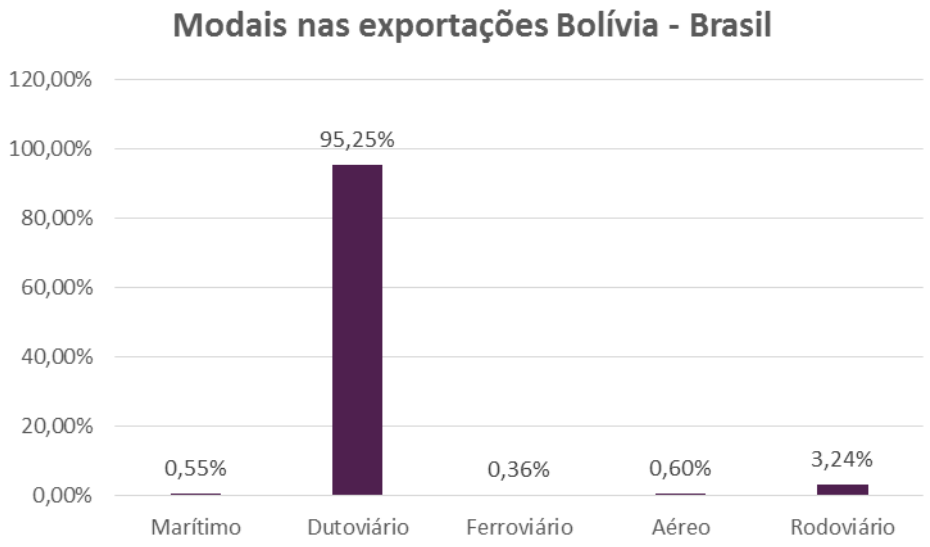

Gráfico 2 – Modais mais utilizados nas exportações da Bolívia para o Brasil em 2016

A Câmara de Comércio Brasil-Bolívia é o órgão brasileiro que tem colaborado na tentativa de fortalecer a cooperação entre as autoridades competentes e grupos empresariais de ambos os países, além de auxiliar seus associados em assuntos comerciais, industriais ou técnicos, que envolvam as duas partes. Fundada no dia 13 de julho de 2001, localiza-se no Rio de Janeiro.

3.4 Transporte Rodoviário de Passageiros

De acordo com o Anuário Estatístico de Turismo – 2016, elaborado pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2016), 138.106 bolivianos vieram ao Brasil no ano de 2016. Desse total, 61.617 (aproximadamente 45%) utilizaram via de acesso terrestre, sendo a via aérea a mais utilizada (55,35%).

Segundo o INE da Bolívia, no ano de 2016, 86.487 brasileiros viajaram para o país, de um total de 1.844.016 turistas. Aproximadamente 59% dessas pessoas entraram na Bolívia por rodovias.

3.5 Malha Ferroviária

O Brasil conta com uma malha ferroviária de 28.538 km de extensão. Atualmente o transporte ferroviário brasileiro é desestatizado, ou seja, o Governo Federal atribuiu concessões e delegou serviços públicos de transporte a estados, municípios e à iniciativa privada, tendo como finalidade 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, adequação da prestação do serviço público do transporte ferroviário de cargas, assim como encarregar-se das questões econômicas e financeiras das concessões.

A Bolívia, por sua vez, possui uma malha ferroviária de valores muito inferiores ao do Brasil. Dispõe de 3.504 km, sendo o 51º país em extensão de malha ferroviária. A Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado (ENFE) era quem administrava as ferrovias do país, mas,

em 1994, a Lei 1.544 definiu que ela deixaria de ser operativa e prestar serviço público ferroviário, ficando como administradora dos bens patrimoniais que não foram capitalizados pelo serviço operativo ferroviário. Os serviços então foram divididos em duas empresas: Ferroviaria Andina e Empresa Ferroviaria Oriental, encarregadas pelas redes ocidentais e orientais, respectivamente. O país é o único da América Latina e Caribe em que as concessionárias de transporte de carga também oferecem serviços de passageiro de longa distância.

	Área territorial	Extensão da malha ferroviária
Brasil	8.515.767,05 km²	28.538 km
Bolívia	1.098.581 km²	3.504 km

Tabela 8 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e da Bolívia
Fonte: CIA (2014). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O controle dos trilhos entre Brasil e Bolívia no trecho Puerto Suárez-Quijarro–Corumbá é da Ferroviaria Oriental S.A. Este trecho oferece acesso ao Porto de Santos e Paranaguá através das vias da Companhia Rumo ALL. Em 2015, Brasil e Peru passaram a estudar um projeto de Ferrovia Bioceânica, objeto de Memorando de Entendimento Brasil-Peru-China assinado em maio do mesmo ano. 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.

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 denominado de 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.

Figura 5 – Malha ferroviária: Brasil e Bolívia
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

A Figura 6 apresenta o traçado proposto para a Ferrovia Bioceânica, conforme pleito do governo boliviano.

Figura 6 – Traçado da Ferrovia Bioceânica, segundo o governo boliviano

Fonte: El Comercio (2016).

Esse projeto será fundamental para melhorar o sistema de transporte e de comunicação entre todos os países envolvidos, pois para o Brasil irá abrir uma outra via de exportação de mercadorias para a China além do Canal do Panamá e aproximar, também, o mercado brasileiro da costa oeste dos Estados Unidos. Para a Bolívia facilitará a logística de importação de mercadorias chinesas, principal país de origem de suas importações, dado que seu território não possui saída para o mar.

3.6 Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros

A Ferrovia Andina, durante a gestão de 2015, verificou o transporte de 211.609 passageiros nos diferentes serviços que a empresa oferta. A soma do transporte de passageiros, encomendas e cargas gerou uma entrada de US$ 1.746.679. A gestão de 2015 fechou o ano com uma contração nos valores exportados e importados no comércio exterior se comparado ao ano de 2014. As exportações reduziram em 32,3% e o valor das importações em 8,3%, obtendo como resultado um déficit na balança comercial de US$ 954.000. A situação internacional e as mudanças que apresentaram os preços das *commodities* ocasionaram um alcance de US$ 8.722.000.000 das exportações bolivianas e vinte e oito milhões de toneladas, sendo gás e minerais 90% do volume comercializado. As importações obtiveram um valor de US$ 9.676.000.000 e cinco milhões de toneladas, sendo a categoria de alimentos o principal serviço da companhia.

Já a Empresa Ferroviária Oriental registrou um total de 1,68 milhão de toneladas[2], gerando US$ 46,44 milhões. Do total transportado, 56% corresponde ao transporte de soja e derivados, 10,6% de ferro e aço de construção e 15,4% de hidrocarbonetos. Quanto ao transporte de passageiros, apontou-se o transporte de 80.308 passageiros, obtendo uma quantia de US$ 741.954. A empresa, em dezembro de 2015, possuía 563 funcionários. A carga de exportação somou 937.816 toneladas, representando 55,9% do total transportado, dos quais 99,9% são compostos por soja e derivados. A carga de importação foi 548.235 toneladas, representando 32,7% do total transportado. Os principais produtos foram ferro de construção (23,4%), gasolina (23,5%) e óleo diesel (18,9%).

No ano de 2016, as exportações da Bolívia via ferrovia corresponderam a 18% do total exportado, com um montante de US$ 1.314.797. No lado das importações, foram comercializados US$ 169.584 por trilhos, totalizando aproximadamente 2% do total importado. O INE assinalou um total de 10.624 estrangeiros que chegaram na Bolívia por via ferroviária em 2016. Segundo dados do AliceWeb (2017), as exportações e importações do Brasil com a Bolívia representam-se na Tabela 9:

Exportações

	Período	US$ FOB	Peso líquido (Kg)	Quantidade	Percentual ferroviário (%)
Ferroviário	01/2016 - 12/2016	166.771.274	284.933.597	1.181.295	11,68

Importações

	Período	US$ FOB	Peso líquido (Kg)	Quantidade	Percentual ferroviário
Ferroviário	01/2016 - 12/2016	4.875.433	5.808.800	0	0,45

Tabela 9 – Utilização do modal ferroviário nas exportações e importações do Brasil realizadas com a Bolívia
Fonte: AliceWeb (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Os principais produtos de exportação via ferrovia, em 2016, foram barras de ferro ou aço não ligado, forjadas, laminadas, estiradas ou extrudadas, a quente – incluídas as que tenham sido submetidas a torção após laminagem – e polímeros de etileno, em formas primárias. Nas importações brasileiras, os principais produtos foram feijões secos e boratos naturais e seus concentrados (calcinados ou não).

4 Relações Brasil e Paraguai

O Paraguai é um parceiro substancial para o Brasil. Ambos os países são fundadores do Mercosul e através de um relacionamento dinâmico e equilibrado os países contribuem para a promoção da integração política, econômica e geográfica da região latino-americana.

Brasil e Paraguai compartilham 1.339 quilômetros de fronteira (quarta maior extensão de fronteira do Brasil), o que facilita os processos de integração e de intensificação das relações entre os países. O comércio exterior paraguaio é bastante complementar ao brasileiro, uma vez que o Brasil é um dos maiores fornecedores do Paraguai e principal receptor de seus produtos.

Ademais, o fluxo de investimentos entre Brasil e Paraguai tem sido crescente nas últimas décadas. O Brasil é o segundo país com maior estoque de Investimento Direto Externo no Paraguai. Dessa forma, é possível observar a relação benéfica e o grande potencial de integração que Brasil e Paraguai possuem (MRE, [201-]).

4.1 Interações Fronteiriças

As interações fronteiriças brasileiras com o Paraguai se dão através dos estados do Mato Grosso do Sul e do Paraná. Em 1965 foi inaugurada a ponte da Amizade sobre o rio Paraná, aproximando os países e permitindo que o Paraguai se conectasse, por rodovia, ao oceano Atlântico.

É válido ressaltar também que no Rio Paraná, o qual intercepta parte da fronteira dos países, localiza-se a Usina de Itaipu, importante fonte energética para o Paraguai, respondendo por, aproximadamente, 72% do consumo de energia paraguaio (MRE, [201-]).

De uma maneira geral, os processos de interação em fronteiras entre os territórios paraguaio e brasileiro são do tipo *capilar* e *sinapse*. Em relação às cidades gêmeas, Mato Grosso do Sul concentra o maior número destas: seis, enquanto o Paraná abriga a maior delas: Foz do Iguaçu. Através do Quadro 2 e da Figura 7 é possível observar detalhadamente as interações fronteiriças entre Brasil e Paraguai.

BRASIL			PARAGUAI
CIDADE	TIPOLOGIA DE INTERAÇÃO FRONTEIRIÇA	LIMITE	CIDADE GÊMEA
Guaíra (PR)	Sinapse	Fluvial sem ponte	Salto del Guairá
Foz do Iguaçu (PR)	Sinapse	Ponte	Ciudad del Este
Porto Murtinho (MS)	Capilar	Fluvial sem ponte	Pt. Palma Chica
Bela Vista (MS)	Sinapse	Ponte	Bella Vista
Campestre (MS)	Capilar	Fronteira Seca	-
Antônio João (MS)	Capilar	Fronteira Seca	-
Ponta Porã (MS)	Sinapse	Fronteira Seca	Pedro Juan Caballero
Sanga Puitã (MS)	Sinapse	Fronteira Seca	-
Aral Moreira (MS)	Sinapse	Fronteira Seca	-
Vila Marques (MS)	Sinapse	Fronteira Seca	-

BRASIL			PARAGUAI
Coronel Sapucaia (MS)	Sinapse	Fronteira Seca	Capitán Bado
Paranhos (MS)	Capilar	Fronteira Seca	Ypejú
Sete Quedas (MS)	Sinapse	Fronteira Seca	-
Jacaré (MS)	Sinapse	Fronteira Seca	-
Japorã (MS)	Sinapse	Fronteira Seca	-
Mundo Novo (MS)	Sinapse	Ponte	Salto del Guairá
Porto Gov. Fragelli (MS)	Sinapse	-	-

Quadro 2 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Paraguai
Fonte: BRASIL (2005). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

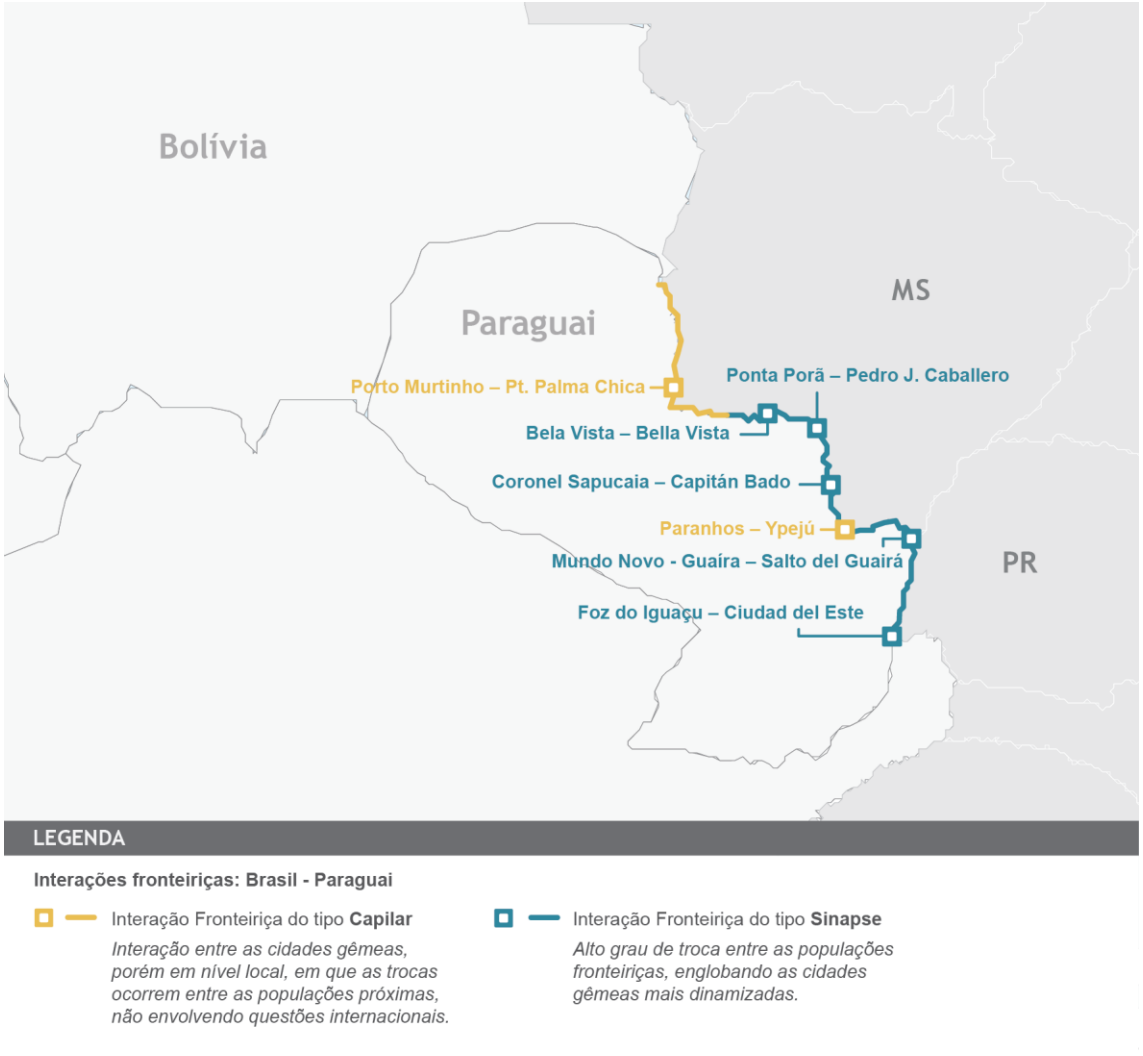

Figura 7 – Interações Fronteiriças Brasil – Paraguai
Fonte: BRASIL (2005). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

4.2 Malha Rodoviária

A área territorial do Brasil é, aproximadamente, 21 vezes maior que a área territorial paraguaia. Comparativamente, a malha rodoviária do Paraguai representa apenas 4,3% do total da malha rodoviária brasileira.

É válido destacar que a malha rodoviária pavimentada de ambos os países representa uma baixa porcentagem relativa ao total. No Brasil, a extensão pavimentada corresponde a apenas 12,3%, e a malha rodoviária pavimentada do Paraguai representa apenas 10%, aproximadamente.

	ÁREA TERRITORIAL (KM²)	EXTENSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA (KM)
Brasil	8.515.767,05	1.720.755,7
Paraguai	406.752	74.676,45

Tabela 10 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Paraguai
Fonte: CIA (2017)

Figura 8 – Malha rodoviária: Brasil e Paraguai
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

4.3 Transporte Rodoviário de Cargas

De acordo com dados da ANTT relativos ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) (ANTT, 2017c), há um número maior de empresas brasileiras habilitadas a operar no Paraguai do que empresas paraguaias habilitadas no Brasil. Proporcionalmente, a frota das empresas brasileiras também é maior que a frota das empresas paraguaias, como pode ser observado na Tabela 11.

Empresas habilitadas	Quantidade de empresas	Frota
Brasileiras no Paraguai	251	22.935
Paraguaias no Brasil	174	14.617

Tabela 11 – Frota das empresas brasileiras e paraguaias habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional entre os países
Fonte: ANTT (2017c)

Dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) (ALICEWEB, 2016) mostram que praticamente a totalidade das exportações (em US$ FOB) do Brasil para o Paraguai se dá através do modal rodoviário. O mesmo padrão é verificado nas exportações paraguaias para o Brasil. Como pode ser observado nos gráficos abaixo e na Tabela 12, é nítida a importância do modal rodoviário no transporte de cargas entre os países, uma vez que os outros modais têm participação diminuta nas trocas entre Paraguai e Brasil.

Gráfico 3 – Modais mais utilizados nas exportações do Brasil para o Paraguai em 2016

Gráfico 4 – Modais mais utilizados nas exportações do Paraguai para o Brasil em 2016

EXPORTAÇÕES	PERÍODO	US$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PERCENTUAL RODOVIÁRIO
Todos os modais	01/2016 - 12/2016	2.220.839.392	2.180.087.483	404.290.428	≅ 0,97
Rodoviário	01/2016 - 12/2016	2.078.360.222	1.778.448.618	360.032.207	
IMPORTAÇÕES	**PERÍODO**	**US$ FOB**	**PESO LÍQUIDO (KG)**	**QUANTIDADE**	**PERCENTUAL RODOVIÁRIO**
Todos os modais	01/2016 - 12/2016	1.223.201.975	3.610.115.987	353.503.664	≅ 0,95
Rodoviário	01/2016 - 12/2016	1.172.522.215	3.418.237.687	353.246.466	

Tabela 12 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com o Paraguai
Fonte: Brasil (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O Brasil é o principal destino das exportações do Paraguai (OEC, 2016). Somente no ano de 2016, o fluxo destinado ao Brasil movimentou um total de US$ 1,2 bilhão. Os produtos mais exportados através do modal rodoviário foram ''Cereais'' (41,9%), ''Carnes e miudezas, comestíveis'' (11,4%) e ''Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens'' (10,6%). Já as exportações brasileiras destinadas ao Paraguai movimentaram US$ 2,22 bilhões, os produtos mais exportados através do modal rodoviário foram ''Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes'' (13,3%), "Adubos (fertilizantes)" (7,5%) e "Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios" (7%) (ALICEWEB, 2016).

4.4 Transporte Rodoviário de Passageiros

Com base no Anuário Estatístico de Turismo 2017 (BRASIL, 2017c), 316.714 paraguaios ingressaram em território brasileiro no ano de 2016. Desse total, 261.592 (82,5%) utilizaram via terrestre, 50.808 (16%) optaram pela via aérea, 4.295 (1,3%) vieram por via fluvial, e apenas 19 passageiros utilizaram a via marítima. A partir destes dados é possível observar, mais uma vez, a importância do modal rodoviário no transporte entre os países.

Em contrapartida, segundo dados do Observatório Turístico do Paraguai (OBSERVATORIO TURÍSTICO, 2016), 190.003 brasileiros ingressaram naquele país no ano de 2015, representando 29% do fluxo total de turistas em território paraguaio.

É válido destacar que atualmente existe uma significativa comunidade brasileira vivendo no Paraguai, constituindo a terceira maior comunidade de brasileiros no exterior, uma vez que abrange cerca de 120 mil a 150 mil brasileiros (BRASIL, [201-]). Mais um fato que denota a proximidade dos países e sua positiva relação para a integração regional.

4.5 Malha Ferroviária

Ao passo que o Brasil conta com uma malha ferroviária de 28.538 km de extensão, a malha ferroviária paraguaia compreende, aproximadamente, 400 km. Entretanto, atualmente, todas as ferrovias do Paraguai encontram-se desativadas.

	ÁREA TERRITORIAL	EXTENSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA
Brasil	8.515.767,05 km²	28.538 km
Paraguai	406.752 km²	400 km

Tabela 13 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Paraguai
Fonte: CIA (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).

Figura 9 – Malha ferroviária: Brasil e Paraguai
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

4.6 Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros

Tendo em vista que o Paraguai não possui uma malha ferroviária ativa, não há atividade recente de transporte ferroviário de cargas e passageiros entre Brasil e Paraguai.

Mesmo diante deste quadro, o projeto de Corredor Bioceânico Ferroviário que está na pauta de debates entre os governos de Brasil, Peru, Bolívia, Paraguai e Uruguai vem se revestindo de uma importância crescente. O projeto visa integrar os territórios desses países, ligando os portos de Santos, no Oceano Atlântico, ao porto de Ilo, no Oceano Pacífico (BRASIL, 2017b).

Em reunião sobre o tema, realizada em La Paz, o governo paraguaio reiterou seu interesse em integrar o projeto através de uma linha ferroviária que ligaria as cidades de

Roboré (Bolívia) e Carmelo Peralta (Paraguai). Dessa forma, parte do território do trecho referido seria incorporado ao Corredor Bioceânico Ferroviário. (AGENCIA IP, 2017).

5 Visitas técnicas

Com o propósito de agregar informações e melhor contextualizar as análises, foram feitas, nos períodos de 31 de julho a primeiro de agosto e de 28 a 29 de agosto de 2017, visitas técnicas aos principais órgãos envolvidos nas questões de transportes no Paraguai e na Bolívia.

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

Salienta-se que os pontos descritos neste capítulo do relatório expressam a visão pessoal dos entrevistados, podendo conter imprecisões ou interpretações diferenciadas em relação ao identificado nas normativas. Considera-se que nesta etapa do trabalho, não cabe a validação ou contestação dessas questões.

5.1 Paraguai

5.1.1 Dinatran

A visita técnica ao Dinatran do Paraguai ocorreu no dia 31 de julho de 2017. Na ocasião, foram entrevistados os seguintes especialistas:

- Carlos Alberto Rivas
- Sergio Eloy Ambrilla
- José Luis González V.

Inicialmente, os técnicos do Dinatran aduziram que entendem a relevância de adotar norma jurídica única que reflita os acordos entabulados entre os países membros do ATIT, tendo como pressuposto o reconhecimento de que o transporte internacional terrestre é serviço de interesse público fundamental para a integração do Cone Sul, sendo a reciprocidade a base para otimizar a efetivação dessa integração.

Eles esclareceram que o Paraguai, por ser país mediterrâneo, está em desvantagem em relação aos outros países signatários do ATIT.

Os técnicos pontuaram as seguintes dificuldades decorrentes do cumprimento do ATIT:

- Falta de conhecimento, pelos países signatários do ATIT, da condição de aplicação da Nova Lei Nacional de Segurança Viária, que alterou o modelo da Licença de Conduzir. Os transportadores Paraguaios estão sendo autuados pois as autoridades internacionais, equivocadamente, deixam de observar que as licenças antigas permanecem vigentes por cinco anos e que a nova lei somente será aplicada na renovação das Licenças de Conduzir em curso; deve ser aplicado o previsto no artigo 9º do ATIT.
- Dificuldade para os operadores Paraguaios na captação de cargas de produtos perigosos no Brasil, em razão das exigências de autoridades ambientais estaduais, variando de um estado para outro, havendo inclusive a exigência de apólices de seguro ambiental.

- Dificuldades nas formalidades exigidas para inclusão e exclusão de veículos da frota habilitada: alguns países exigem que o representante legal compareça pessoalmente para oficializar a alteração informada.
- Divergências em relação a quais sejam os documentos de porte obrigatório.
- Apólice de seguro exigida pelo ATIT tem custo muito elevado, considerando as coberturas insuficientes, obrigando os operadores Paraguaios a contratarem o seguro "Todo Riesgo".
- Brasil não aceita a inspeção das cisternas por autoridades paraguaias, apenas do Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia).
- Exigência de contratação de escolta até a fronteira.
- Necessidade de pagamento prévio das multas de trânsito para a apresentação de recurso.
- Incongruências legislativas quanto a pesos e dimensões, tema que no Paraguai está sob responsabilidade do Ministério de Obras Públicas.
- Cobrança de taxa migratória pela Argentina de US$ 200,00 por ônibus.
- Operação aduaneira muito lenta na Argentina; demora propositada para ensejar cobrança de taxa de operação em horário extraordinário.
- Falta de uniformidade quanto aos poderes do representante legal.
- Demora no processo de incorporação dos acordos pelos países.
- Falta de vontade política de implementar o controle integrado de fronteiras.
- Aplicação de exigências previstas nas leis trabalhistas de cada país quanto aos controles de jornada dos motoristas.
- Limitações ao transporte pela criação de corredores específicos no Uruguai, aumentando muito determinados trajetos.
- Alguns países exigem a renovação do documento de idoneidade para a renovação da Licença Complementar, enquanto o ATIT determina que seja vigente até que haja sua revogação.
- Apreensão de veículos em contrariedade às disposições do ATIT, que determina que lavrado o auto de infração o veículo deve ser liberado.

5.1.2 Câmara Paraguaia de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT)

Ainda no dia primeiro de agosto de 2017, os técnicos do LabTrans/UFSC reuniram-se com os representantes da CAPATIT. O encontro contou, ainda, com a participação dos técnicos do DINATRAN:

- Carlos Alberto Rivas
- Sergio Eloy Ambrilla
- José Luis González V.
- Humberto Rodas
- Ricardo Svec
- Ariel Somoza Fustagano
- Ricardo A. Fustagano.

Os representantes das empresas afirmaram que o ATIT é um marco regulatório genérico e insuficiente, que precisa de regulamentação. Lamentaram que as reuniões da Comissão do artigo 16 não evoluam para a efetiva complementação do ATIT. Relataram

também que os maiores problemas operacionais decorrem da aplicação de normativas internas dos países ao transporte internacional e ao desconhecimento destas normas pelos operadores. Sugeriram, neste particular contexto, que a ALADI recebesse as comunicações das novas normativas emitidas por cada país regulando o transporte internacional e o trânsito e as disponibilizassem para ciência dos operadores. Tal providência evitaria, por exemplo, situações como aquelas em que os motoristas Paraguaios são multados por não possuírem o novo modelo de Licença para Conduzir, sendo que as licenças antigas ainda valem pelo prazo de cinco anos.

Os representantes questionaram as diferentes exigências para a concessão das licenças complementares pelos países, bem como as divergências na aplicação de normas por diferentes fiscais.

Houve menção à taxa migratória cobrada pela Argentina para o transporte de passageiros.

Quanto ao transporte de mercadorias perigosas, pontuaram dificuldades pelas exigências diversas estabelecidas pelos diferentes estados brasileiros, como a necessidade de ter um depósito habilitado pela Fundação do Meio Ambiente (Fatma) no estado de Santa Catarina.

Foram citados, também, problemas relativos ao seguro Carta Branca, de custo muito elevado e que não garante as coberturas mínimas necessárias ao transporte. O seguro Carta Azul, a seu turno, é extremamente oneroso para frotas pequenas e igualmente insuficiente para frotas grandes. Sugeriu-se que os transportadores internacionais tenham a possibilidade de contratar os seguros com qualquer companhia habilitada no âmbito do Mercosul.

Figura 10 – Participantes da reunião na CAPATIT
Fonte: LabTrans/UFSC (2017)

5.2 Bolívia

5.2.1 Dirección General de Transportes – Unidade de Serviços a Operadores

A visita técnica à Unidade de Serviços a Operadores da Direção Geral de Transportes da Bolívia aconteceu no dia 28 de agosto de 2017 e na ocasião foi entrevistado o técnico:

- Omar Marca Suarez.

O técnico entrevistado explanou sobre suas atribuições na concessão de licenças originárias e complementares, tanto no âmbito do transporte de cargas como no de passageiros. Esclareceu que a legislação boliviana sobre o transporte internacional está contemplada na Lei Geral de Transportes, nº 165/2011, e que pendem de publicação as regulamentações específicas dos transportes de cargas e passageiros, o que deve ocorrer brevemente. A atuação da Unidade está fundamentada num Manual interno (Manual de Procedimentos de Transporte Nacional e Internacional).

Em seguida, pontuou objetivamente os principais aspectos problemáticos em relação à aplicação do ATIT:

- O ATIT é uma boa norma geral, mas precisa de detalhamento.
- A regulamentação da CAN é mais detalhada, mas sua aplicação não gera muita segurança jurídica para os operadores bolivianos, que preferem operar sob o marco do ATIT, já que entre as sanções previstas pelo regramento da CAN está a penalidade de suspensão do direito de operar.
- O Peru aplica muitas infrações e o faz de forma indiscriminada.
- Há a necessidade de harmonizar o entendimento sobre o que são documentos de porte obrigatório.
- O desabastecimento dos caminhões de operadores estrangeiros na fronteira é uma realidade e ocorre porque os subsídios ao combustível são destinados por lei apenas aos operadores bolivianos. O tema é objeto de encontros presidenciais e a alteração desta situação refoge ao âmbito de competência do Ministério.
- O Peru exige Resolução Diretorial além da Licença Complementar, sancionando o transportador que não porta tal documento.
- Sugere que a ALADI centralize as informações sobre as legislações nacionais dos países aplicáveis ao transporte internacional.
- A legislação Boliviana sobre pesos e dimensões veiculares ainda depende de regulamentação.
- A Bolívia não exerce fiscalização efetiva com base no ATIT e não aplica o Segundo Protocolo Adicional, por problemas internos.
- O Peru exige emplacamento do reboque diferente da carreta.
- A Bolívia está tentando solucionar problema de falta de pessoal, que acarreta demora na emissão das licenças complementares.
- Transportadores bolivianos viajam para o Peru com amparo na legislação do ATIT e são autuados por exceder o tempo de permanência do veículo no Peru, que é de 30 dias (com base na legislação da CAN), não sendo delimitado pelo ATIT.

- Falta de reciprocidade entre os países em relação à quantidade de rotas para o transporte internacional de passageiros.
- A Argentina exige Licença Especial para o trânsito com destino a terceiros países e cobra Taxa Migratória.
- Peru ainda exige a Libreta de Tripulante.

5.2.2 Câmara Boliviana de Transportes

A visita técnica à Câmara Boliviana de Transportes contou com a participação dos representantes do setor privado e do técnico Omar Marca, da Unidade de Serviços a Operadores da Direção Geral de Transportes da Bolívia. A reunião aconteceu no dia 29 de agosto de 2017 e na ocasião foram entrevistados:

- Omar Marca Suarez
- Giovanni Villarroel Agramont
- Erlan Melgar Salvatierra
- Gustavo Rivaodeneira
- Luis Aberto Añez
- Nestor Villva Rivera.

Os representantes dos operadores do transporte internacional de cargas e passageiros expuseram as seguintes dificuldades relacionadas ao ATIT:

- A Bolívia deveria ter firmado o ATIT sob condição diferenciada, em razão de sua condição geográfica que impede acesso ao mar.
- Os valores das multas aplicadas no âmbito do ATIT são demasiadamente onerosos para os operadores bolivianos.
- Os operadores bolivianos não têm condições de adequar suas frotas às normas de pesos e dimensões em vigor no Mercosul.
- Necessidade de harmonização das normas técnicas em vigor em cada país; a Argentina, por exemplo, exige que de todo um lado do semirreboque as luzes sejam verdes e do outro lado, vermelhas.
- Brasil exige formação especial de condutores de veículos transportando produtos perigosos, o que não é exigido na Bolívia nem pelo ATIT.
- Peru está fazendo a apreensão de caminhões Bolivianos, ao invés de simplesmente aplicar a infração e liberar, porque entendem que a inspeção técnica veicular está vencida, quando na verdade tal certificado fica válido até a inspeção seguinte que, na Bolívia, tem data certa para ocorrer. A inspeção, na Bolívia, não é válida durante o ano em curso, mas por um ano (exemplo: de setembro de 2017 a setembro de 2018).
- Falta de comunicação sobre a entrada em vigor de novas leis aplicáveis ao transporte internacional, ensejando cometimento de infrações.
- Transportadores bolivianos viajam para o Peru com amparo na legislação do ATIT e são autuados por exceder o tempo de permanência do veículo no Peru, que é de 30 dias (com base na legislação da CAN), não sendo delimitado pelo ATIT.
- A Argentina exige imigração da tripulação.
- O Peru exige Carta de Tripulante com base em norma da CAN.

- O Peru demora de um a três meses para emitir a Licença Complementar; a situação já foi discutida e ajustada em reuniões bilaterais, mas o acordo não é cumprido.
- O Peru não aceita a operação com agregados ou com caminhões de terceiros.
- O Chile exige procedimento de fumigação de sete dias, o que só é exigido na Suíça.
- O Chile tem uma Licença Especial para carga nacional do Chile, mas está exigindo esta mesma licença para o transporte de carga nacional de outros países.
- A Argentina tem espera de até 12h para fazer o controle de migração e cobra os horários extraordinários por passageiro.
- A Argentina faz exigência de representante legal adicional em cada local onde haja carga e descarga.
- Passageiros bolivianos sofrem discriminação nos procedimentos migratórios.
- Brasil está multando transportadores bolivianos que portam seguro sem tradução para o português como se o transportador não portasse o seguro e não pela falta de tradução do documento.
- Falta de prioridade aos ônibus de passageiros na fronteira com Corumbá (Rota Santa Cruz–São Paulo); filas de mais de 500 passageiros para a imigração.

Figura 11 – Participantes da reunião na Câmara Boliviana de Transportes
Fonte: LabTrans/UFSC (2017)

6 Análises comparativas

A presente seção está subdividida de acordo com os temas propostos para análise comparativa das legislações selecionadas do Brasil, da Bolívia e do Paraguai. 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

6.1.1 Autorizações

6.1.1.1 Licenças Originárias e Complementares

De acordo com o disposto no ATIT em seu art. 2º (BRASIL, 1990b), somente empresas autorizadas poderão realizar o transporte internacional de cargas ou de passageiros, conforme especificações do Acordo e seus Anexos. Em adição, segundo o art. 20, o estabelecimento do serviço de transporte internacional por rodovia e suas modalidades é condicionado a 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 em relação às empresas prestadoras do serviço de transporte internacional:

> 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 4º. -
>
> 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, 1990b, não paginado, tradução nossa).

Assim, em relação às licenças necessárias para o transporte terrestre, o ATIT define no art. 19 a Licença Originária e a Licença Complementar. A Licença Originária é a autorização outorgada pelo país cuja jurisdição incide sob a empresa, garantindo o direito de realizar transporte terrestre segundo os termos do ATIT. A Licença Complementar, por sua vez, é a autorização expedida pelo país de destino ou trânsito à empresa detentora da Licença Originária (BRASIL, 1990b).

No art. 21 é previsto que cada país signatário do ATIT outorgue as Licenças Originárias e Complementares para a realização de transporte rodoviário 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. Os arts. 24, 25 e 26 regem a emissão de Licenças Complementares e seus prazos.

> Artigo 24. –
>
> 1. A fim de requerer a licença complementar, a empresa deverá apresentar ao Organismo Nacional Competente do outro país signatário, em um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de expedição de documento de idoneidade que comprova a licença originária, juntamente com a solicitação de licença complementar segundo o formulário do apêndice 2, unicamente os documentos seguintes:
>
> a) Documento de idoneidade bilíngue que comprova a licença originária; e
>
> b) Prova de designação, no território do país em que se solicita a licença complementar, de 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.
>
> 2. Tratando-se de autorização de trânsito, exigir-se-á da empresa que apresente ao Organismo Nacional Competente do país transitado apenas o documento de idoneidade que comprove a licença originária.
>
> Artigo 25. -
>
> 1. As licenças originárias deverão ser outorgadas com uma vigência prorrogável por períodos iguais. A licença complementar, por sua vez, será também expedida em períodos iguais pelo que esta última conservará sua vigência enquanto o país que tiver emitido a licença originária não comunicar a caducidade desta, via telex ou fac-simile.
>
> 2. No documento de idoneidade, consignar o período de vigência da licença originária e sua prorrogação nos termos descritos acima. Para a renovação da licença complementar, não será necessário um novo documento de idoneidade.
>
> Artigo 26. -
>
> 1. As autoridades competentes deverão decidir sobre a concessão das licenças complementares que lhes sejam solicitadas no prazo de 180 dias depois de apresentada a solicitação correspondente.

> 2. Enquanto a autorização complementar tramita, as autoridades competentes concederão, dentro de 5 (cinco) dias úteis, mediante tão somente a apresentação dos documentos a que se refere o artigo 24, uma autorização provisória que será oficializada mediante telex ou fac-símile, a qual caducará na data em que for concedida ou denegada a licença complementar definitiva. Vencido o prazo de 5 (cinco) dias da apresentação da solicitação, a autoridade competente que não tenha concedido a autorização provisória informar, dentro de um prazo similar, sobre as causas que fundamentaram sua decisão à autoridade competente do país de origem da empresa que haja solicitado.
>
> 3. A autoridade do país ao qual se solicite a licença complementar certificará sua concessão em cópia reprográfica, autenticada pelo Organismo Nacional Competente, do respectivo documento de idoneidade, não sendo necessária a expedição de qualquer documento. (BRASIL, 1990b, não paginado, tradução nossa).

6.1.1.1.1 Transporte de Cargas

No contexto dos blocos econômicos, enquanto o Mercosul não regulamenta as Licenças Originárias e Complementares para transporte de cargas, a CAN define pela Decisão nº 399/1997 e pela Resolução nº 300/1999 da Secretaria Geral da CAN disposições sobre as licenças.

Na Decisão nº 399/1997, o Capítulo V – Das Autorizações para o Transporte indica que o documento primário necessário é o Certificado de Idoneidade, expedido pelo país de origem do transportador e com validade de cinco anos. A Licença de Prestação de Serviços será solicitada pelo transportador mediante a apresentação dos seguintes documentos:

> Artigo 40. – A Licença de Prestação de Serviços será solicitada pelo transportador mediante petição escrita, acompanhada dos seguintes documentos e informações:
>
> a) Cópia do Certificado de Idoneidade com seus anexos;
>
> b) Cópia da procuração por escritura pública na qual conste a designação de representante legal, com plenas faculdades para representar a empresa em todos os atos administrativos, comerciais e judiciais nos que deva intervir no País-Membro no qual se solicita tal Licença;
>
> c) Cidade e Direção do domicilio do representante legal da empresa neste País-Membro;
>
> d) Carta de compromisso de contratação da Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Rodoviário Internacional e Anexo de Acidentes Corporais para Tripulantes;
>
> e) Relação e identificação dos veículos habilitados e unidades de carga com os quais se operará neste País-Membro e sobre os quais solicita seu registro. Apontará os que são de sua propriedade, de terceiros vinculados e os tomados em arrendamento financeiro (*leasing*). (CAN, 1997b, não paginado, tradução nossa).

A Licença de Prestação de Serviços deve ser solicitada em até 90 dias úteis depois da expedição do Certificado de Idoneidade, caso contrário, o Certificado será cancelado. Sua vigência é condicionada à vigência do Certificado de Idoneidade.

Na Resolução nº 300/1999 da Secretaria Geral da CAN, ainda é determinada a necessidade do Caderno de Tripulante Terrestre, que será expedida pelo organismo nacional de migração do País-Membro da CAN, com validade de 12 meses e renovável pelo mesmo período. Após a entrega dos documentos necessários, o organismo deve emitir o Caderno de Tripulante Terrestre em até dois dias úteis.

> Artigo 22. – Para obter o Caderno de Tripulante Terrestre, o transportador autorizado deve solicitá-lo por escrito, indicando o nome ou razão social da empresa; o nome completo do tripulante e acompanhado dos seguintes documentos:
>
> a) Cópia Simples do Certificado de Idoneidade e das Licenças de Prestação de Serviços;
>
> b) Fotocópia ou certificação do documento de identidade pessoal do tripulante;
>
> c) Certificado de Identificação do tipo sanguíneo do tripulante; e
>
> d) Duas fotografias coloridas do tamanho das de passaporte. (CAN, 1999b, não paginado, tradução nossa).

O Caderno de Tripulante é intransferível, visto que leva o nome de um único indivíduo, sendo ele nato, naturalizado ou estrangeiro com visto de residente no País-Membro solicitado. Esse documento permite ao seu titular o ingresso, a permanência, a circulação e a saída, por 30 dias renováveis, do território pelo qual transite em uma operação de transporte rodoviário internacional. No caso de o titular do documento estar realizando uma operação de transporte rodoviário internacional por um país distinto do seu, não será exigido passaporte nem visto.

Tratando de normativas nacionais específicas, no âmbito brasileiro, há a Resolução ANTT nº 1.474/2006, que 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 operarem 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 Resolução ANTT nº 1.474/2006 define os pré-requisitos para empresas que desejam a habilitação para o transporte internacional, como os seguintes:

> Art. 4º A empresa que pretender habilitar-se ao transporte rodoviário internacional de cargas deverá atender aos seguintes requisitos:
>
> I - ser constituída nos termos da legislação brasileira;
>
> II - ser proprietária de uma frota que tenha capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 (oitenta) toneladas, a qual poderá ser composta por equipamentos do tipo trator com semi-reboque, caminhões com reboque ou veículos do tipo caminhão simples; e
>
> III - possuir infra-estrutura composta de escritório e adequados meios de comunicação.
>
> IV – atender as especificações exigidas pela Resolução MERCOSUL/GMC/RES. N° 25/11, quanto aos veículos da frota a ser habilitada. (ANTT, 2006c, não paginado).

Para a expedição da Licença Originária pela diretoria da ANTT, a empresa deve apresentar os seguintes documentos por cópias autenticadas, em uma via por processo, independentemente da quantidade de países de destino:

> Art. 5º Para habilitar-se, a empresa deverá apresentar à ANTT os seguintes documentos:
>
> I - requerimento da empresa ou procurador, este último mediante apresentação do respectivo instrumento de mandato;
>
> II - contrato ou estatuto social da empresa, com as eventuais alterações e, no caso de sociedade anônima, cópia da ata da eleição da administração em exercício;
>
> III – número de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ;
>
> IV - relação da frota a ser habilitada, por país de destino, com os respectivos Certificados de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); e
>
> V - número de inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC, de que trata a Resolução nº 437, de 17 de fevereiro de 2004. (ANTT, 2006c, não paginado).

A Licença Originária terá validade de dez anos a partir da sua data de expedição. Será outorgada acompanhada de um certificado, sendo ambos intransferíveis e publicados por meio de portaria exclusivamente no *site* da ANTT, conforme a Deliberação ANTT nº 38/2013, na qual foi delegada a competência da outorga à Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC). É importante observar que apenas a Licença Originária não autoriza o transportador a realizar o transporte internacional, devendo ser obtida, para este fim, a Licença Complementar.

Quanto à expedição da Licença Complementar, fica dependente da solicitação de empresas estrangeiras detentoras de Licença Originária em um período máximo de até 120 dias após a expedição da Licença Originária, devendo ser comprovada na ANTT em um prazo de 180 dias após a expedição da Licença Originária. A Resolução ANTT nº 1.474/2006 dispõe 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, 2006c, não paginado).

Por fim, na mesma resolução é regulamentada a Autorização de Caráter Ocasional, licença concedida para realização de viagem não caracterizada como prestação de serviço regular e permanente, com vigência de até 180 dias, condicionada aos seguintes requisitos:

> Art. 13. 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 – tipos 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; e
>
> VIII - número de inscrição do transportador no RNTRC, nos termos da Resolução nº 437, de 2004.
>
> § 1º Os veículos autorizados a realizar viagem de caráter ocasional deverão portar os respectivos Certificados de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV) e Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil por lesões ou danos a terceiros. (ANTT, 2006c, não paginado).

Além disso, essa resolução dispõe sobre a conformidade dos veículos em conjunto com a Resolução Mercosul/GMC nº 26/2011, que estabelece o sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas e sobre a obrigatoriedade do Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV), conforme condições determinadas na Resolução Mercosul/GMC nº 75/1997, o que será tratado com maior detalhamento na seção relativa às Normas Técnicas.

Quanto à Bolívia, a previsão está no Manual de Processos e Procedimentos da Unidad de Servicios a Operadores (USO), emitido pelo Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda e aprovado pela Resolução Ministerial nº 356/2010. Nele consta o Processo P01, para

o Registro de Operadores de Transporte Terrestre Internacional e outorga de Cartões de Operação. Esse processo foi alterado pela Resolução Ministerial nº 234/2016 que, em seu Anexo I, dispõe sobre o novo modelo do processo.

Para o transporte terrestre internacional de cargas, os requisitos para dar entrada ao processo são: posse do Formulário PR-USO-01, de registro no Sistema de Informação de Operadores (SIO – Net); ter, em nome do operador ou dos sócios, veículos que em somatória alcancem 80 toneladas de capacidade de carga ou de reboque, segundo a Lei nº 441/2013; apresentar documento fotográfico no qual seja possível visualizar os eixos dos veículos, dos reboques e dos semirreboques; fotocópia simples e legível do RUAT (do espanhol – Registro Único para la Administración Tributaria Municipal); fotocópia autenticada do SOAT (do espanhol – Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito); fotocópia legível da inspeção técnica veicular e documentação que comprove e detalhe os dados dos reboques e semirreboques. A tramitação do processo após a entrega de toda a documentação necessária deve durar até dez dias.

No tocante à documentação da pessoa jurídica, são definidas as exigidas para cooperativas, sociedades comerciais e empresas unipessoais.

> DOCUMENTAÇÃO QUE COMPROVE PESSOA JURÍDICA
>
> COOPERATIVAS
>
> 1) Fotocópia autenticada da Resolução outorgada pela autoridade competente de cooperativas.
>
> 2) Relação nominal de sócios autenticada pela autoridade competente de cooperativas.
>
> 3) Fotocópia autenticada do Poder Geral do(s) Representante(s) Legal(is) com cópia da Carta de Identidade do Representante Legal que dá entrada à solicitação.
>
> SOCIEDADES COMERCIAIS
>
> 1) Fotocópia autenticada do Testemunho de Constituição e as modificações se houverem, com constatação de inscrição na FUNDEMPRESA em todos os casos.
>
> 2) Fotocópia autenticada do Poder Geral do(s) Representante(s) Legal(is), constatação de inscrição na FUNDEMPRESA e cópia da Carta de Identidade do Representante Legal que dá entrada à solicitação.
>
> 3) Certificado Original de Inscrição na FUNDEMPRESA.
>
> 4) Fotocópia da Carta de Identificação dos sócios.
>
> EMPRESAS UNIPESSOAIS
>
> 1) Fotocópia simples e legível da Carta de Identidade do titular.
>
> 2) Certificado Original de Inscrição na FUNDEMPRESA. (BOLÍVIA, 2010c, p. 4, tradução nossa).

O Cartão de Operação, conforme especificado no Decreto Supremo nº 246/2009, que altera o Decreto Supremo nº 28.876/2006, tem a função de autorizar o parque automotor a prestar o serviço registrado na requisição.

A Licença Originária boliviana é o documento correspondente ao Documento de Idoneidade. O processo que consta no manual tem a finalidade de outorgar autorização para a prestação do serviço público de transporte terrestre automotor de Cargas ou Passageiros, através da extensão ou da prorrogação do Documento de Idoneidade, tendo como base legal o ATIT e as Decisões nº 398/1997 e nº 399/1997 da CAN.

Os requisitos para sua solicitação são a apresentação do formulário de extensão ou prorrogação do Documento de Identidade, sendo ambos procedimentos realizados pelo sistema de informação SIO – Net, detalhando os dados da frota automotora, dos reboques e dos semirreboques; a apresentação de nota dirigida ao DGTTFL (do espanhol – Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre) pelo Representante Legal da Empresa, solicitando a extensão ou a prorrogação do Documento de Idoneidade (Licença Originária) emitido pelo sistema de informação; e o porte de uma apólice de seguro de responsabilidade civil exigida pelo ATIT e pela CAN para cada veículo que compõe a frota automotora, ou carta de compromisso de contratação de tais apólices. No caso de solicitação de prorrogação do Documento de Idoneidade (Licença Originária) cuja renovação se pretende, deverá ser anexada à solicitação o formato digital deste.

Segundo este mesmo manual, o processo denominado P20 destina-se à obtenção da Licença Complementar, que autoriza operadores estrangeiros à prestação do serviço de Transporte Terrestre Internacional de Passageiros ou Cargas, também tendo como base legal o ATIT e as Decisões nº 398/1997 e nº 399/1997 da CAN, quando aplicáveis ao operador solicitante.

Os requisitos para o processo dependem do marco regulatório: ATIT ou CAN.

> REQUISITOS SOB O MARCO DO CONE SUL (Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT)
>
> 1) Carta dirigida ao DGTTFL (Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre) assinada pelo representante legal da empresa devidamente credenciado.
>
> 2) Documento de Idoneidade do país de origem autenticado pelas seguintes instituições:
>
> a) Chancelaria do país de origem;
>
> b) Consulado da Bolívia no país de origem;
>
> c) Chancelaria da Bolívia (Ministerio de Relaciones Exteriores).
>
> 3) Documento original ou fotocópia autenticada da escritura mediante a qual se designe um representante legal na Bolívia com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais que esta deva intervir na Bolívia, com a transcrição do inciso b) do art. 24, em concordância com o parágrafo 2 do art. 9º do ATIT, aprovado na Bolívia mediante a Lei nº 1.158/1990.

> 4) Documento original ou fotocópia autenticada das Apólices de Seguro da frota automotora com vigência mínima de seis (6) meses, com cobertura na Bolívia. No lugar de contratar uma nova apólice na Bolívia, pode-se apresentar Certificado do seguro correspondente na Bolívia, emitido pela Companhia seguradora no país de origem. As apólices devem ser para automotores, de responsabilidade civil geral ou de responsabilidade civil do transportador rodoviário.
>
> 5) Fotocópia simples e legível da Carta de Identidade vigente do representante legal na Bolívia, informando cidade e domicílio atual.
>
> REQUISITOS SOB O MARCO DA COMUNIDADE ANDINA (Decisão nº 398 e Decisão nº 399)
>
> 1) Carta dirigida ao DGTTFL (Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre) assinada pelo representante legal da empresa, devidamente credenciado.
>
> 2) Cópia do Certificado de Idoneidade com seus anexos, autenticada por um funcionário competente do organismo que a tenha outorgado, sem necessidade de outras solenidades.
>
> 3) Documento original ou fotocópia autenticada da escritura mediante a qual se designe um representante legal na Bolívia com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais que esta deva intervir na Bolívia.
>
> 4) Carta de compromisso de contratação da Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o transportador rodoviário internacional e Anexo de Acidentes Corporais para os tripulantes.
>
> 5) Fotocópia simples e legível da Carta de Identidade vigente do representante legal na Bolívia, informando cidade e direção atualizada.
>
> 6) Relação e Identificação dos veículos habilitados e unidades de carga com as quais se operará na Bolívia, devendo sinalizar os que são de sua propriedade, os que são de terceiros vinculados e os tomados por arrendamento financeiro (*leasing*). (BOLÍVIA, 2010c, p. 55 – 56, tradução nossa).

Sob o marco do Cone Sul (o ATIT), o trâmite desta licença deve ser realizado em 60 dias a partir da emissão do Documento de Idoneidade, ou em 90 dias caso perdido o primeiro prazo e tendo sido renovado o referido documento. Solicitações de alteração da licença devem ser encaminhadas na forma de carta dirigida à DGTTFL. Sob o marco da CAN, o trâmite da licença deve ser realizado em 90 dias após a emissão do Certificado de Idoneidade. Esse prazo é suspenso nos casos em que o interessado já tiver obtido licença para a prestação de serviço em outro país da CAN.

Sobre a Licença para Viagens Ocasionais, consta na Ata da XV Reunião Bilateral Brasil–Bolívia dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) que o Brasil apresentou uma proposta para o disciplinamento do regime de Viagem Ocasional na X Reunião Bilateral, no Rio de Janeiro, em 6 e 7 de maio de 2009, tendo as discussões sobre o tema se alongado até o presente momento. A delegação boliviana declarou que apresentará uma resposta definitiva para o assunto (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E BOLÍVIA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2017).

A proposta brasileira prevê que as autorizações para viagens especiais de caráter ocasional só serão concedidas se se tratarem de casos de cargas indivisíveis ou especiais e ultrapassarem os pesos e as dimensões vigentes no Mercosul. Nessa categoria entram cargas para eventos públicos e esportivos, exposições, feiras agrícolas e de publicidade e outros eventos comemorativos; do mesmo modo, consideram-se mudanças em geral e outras cargas (que ultrapassem a capacidade de atendimento do transporte regular). Tais licenças serão concedidas pelo prazo máximo de seis meses e não poderão ser renovadas em um período inferior a um ano, nunca podendo ser outorgadas para o transporte de carga geral. Ainda, a proposta torna obrigatório o porte do Certificado de Inspeção Veicular (CIV) e de apólice de seguro que cubra a responsabilidade civil por danos a terceiros.

No que toca à regulamentação paraguaia para as Licenças Originárias e Complementares para o transporte de cargas, o Paraguai aprovou o Regulamento para o Transporte Rodoviário Nacional e Internacional de Cargas pela Resolução nº 53/2002.

Para a exploração do serviço de transporte terrestre de cargas, a habilitação deve ser postulada perante a Dinatran. Para a exploração do serviço de transporte terrestre internacional automotor de cargas, exige-se a licença emitida pelo Dinatran, de acordo com convênios, leis e regulamentos que regem a matéria (DINATRAN, 2003).

A Licença Originária é um documento intransferível, tendo uma vigência de sete anos e podendo ser renovada pelo mesmo período de tempo, sempre que as empresas operadoras cumpram as regulamentações quanto ao tema. Para a primeira obtenção da Licença Originária de uma empresa, o procedimento é o seguinte:

> 1) A empresa deve estar legalmente constituída, apresentando o estatuto da empresa e a inscrição no registro público de comércio.
>
> 2) As unidades da frota automotora de propriedade da empresa devem ser de pelo menos 4 veículos (armazenamento mínimo de 80 toneladas) e o resto da frota poderá ser utilizada por *leasing* (Lei 1.295/00).
>
> 3) Certidão negativa de interdição judicial e certidão de solvência.
>
> 4) Certificado de cumprimento tributário.
>
> 5) Registro único de contribuintes (RUC).
>
> 6) Balanço de finanças do exercício anterior com vistas do Ministério da Fazenda ou Balanço Inicial para empresas novas.
>
> 7) Patente Municipal atualizada.
>
> 8) Título de propriedade ou Contrato de Arrendamento.
>
> 9) Declaração jurada de responsabilidade perante as autoridades judiciais, policiais e administrativas de origem e posse das unidades, assim como das documentações.
>
> 10) Estar em dia com o cumprimento das leis laborais:
>
> - Contrato de trabalho.
>
> - Inscrição patronal.

> - IPS (Instituto de Previsión Social)
>
> 11) Todas as unidades deverão contar com uma apólice de seguros de responsabilidade civil contra terceiros. (DINATRAN, 2003, p. 6-7, tradução nossa).

Para a obtenção da Licença Originária para Empresa Unipessoal, devem-se seguir os procedimentos subsequentes:

> Reunirão os seguintes requisitos a Licença Originária para Empresa Unipessoal:
>
> 1) Inscrição no registro público.
>
> 2) Registro único de contribuinte (RUC).
>
> 3) Certificado de não interdição judicial.
>
> 4) Certidão de solvência.
>
> 6) Balanço Financeiro ou Balanço Inicial.
>
> 7) Patente municipal.
>
> 8) As unidades da frota automotora devem ser propriedade da empresa unipessoal (armazenagem mínima de 80 toneladas).
>
> 9) Título de propriedade do local ou o contrato de arrendamento em nome da empresa.
>
> 10) Declaração jurada de responsabilidade perante as autoridades judiciais, policiais e administrativas de origem e posse das unidades, assim como das documentações.
>
> 11) Apresentar documentos que creditem cumprimento com:
>
> - Contrato de trabalho.
>
> - Inscrição patronal.
>
> - IPS (Instituto de Previsión Social)
>
> Todas as unidades deverão contar com uma apólice de seguros de responsabilidade civil contra terceiros. (DINATRAN, 2003, p. 7-8, tradução nossa).

Para a renovação da Licença Originária, aplica-se o seguinte procedimento:

> 1) Certidão negativa de interdição judicial.
>
> 2) Certidão de solvência.
>
> 3) Certificado de Cumprimento tributário.
>
> 4) Balanço de finanças do exercício anterior com vistas do Ministério da Fazenda.
>
> 5) Patente municipal.
>
> 6) Deve-se acompanhar os arquivos da empresa registrada na Dinatran.
>
> 7) Patente municipal atualizada.
>
> 8) Estar em pleno cumprimento das leis laborais.

> 9) Declaração jurada de responsabilidade perante as autoridades judiciais, policiais e administrativas de origem e posse das unidades, assim como das documentações.
>
> 10) Todas as unidades deverão contar com uma apólice de seguros de responsabilidade civil contra terceiros. (DINATRAN, 2003, p.7, tradução nossa).

Segundo o art. 28 do Regulamento, as empresas podem solicitar uma suspensão temporária, por um prazo de seis meses e por motivos devidamente justificados, sendo esse prazo prorrogável apenas uma vez pelo mesmo período. Após esse período, a licença será cancelada.

As licenças de exploração são extintas pelo vencimento (um ano) e não renovação pela empresa, por incapacidade ou inabilitação judicial da empresa operadora titular em caso de quebra ou dissolução desta ou por todo ato que implique no descumprimento de requisitos legais.

Quanto à outorga da autorização para viagens internacionais ocasionais ou especiais, as empresas operadoras devem apresentar os documentos indicados:

> a) Título de propriedade das unidades em nome do solicitante.
>
> b) Patente municipal.
>
> c) Seguros com cobertura internacional de responsabilidade contra terceiros.
>
> d) Fotocópia autenticada da cédula de identidade ou RUC do solicitante.
>
> e) Solicitação dirigida à Dirección Nacional de Transporte Terrestre, indicando origem, destino, data de viagem, passagens fronteiriças a utilizar e detalhes da carga transportada.
>
> f) Habilitação da Dinatran.
>
> g) Abono da taxa correspondente por viagem. (DINATRAN, 2003, p. 8, tradução nossa).

Sobre as Licenças Complementares, apenas é disposto que para a outorga ou prorrogação destas, a empresa requerente deverá cumprir as exigências do ATIT em seus arts. 24 e 25 (DINATRAN, 2003).

Percebe-se, portanto, uma diferença nos prazos estabelecidos para o requerimento da Licença Complementar após a expedição da Licença Originária. O Paraguai encontra-se em conformidade com o ATIT, enquanto que a Bolívia estabelece um prazo de 60 dias em consonância com o ATIT e outro prazo de 90 dias para a Argentina e para países da CAN. Já o Brasil estabelece um prazo superior aos demais países e ao ATIT: 120 dias para a solicitação da Licença Complementar, porém se encontra de acordo com o art. 26 do ATIT ao prever no máximo 180 dias para a aprovação pelos órgãos competentes.

Identificou-se, ainda, que as Licenças Originárias são válidas por períodos diferentes: sete anos no Paraguai; dez anos no Brasil; e cinco anos na Bolívia, com reflexo nos prazos das Licenças Complementares respectivas.

6.1.1.1.2 Transporte de Passageiros

No que concerne aos blocos econômicos, ao passo que o Mercosul não regulamenta as Licenças Originárias e Complementares para transporte de passageiros, a CAN dispõe sobre as licenças na Decisão nº 398/1997.

O transportador interessado em prestar o serviço de transporte deverá obter a Licença Originária para a Prestação de Serviços e a Licença Complementar para a Prestação de Serviços. As licenças terão anexos contendo informações relativas aos veículos habilitados e à operação de transporte (rotas, frequências, itinerários).

> Artigo 50. – A Licença Originária de Prestação de Serviços será solicitada pelo transportador mediante petição escrita, compilando os seguintes documentos e informações:
>
> a) Cópia do documento definitivo de constituição da empresa e reforma dos estatutos, caso exista, com a respectiva anotação de seu registro; ou certificado de constituição desta, com indicação de seu objeto social, reformas, capital e vigência, outorgado por um organismo competente;
>
> b) Cópia da nomeação do representante legal da empresa, ou certificado deste, outorgado pelo organismo nacional competente;
>
> c) Cidade e direção da sede principal da empresa;
>
> d) Carta de compromisso de contratação da Apólice Andina do Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Internacional Rodoviário e Anexo para Acidentes Corporais de Tripulantes. Se a tripulação conta com outro tipo de seguro que cubra acidentes corporais nesse país, o transportador não fica obrigado a contratar apólice adicional, sempre que os riscos cobertos e montantes assegurados sejam iguais ou maiores aos fixados pela Apólice Andina.
>
> e) Âmbito de operação, apontando os Países-Membros pelos quais se pretende operar, incluindo o de origem;
>
> f) Rotas, itinerários e frequências a operar em cada País-Membro do âmbito de operação e por cada rota a servir;
>
> g) Relação e identificação dos veículos cuja habilitação e registro solicita-se. Será indicada os que são de sua propriedade e os tomados em arrendamento financeiro (*leasing*), acompanhado de informações apontadas no artigo 78.
>
> Artigo 51. – A Licença Complementar de Prestação de Serviços será solicitada pelo transportador mediante petição escrita, compilando os seguintes documentos e informações:
>
> a) Cópia da Licença Originária de Prestação de Serviços com seus anexos.
>
> b) Cópia autenticada da Escritura pública na qual conste a designação do representante legal, com plenas faculdades de representar a empresa em todos os atos administrativos, comerciais e judiciais em que deve intervir no País-Membro no qual solicita tal Licença.
>
> c) Cidade e direção do domicílio do representante legal da empresa neste País-Membro.

> d) Carta de compromisso de contratação da Apólice Andina do Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Internacional Rodoviário e Anexo para Acidentes Corporais de Tripulantes.
>
> e) Rotas, itinerários e frequências a operar em cada País-Membro no qual solicita-se a Licença, por cada rota a servir;
>
> f) Relação e identificação dos veículos cuja habilitação e registro solicita-se. Será indicada os que são de sua propriedade e os tomados em arrendamento financeiro (*leasing*). (CAN, 1997a, não paginado, tradução nossa).

Define-se que a movimentação será realizada por operação direta de transporte, a não ser por força maior ou casos devidamente justificados. O transportador autorizado deverá manter uma frota mínima de três veículos habilitados, podendo ser exigido um número maior pelo organismo nacional que outorga a Licença Originária. A Licença de Condução de um País-Membro deve ser reconhecida nos demais Países-Membros.

Segundo o capítulo VIII da Decisão nº 398/1997, todo usuário do transporte internacional deverá estar amparado por um contrato de transporte, cujas condições se estabelecerão na passagem, que prova a existência de um contrato de transporte. A passagem deverá ser emitida nominalmente por indivíduo.

> Artigo 94. – O bilhete de viagem será numerado e deverá conter as seguintes informações e condições:
>
> a) Denominação ou razão social e direção do transportador autorizado;
>
> b) Nome e sobrenome do passageiro;
>
> c) Cidade e país de origem; cidade e país de destino da viagem do passageiro;
>
> d) Lugar e data de emissão do bilhete de viagem;
>
> e) Preço total da passagem, incluindo impostos;
>
> f) Data e hora do início da viagem;
>
> g) Condições para casos de endosso, postergação, devolução e caducidade;
>
> h) Características gerais da cobertura do seguro;
>
> i) Descrição geral do que se considera bagagem;
>
> j) Peso ou volume máximo que será permitido a cada bagagem por passageiro. (CAN, 1997a, não paginado, tradução nossa).

Ainda para o transporte de passageiros, há a Resolução nº 718/2003 da CAN, que elenca critérios para qualificar a idoneidade do transportador internacional de passageiros. Os critérios determinantes para a qualificação do transportador devem ser os seguintes: objeto social; capacidade econômica e financeira; frota e infraestrutura; experiência e capacitação.

Quanto às normas nacionais, o Brasil, pelo 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

12.996/2014, que: “Altera as Leis nº 12.715, de 17 de setembro de 2012 [...], 12.873, de 24 de outubro de 2013, e 10.233, de 5 de junho de 2001; e dá outras providências” (BRASIL, 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 4.770/2015, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização, regulamenta o Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR).

O TAR é concedido pela Diretoria da ANTT, e seu prazo de vigência é indeterminado, com renovação da documentação a cada período de três anos, tornando 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.

> Seção I
>
> Do Requerimento do Termo de Autorização
>
> Art. 5º - Poderão requerer o Termo de Autorização, a qualquer tempo, a partir da vigência desta resolução, pessoas jurídicas nacionais que satisfaçam todas as disposições desta Resolução e da legislação em vigor.
>
> Art. 6º - O Termo de Autorização deverá ser requerido pelo representante legal da transportadora ou por seu procurador, mediante documento comprobatório de representação.
>
> § 1º - No caso de consórcio, o representante legal deverá ser indicado pela empresa líder.
>
> § 2º - Por documentos comprobatórios de representação consideram-se:
>
> I - no caso de dirigente da transportadora, ato constitutivo que comprove poderes para praticar atos em nome da transportadora; ou
>
> II - no caso de procurador, instrumento de procuração pública acompanhado do documento que comprove os poderes do outorgante, conforme última alteração do ato constitutivo arquivado no registro empresarial ou cartório competente.
>
> Art. 7º - Para obtenção do Termo de Autorização, a transportadora deverá encaminhar, na forma e prazo estabelecidos, os documentos comprobatórios relativos às regularidades jurídica, financeira, fiscal e trabalhista, bem como à sua qualificação técnico-profissional e técnico-operacional.
>
> § 1º - A análise da documentação encaminhada nos termos do caput será concluída em até 45 (quarenta e cinco) dias úteis, contados a partir da data do protocolo de recebimento da documentação na ANTT.
>
> [...]

> Art. 25 - As transportadoras habilitadas nos termos do Capítulo I desta Resolução poderão requerer para cada serviço, Licença Operacional, desde que apresentem, na forma estabelecida pela ANTT:
>
> I - os mercados que pretende atender;
>
> II - relação das linhas pretendidas, contendo as seções e o itinerário;
>
> III - frequência da linha, respeitada a frequência mínima estabelecida no art. 33 desta Resolução;
>
> IV - esquema operacional e quadro de horários da linha, observada a frequência proposta;
>
> V - serviços e horários de viagem que atenderão a frequência mínima da linha, estabelecida no art. 33 desta Resolução;
>
> VI - frota necessária para prestação do serviço, observado o disposto no art. 4º da Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009;
>
> VII - relação das garagens, pontos de apoio e pontos de parada;
>
> VIII - relação dos terminais rodoviários;
>
> IX - cadastro dos motoristas; e
>
> X - relação das instalações para venda de bilhetes de passagem nos pontos de origem, destino e seções das ligações a serem atendidas. (ANTT, 2015a, não paginado).

Já segundo a Resolução ANTT nº 4.777/2015, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, o procedimento para solicitação de autorização para o serviço é em forma de requerimento, acompanhado da seguinte documentação:

> Seção I
>
> Da Documentação para Obtenção do Termo de Autorização
>
> Art. 10 - Para obtenção do Termo de Autorização o transportador deverá efetuar cadastro, por meio da apresentação de requerimento à ANTT, acompanhado dos seguintes documentos, em original ou cópia autenticada em cartório ou cópia simples, quando for possível a verificação da autenticidade por outro meio:
>
> I - contrato social consolidado ou estatuto social atualizado, com objeto social compatível com a atividade de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento e capital social integralizado superior a cento e vinte mil reais, devidamente registrado na forma da lei, bem como documentos de eleição e posse de seus administradores, conforme o caso;
>
> II - prova de regularidade fiscal e trabalhista, perante ANTT; e
>
> III - Certificado de Cadastro no Ministério do Turismo.
>
> Parágrafo único - Suprimido.

> Parágrafo único - Está dispensado de apresentar o disposto no inciso III, o transportador que não prestar o serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento turístico.
>
> Art. 11 - O transportador interessado na prestação do serviço objeto desta Resolução deverá cadastrar veículo em sua frota, mediante a apresentação dos seguintes documentos, em cópia autenticada em cartório ou cópia simples, quando for possível a verificação da autenticidade por outro meio:
>
> 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 Departamento Nacional de Trânsito - Denatran; e
>
> III - apólice de seguro de responsabilidade civil.
>
> § 1º - Quando se tratar de veículo arrendado, a anotação referente ao arrendamento deverá estar registrada junto ao Denatran.
>
> § 2º - Quando constar anotação de restrição administrativa ou judicial no CRLV, o transportador deverá apresentar expressa anuência da entidade responsável pela restrição, declarando que não se opõe ao registro do veículo pelo transportador na ANTT.
>
> § 3º - A ANTT poderá solicitar comprovação de atendimento aos requisitos de segurança para veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros, estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito - Contran.
>
> Art. 12 - O cadastramento e o recadastramento somente serão realizados se não constar multa impeditiva do transportador ou da autorizatária junto à ANTT. (ANTT, 2015b, não paginado).

Sobre a Licença para o Fretamento Turístico ou Eventual:

> Art. 31 - A licença de viagem para a prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento turístico ou de fretamento eventual, em circuito fechado, deverá ser emitida pela própria autorizatária, em sistema disponibilizado para esse fim pela ANTT, antes do início de cada viagem.
>
> § 1º - As licenças de viagem realizadas sob a forma de fretamento turístico deverão seguir as características das modalidades definidas na legislação.
>
> § 2º - Em caso de indisponibilidade do sistema, a autorizatária deverá registrar na Ouvidoria da ANTT a ocorrência do impedimento e solicitar comprovante de sua manifestação, com respectivo protocolo, para viabilizar a realização da viagem de forma autorizada.
>
> § 3º - Adicionalmente ao disposto no § 2º, 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.
>
> Art. 32 - A licença de viagem deverá conter, no mínimo, os dados da autorizatária contratada, do contratante, da nota fiscal, do veículo, do(s) motorista(s), os endereços dos embarques e roteiro da viagem, as datas e os horários previstos de saída e chegada, a relação de passageiros e os pontos de fronteira a serem utilizados, no caso de viagem internacional. (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 (Termo de Autorização para Fretamento). Este 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.

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

> 1. Requerimento da Empresa;
>
> 2. Ato Constitutivo/Última alteração contratual e Certidão simplificada expedida pela Junta Comercial (para Ltda.);
>
> 3. Ata da Assembleia Geral Extraordinária (para S.A.);
>
> 4. Nada consta de multas emitido pela ANTT;
>
> 5. Prova de regularidade com a Fazenda Federal/Dívida Ativa da União/INSS;
>
> 6. Prova de regularidade com a Fazenda Estadual ou Distrito Federal;
>
> 7. Prova de regularidade com a Fazenda Municipal do domicílio ou sede da empresa;
>
> 8. Prova da regularidade relativa ao FGTS;
>
> 9. Relação atualizada da frota para habilitação, conforme o apêndice 1 do ATIT;
>
> 10. Certificado de propriedade dos veículos;
>
> 11. Certificado de Inspeção Técnica Veicular – CITV;
>
> 12. Seguro de Responsabilidade Civil dos Transportadores em viagens internacionais (ATIT) (ANTT, [201-]b, 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 ao Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros da ANTT. Os documentos exigidos estão dispostos no modelo de solicitação disponível no *site* da ANTT:

> 1.Requerimento dirigido ao Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;

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

Quanto à Bolívia, o processo de obtenção de Licença Originária e Complementar para o transporte de passageiros assemelha-se ao processo para transporte de cargas. Primeiramente é necessária a Carta de Operação, que autoriza os operadores nacionais ao serviço público de transporte internacional de passageiros ou cargas. Para o transporte de passageiros, os requisitos, segundo a Resolução Ministerial nº 234/2016, aprovada pela Circular nº 171/2016 da Aduana Nacional da Bolívia, são os seguintes:

> Transporte Terrestre de Passageiros
>
> 1) Formulário PR-USO-01 de registro no sistema informático no Sistema de Informação de Operadores (SIO – Net);
>
> 2) No caso do transporte de passageiros, ter em nome do operador ou dos sócios, um mínimo de três ônibus;
>
> 3) Para o transporte internacional de passageiros, deverão ser apresentadas rotas, horários e frequências aprovados pelo DGTTFL;
>
> 4) Fotocópia simples e legível do RUAT;
>
> 5) Fotocópia autenticada do SOAT da gestão (autenticada pela companhia de seguros que a emitiu);
>
> 6) Fotocópia legível da inspeção técnica veicular emitida por autoridade competente vigente no momento da apresentação. (BOLIVIA, 2016b, p. 4, tradução nossa).

A documentação para comprovação de pessoa jurídica (cooperativas, sociedades comerciais ou empresas unipessoais), é o mesmo já anteriormente citado no item **Transporte de Cargas**. A tramitação do processo após a entrega de toda a documentação necessária deve durar até dez dias.

A Licença Originária boliviana é o documento que corresponde ao Documento de Idoneidade. Assim como para o transporte de mercadorias, o processo que consta no Manual de Processos e Procedimentos da USO outorga autorização para a prestação do serviço público de transporte terrestre automotor de cargas ou passageiros, através da extensão ou prorrogação do Documento de Idoneidade, tendo como base legal o ATIT e as Decisões nº 398/1997 e nº 399/1997 da CAN.

Os requisitos para a solicitação são: apresentação do formulário de extensão ou prorrogação do Documento de Identidade realizado pelo sistema de informação SIO – Net, detalhando os dados da frota automotora, dos reboques e dos semirreboques; apresentação de nota dirigida ao DGTTFL pelo Representante Legal da Empresa, solicitando a Extensão ou

Prorrogação do Documento de Idoneidade (Licença Originária), emitidas pelo sistema de informação; porte de uma apólice de seguro de responsabilidade civil exigida pelo ATIT e pela CAN para cada veículo que compõe a frota automotora ou carta de compromisso de contratação de tais apólices. No caso de solicitação para a prorrogação do Documento de Idoneidade (Licença Originária), deverá ser anexado à solicitação o formato digital do Documento de Idoneidade cuja renovação solicita-se.

Para a Licença Complementar, segundo esse mesmo manual, o processo P20 também é o aplicável ao transporte de passageiros. Já os requisitos para o processo dependem do marco regulatório: ATIT ou CAN.

> REQUISITOS SOB O MARCO DO CONE SUL (Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT)
>
> 1) Carta dirigida ao DGTTFL (Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre) assinada pelo representante legal da empresa devidamente credenciado.
>
> 2) Documento de Idoneidade do país de origem autenticado pelas seguintes instituições:
>
> a) Chancelaria do país de origem;
>
> b) Consulado da Bolívia no país de origem;
>
> c) Chancelaria da Bolívia (Ministerio de Relaciones Exteriores).
>
> 3) Documento original ou fotocópia autenticada da escritura mediante a qual se designe um representante legal na Bolívia com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na Bolívia, com a transcrição do inciso b) do art. 24, em concordância com o parágrafo 2 do art. 9 do ATIT, aprovado na Bolívia mediante a Lei nº 1.158/1990.
>
> 4) Documento original ou fotocópia autenticada das Apólices de Seguro da frota automotora com vigência mínima de seis (6) meses, com cobertura na Bolívia. No lugar de contratar uma nova apólice na Bolívia, pode-se apresentar Certificado do seguro correspondente na Bolívia, emitido pela Companhia seguradora no país de origem. As apólices devem ser para automotores, de responsabilidade civil geral ou de responsabilidade civil do transportador rodoviário.
>
> 5) Fotocópia simples e legível da Carta de Identidade vigente do representante legal na Bolívia, informando cidade e domicílio atual.
>
> REQUISITOS SOB O MARCO DA COMUNIDADE ANDINA (Decisão nº 398 e Decisão nº 399)
>
> 1) Carta dirigida ao DGTTFL (Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre) assinada pelo representante legal da empresa, devidamente credenciado.
>
> 2) Cópia do Certificado de Idoneidade com seus anexos, autenticada por um funcionário competente do organismo que a tenha outorgado, sem necessidade de outras solenidades.

> 3) Documento original ou fotocópia autenticada da escritura mediante a qual se designe um representante legal na Bolívia com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na Bolívia.
>
> 4) Carta de compromisso de contratação da Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o transportador rodoviário internacional e Anexo de Acidentes Corporais para os tripulantes.
>
> 5) Fotocópia simples e legível da Carta de Identidade vigente do representante legal na Bolívia, informando cidade e direção atualizada.
>
> 6) Relação e Identificação dos veículos habilitados e unidades de carga com as quais se operará na Bolívia, devendo sinalizar os que são de sua propriedade, os que são de terceiros vinculados e os tomados por arrendamento financeiro (*leasing*). (BOLIVIA, 2010c, p. 55-56, tradução nossa).

Sob o marco do ATIT, o trâmite dessa licença deve ser realizado em 60 dias contados da emissão do Documento de Idoneidade, ou em 90 dias, caso perdido o primeiro prazo e tendo sido renovado o Documento de Idoneidade. Para realizar qualquer alteração na licença, deve ser encaminhada uma solicitação em forma de carta para a DGTTFL. Sob o marco da CAN, o trâmite da licença deve ser realizado em 90 dias após a emissão do Certificado de Idoneidade. Esse prazo mencionado é suspenso quando o interessado já tiver obtido licença para a prestação de serviço em outro país da CAN.

Para o Paraguai, a Resolução do Conselho da Dinatran nº 216/2012 aprova o Regulamento de Transporte Público de Passageiros e estabelece que, na concessão da licença de primeira vez para o serviço nacional e internacional (Licença Originária) para pessoas físicas ou jurídicas, as empresas operadoras devem iniciar um processo licitatório, apresentando à Dinatran os seguintes documentos:

> 48.1 – Documentação referente à pessoa física ou jurídica solicitante:
>
> 48.1.1 – Fotocópia autenticada da Escritura de Constituição da Sociedade ou Estatuto Social em caso de pessoa jurídica. Em caso de pessoa física bastará apresentar a fotocópia do R.U.C.
>
> 48.1.2 – Fotocópia autenticada da Inscrição de Pessoa Jurídica na Direção Geral de Registro Públicos.
>
> 48.1.3 – Fotocópia autenticada do documento que credita o RUC.
>
> 48.1.4 – Fotocópia autenticada ou o original da Certidão negativa de interdição judicial.
>
> 48.1.5 – Fotocópia autenticada ou o original da Certidão de Solvência.
>
> 48.1.6 – Estar em pleno cumprimento das obrigações tributárias, taxas, tarifas e multas com o Estado paraguaio, com o Governo Municipal responsável pela empresa e com a Dinatran. Deverá apresentar provas documentais de não estar em dívida com o Ministério da Fazenda, com a municipalidade responsável pelo local da empresa e com a Dinatran.

> 48.1.7 – Balanço Geral do exercício anterior da empresa ou Balanço de Abertura de novas empresas com firma do contador e prova documental da entrada na Subsecretaria do Estado de Tributação.
>
> 48.1.8 – Fotocópia autenticada do Formulário SSET nº 101 (Imposto de renda) e Formulário SSET nº 220 (Grandes Contribuintes) ou Formulário SSET nº 110 (Pequenos contribuintes) com prova documental de entrada na Subsecretaria do Estado de Tributação ou de Entidade autorizada para receber, do mês anterior à apresentação da solicitação realizada na Dinatran.
>
> 48.1.9 – Fotocópia autenticada da Patente Comercial que contemple como atividade principal o transporte de passageiros (atualizado);
>
> 48.1.10 – Constatação de estar em pleno cumprimento das leis laborais. Apresentar documentos que creditem ter cumprido com:
>
> 48.1.10.1 – Fotocópia autenticada da Inscrição Patronal no Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social;
>
> 48.1.10.2 – Fotocópia autenticada do Contrato de Trabalho de cada funcionário da empresa.
>
> 48.1.11 – Todo funcionário deve contar com um seguro social obrigatório de acordo com as normas legais vigentes. Apresentar documentos creditando ter cumprido com:
>
> 48.1.11.1 – Fotocópia autenticada da Inscrição Patronal no Instituto de Previsión Social;
>
> 48.1.11.2 – Fotocópia autenticada da última planilha de pagamento ao Instituto de Previsión Social do funcionário segurado da empresa, no qual se registre cada um dos segurados.
>
> 48.2 – A respeito da prestação de serviço deverá ser apresentado:
>
> 48.2.1 – A descrição dos serviços a serem prestados, detalhando os países de destino pretendidos para a prestação do serviço de passageiros incluindo as passagens de fronteira a serem utilizadas e o país de destino, no caso de transporte internacional, com um plano administrativo.
>
> 48.2.2 – Determinação da distância do percurso, com especificações do tipo de rota, do tipo e do estado de conservação do pavimento. Se o percurso possuir mais de um tipo de pavimento, deverá ser especificada a longitude dos trajetos que cada um compreende.
>
> 48.2.3 – Tempo de viagem, por destino solicitado.
>
> 48.2.4 – Lugares de paradas técnicas.
>
> 48.2.5 – Descrição dos tipos de cargas a serrem transportadas. (DINATRAN, 2012, p. 21-23, tradução nossa).

Para a renovação da Licença de Exploração com validade de sete anos, a empresa deve solicitá-la através de um requerimento instruído com a mesma documentação exigida na primeira outorga da licença, com exceção dos documentos que já estão em posse da Dinatran,

e uma fotocópia autenticada pela Secretaria Geral da Dinatran da resolução da licença objeto de solicitação de renovação.

As empresas que desejarem renovar suas licenças terão um prazo de 30 dias úteis a partir da apresentação da solicitação para compilar os documentos necessários que comprovem o cumprimento das condições exigidas. As empresas nacionais que não estiverem em pleno cumprimento das condições estabelecidas para a licença de sete anos poderão obter uma Licença Provisória de um ano. Se, ao final desse prazo, a empresa comprovar suas condições de prestação de serviço, será concedida uma licença de seis anos, caso contrário, não será concedida mais uma Licença Provisória.

As licenças são intransferíveis, exceto quando contarem com o parecer da Dinatran e dos demais órgãos responsáveis. São passíveis de serem extintas nos seguintes casos: (i) após o vencimento, se não houver manifestação de interesse na sua renovação em até um ano; e (ii) por incapacidade da empresa operadora titular da licença ou por todo ato que não cumprir os requisitos legais. Pode ser solicitada a suspensão da licença por um período de até seis meses, e, quando devidamente justificado, é possível prorrogá-la apenas mais uma vez.

No que diz respeito à Licença Complementar, o Regulamento define que deverão ser cumpridos os requisitos estabelecidos no ATIT nos arts. 24 e 25.

Comparando as licenças dos três países analisados, percebe-se que ocorrem divergências semelhantes nas licenças para cargas quanto à validada das Licenças Originárias e ao prazo de requisição das Licenças Complementares.

As Licenças Originárias são válidas por sete anos no Paraguai, em consonância com o ATIT, e por cinco anos na Bolívia. Não foram identificadas normativas brasileiras que definissem o prazo de validade específico das Licenças Originárias e complementares para o transporte de passageiros, nem os prazos para a requisição da Licença Complementar. Apenas é definido na Resolução ANTT nº 4.770 (2015a) que os mercados aos quais a LOP dá acesso devem ser atendidos por no mínimo 12 meses, podendo cada operação de transporte ocorrer por até 90 dias consecutivos. Este período de 90 dias é prorrogável uma única vez pelo mesmo tempo, devendo ser renovado com uma antecedência mínima de 15 dias de seu primeiro vencimento.

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, no art. 3º, faz referência à autorização especial, 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 bóias-frias ou romeiros.
>
> RESOLUÇÃO nº 349/10 – Contran – Dispõe sobre o transporte de cargas em veículos tipo automóveis, alterada pelo Ofício n.º 27/2010/CGIT/DENATRAM, 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 e627/2016-Contran. (DNIT, 2017, 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 fora dos padrões como indicado nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Na Bolívia e no Paraguai foram identificadas autorizações especiais que são citadas em tópicos elencados a seguir. 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.

6.1.1.2.1 Autotransporte

Segundo o ATIT, autotransporte “[...] é a importação ou exportação de veículos que se transportam por meios próprios” (BRASIL, 1990b).

Há menção ao autotransporte na Decisão nº 617/2015 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).

A Lei de Cargas nº 1.769/1997 da Bolívia, em seu art. 15 – ao tratar de Licenças Especiais para Circulação de Veículos com Excesso de Dimensões, no caso de transporte de veículos que apresentem excesso de dimensões permitidas –, define que as empresas especializadas no transporte de veículos solicitarão a Licença Especial que será concedida pelo Servicio Nacional de Caminos, com validade de seis meses. Nesse caso, é necessário portar apólice de seguro que cubra 60 dias após o término da validade da licença.

Também para a Bolívia, no Regulamento da Lei Geral de Aduanas, aprovado pelo Decreto Supremo nº 25.870/2000, há o art. 86, que trata do ingresso de veículos automotores por meios próprios. O artigo versa sobre as três categorias de veículos nesse tópico: i) veículos cujo peso bruto veicular está entre 12 t e 20 t, que necessitam apresentar o Manifesto Internacional de Cargas (MIC) e possuir autorização mediante resolução administrativa; ii) veículos com peso superior a 20 t, que devem apresentar o MIC e a Carta de Porte em nome do transportador internacional autorizado ou do consignatário; e iii) veículos de peso bruto veicular inferior a 12 t, que poderão ingressar no país ao justificarem a causa do transporte (BOLIVIA, 2000b).

6.1.1.2.2 Transporte próprio

De acordo com o art. 19 do ATIT (BRASIL, 1990b), 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, no qual os países signatários acordarão bilateral ou multilateralmente a frequência, os volumes de carga e a quantidade de veículos aplicáveis a essa modalidade.

A Resolução nº 399/1997 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 das unidades de carga registrada que prestem esse serviço. Essa permissão é dada desde que o serviço seja prestado por empresas constituídas e estabelecidas em um dos Países-Membros, 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. Para esse fim, deverá ser solicitada a Licença Especial Originária para Transporte Internacional por Conta Própria e a Licença Especial Complementar para Transporte Internacional por Conta Própria aos organismos nacionais competentes. Tais licenças terão vigência de dois anos, podendo ser renovadas.

Além desta, há a Resolução nº 300/1999 da Secretaria da CAN que, em seu Capítulo V, determina as especificidades das licenças definidas na Resolução nº 399/1997.

> Artigo 39. – Para obter a Licença Especial Originária para Transporte Internacional por Conta Própria, a empresa deverá apresentar uma solicitação ao organismo nacional competente, compilando os seguintes documentos e informações:
>
> a) Documento que comprove a existência legal da empresa em seu país de origem;
>
> b) Cópia autenticada da nomeação de seu representante legal, ou certificado desta outorgada por organismo competente;
>
> c) Indicação da cidade e direção do escritório principal da empresa;
>
> d) Carta de compromisso de contratar a apólice de seguro que cubra da origem ao destino, a tripulação e terceiros pelo pagamento de uma indenização por danos ou prejuízos que possam sofrer como consequência de acidentes ocasionados na operação de transporte internacional a ser realizada;
>
> e) Relação dos veículos com os quais se pretende operar, anexando uma cópia autenticada do documento que comprove sua posse ou o contrato de arrendamento financeiro (*leasing*).
>
> Artigo 40. – Para obter a Licença Especial Complementar para Transporte Internacional por Conta Própria, a empresa deverá apresentar uma solicitação ao organismo nacional competente, compilando os seguintes documentos e informações:
>
> a) Cópia autenticada da Licença Especial Originária para Transporte Internacional por Conta Própria;
>
> b) Cópia autenticada ou certificada do documento no qual conste a nomeação de seu representante legal nesse País-Membro;
>
> c) Indicação da cidade e direção do escritório ou domicílio do representante legal;
>
> d) Apólice de Seguro que cubra da origem ao destino, a tripulação e terceiros pelo pagamento de uma indenização por danos ou prejuízos que possam sofrer como consequência de acidentes ocasionados na operação de transporte internacional a ser realizada;
>
> e) Relação dos veículos com os quais se pretende operar, anexando uma cópia autenticada do documento que comprove sua posse ou o contrato de arrendamento financeiro (*leasing*). (CAN, 1999b, não paginado, tradução nossa).

Além dessas disposições, determina-se que, caso durante uma operação se transite por um país que não tenha outorgado a Licença Especial Complementar, o transportador deverá contar com uma Apólice de Seguros com cobertura nesse país, que só poderá ser adentrado para reparações mecânicas, abastecimento de combustível, alojamento e alimentação da tripulação.

A Licença Originária será válida por dois anos e renovada por períodos iguais mediante solicitação e atualização das documentações e das informações fornecidas anteriormente. É aplicável a esse transporte a Decisão nº 399/1997 da CAN.

Pela Resolução ANTT nº 1.474/2006, 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 (ANTT, 2006c). Essa instrução é reforçada pela Resolução ANTT nº 4.799/2015 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 (ANTT, 2015c).

No art. 12 da Resolução ANTT nº 1.474/2006, 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, 2006c, 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.

O Brasil ainda regulamenta o transporte próprio de passageiros, segundo o art. 3º, inciso IX, da Resolução ANTT nº 4.777/2015, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento. Essa resolução define o transporte próprio de passageiros como a 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 (ANTT, 2015b).

De acordo com o art. 30 da resolução supracitada, 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 este pretenda realizar o transporte próprio em viagem interestadual ou internacional.

O Paraguai, pelo Regulamento para o Transporte Rodoviário Nacional e Internacional de Cargas (DINATRAN, 2003), caracteriza transporte próprio como aquele realizado por empresas ou instituições com veículos de sua propriedade e cujo giro comercial não seja o

transporte de carga com retribuição, para transladar seus próprios insumos ou produtos. Para prestar esse tipo de serviço é necessário requerer uma habilitação correspondente.

6.1.1.2.3 Contêineres

O Brasil trata do tema na Resolução Contran nº 564/2015, a qual, estipulados 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.

Na Bolívia, segundo a Circular nº 197/2002, que emite a Resolução Diretorial nº 01/25/02, aprovando novos procedimentos para o regime de trânsito aduaneiro, os transportadores internacionais são obrigados a declarar, no Manifesto Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) e no sistema informático, a quantidade de equipamentos para armazenamento e os dados (placas, números e lacres) das unidades de transporte (contêineres, semirreboques ou reboques) que ingressam ou saem do país, carregados com mercadorias ou vazios.

Ainda conforme o regulamento da Lei de Cargas nº 1.769/1997, o transporte de contêineres será realizado de acordo com as especificações da ISO 668 de uso internacional, e será permitido sem o requerimento de Licença Especial nos casos em que a altura máxima do veículo com o contêiner seja acima da aprovada no Decreto Supremo nº 24.327/1996. Nos demais casos, deverão ser requeridas as licenças para cargas fora das dimensões padrão.

6.1.1.2.4 Carga fora das dimensões padrão

A Resolução DNIT nº 01/2016, 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 de 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).

Na Bolívia, pela Lei Geral nº 165/2011, todo operador de transporte de cargas ou passageiros está obrigado a submeter-se ao controle de pesos e dimensões nas estações e nos postos de controle da Rede Viária boliviana. Assim, a emissão de licenças especiais para operadores que transportem cargas que excedam pesos e dimensões permitidas estará a

cargo da autoridade competente a nível central, sendo regulamentada mediante normativa específica.

Na Lei de Cargas nº 1.769/1997, são indicadas: (i) a Licença Especial para Circulação de Veículos com Excesso de Peso, para cargas indivisíveis que excedam os pesos permitidos; e (ii) a Licença Especial para Circulação de Veículos com Excesso de Dimensões.

A Licença Especial para Circulação de Veículos com Excesso de Peso é dividida em duas categorias: (i) cargas de 45 a 55 toneladas; e (ii) cargas superiores a 55 toneladas. Ambas as solicitações devem ser apresentadas ao Servicio Nacional de Caminos. No segundo caso, a solicitação passará por análise para que se possa verificar a existência de possíveis danos à infraestrutura pública, ao que fica condicionada a outorga da licença.

Já a Licença Especial para Circulação de Veículos com Excesso de Dimensões também é dividida em dois grupos: (i) para dimensões de 4,11 m a 4,30 m de altura e 20,51 m a 20,70 m de comprimento; e (ii) para dimensões maiores que 4,30 m de altura, 20,70 m de comprimento e 2,60 m de largura. Para a primeira categoria citada, a autorização tem validade em nível nacional e durante apenas uma viagem; a segunda tem validade para uma única viagem e especificamente nas rotas para as quais a autorização foi emitida.

Quanto à normativa paraguaia, há a Lei nº 5.016/2014, Lei Nacional de Trânsito e Segurança Viária, estabelecendo que, excepcionalmente, em caso justificado, as autoridades competentes poderão autorizar a circulação de veículos que excedam dimensões, tomadas as precauções necessárias. Por sua vez, o Decreto Regulamentar nº 3.427/2015 da Lei nº 5.016/2014 determina que os requisitos para a obtenção da licença mencionada são os seguintes:

> 1. Solicitação por escrito com as seguintes indicações:
>
> a. Nome e sobrenome do interessado.
>
> b. Percurso do transporte.
>
> c. Veículo a ser utilizado (características e placa).
>
> d. Data e horário do transporte.
>
> e. Fotocópias autenticadas dos seguintes documentos do solicitante:
>
> I. Registro de condutor atualizado.
>
> II. Habilitação da DINATRAN e Municipal atualizado.
>
> III. Carta de identidade civil.
>
> IV. Cédula Verde da Dirección del Registro De Automotores.
>
> V. Apólice de seguro contra terceiros. (PARAGUAY, 2015a, p. 15-16, tradução nossa).

As Licenças por Excesso de Dimensão serão outorgadas pelas municipalidades, Chefes da Patrulha Caminhoneira ou Chefes de Zonas e Forças Tarefas de todo o país, com conhecimento de superiores da Instituição. As Licenças por Excesso de Peso são outorgadas pelo Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), e devem ser portadas pelos condutores e exibidas em postos de controle, sendo válidas apenas por um transporte.

Portanto, percebe-se que os três países avaliados impõem a necessidade de Licenças Especiais para a realização de cada viagem em casos em que as dimensões padrão são excedidas, levando em conta a capacidade de suas redes viárias e exigindo responsabilização dos transportadores por possíveis danos durante o transporte. Ainda, destaca-se que todas as normativas analisadas têm aplicação à rede viária nacional.

As divergências identificadas nesse quesito são relativas às medidas necessárias para requisição da licença, que serão explicitadas na análise de Normas Técnicas. Da mesma forma, é possível verificar que, apesar de o Brasil e o Paraguai adotarem as medidas estabelecidas pelo Mercosul, os países emitem licenças de forma distinta: o Brasil condiciona a emissão da licença a um limite máximo de dimensões (30 m de comprimento, 3,20 m de largura e 4,40 m de altura) e pesos (57 toneladas de peso bruto total combinado); já o Paraguai determina duas categorias para dimensões (entre 4,11 m a 4,30 m de altura e 20,51 m a 20,70 m de comprimento; e maiores que 4,30 m de altura, 20,70 m de comprimento e 2,60 m de largura) e pesos (cargas de 45 t a 55 t; e cargas superiores a 55 t).

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 estarão em mãos de cidadões nacionais ou naturalizados do país signatário que concede a licença originária" (BRASIL, 1990b). Os contratos sociais reconhecidos pelo organismo nacional competente do país signatário, em cujo território a empresa está constituída e tem domicílio real, serão aceitos pelos organismos nacionais competentes dos outros países como prova do cumprimento dessa condição (BRASIL, 1990b).

No Brasil é determinado pelo inciso I do art. 4º da Resolução ANTT nº 1.474 que a empresa que pretende habilitar-se ao transporte rodoviário internacional de cargas deve ser constituída nos termos da legislação brasileira (ANTT, 2006c). 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 (BRASIL, 1988a), que dispunha sobre a obrigatoriedade, foi revogado pela Emenda Constitucional nº 6/1995.

No Paraguai, pela Resolução do Conselho da Dinatran nº 216/2012, que aprova o Regulamento de Transporte Público de Passageiros, e pela Resolução do Conselho da Dinatran nº 53/2002, que aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário Nacional e Internacional de Cargas, define-se que toda pessoa física ou jurídica que possua meios de oferecer garantias para a prestação eficiente do serviço de transporte de passageiros nacional ou internacional deverá ter pelo menos 51% do capital social pertencente a paraguaios naturais ou naturalizados. O controle efetivo e a direção da empresa devem estar igualmente em mãos de paraguaios naturais ou naturalizados.

Quanto à Bolívia, o Manual de Processos e Procedimentos da USO, emitido pelo Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda e aprovado pela Resolução Ministerial nº 356/2010, define que 51% dos sócios da entidade solicitante do processo para Registro de

Operadores de Transporte Terrestre Internacional e outorga de Cartões de Operação devem ser bolivianos ou bolivianos nacionalizados, aplicando-se esta condição tanto para o transporte de cargas quanto para o transporte de passageiros.

Ainda, a CAN, pelas Decisões nº 398/1997 e nº 399/1997, determina que a constituição das empresas de transporte de passageiros e de mercadorias deve ser regida por legislação do País-Membro ou por normas comunitárias para as empresas multinacionais andinas.

6.1.2.1.1 Manifesto Internacional de Cargas (MIC) e Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA)

O ATIT é breve sobre o MIC, estipulando que: "Para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços, deverá ser apresentado um Manifesto Internacional de Carga" (BRASIL, 1990b).

Prevê, ainda, a 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; este consta aqui apenas a título de registro.

No Brasil, é a Instrução Normativa do Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF) nº 56/1991 que institui o controle aduaneiro, na forma de 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. (BRASIL, 1991b).

Sua utilização é obrigatória para viagens internacionais no tráfego bilateral entre o Brasil e os países do Mercosul, mesmo quando o veículo estiver vazio.

Entretanto, 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 pelo marco da Instrução Normativa SRF nº 60/1996.

Além disso, há a Norma de Execução CIEF/CSA nº 01/1991, que estabelece os procedimentos para o preenchimento e os trâmites aduaneiros do MIC/DTA. Seu preenchimento pode ser feito em português ou em espanhol.

A Bolívia, pela Lei nº 1.990/1999 – Lei Geral de Aduanas, impõe que o transportador internacional está obrigado a apresentar e deixar cópias do MIC/DTA, do documento de Transporte Internacional Ferroviário/Declaração de Trânsito Aduaneiro (TIF/DTA) ou ainda do documento de embarque, quando corresponda, na passagem pela fronteira. O transportador fica responsável por executar o serviço de transporte internacional, seja por meios de transporte próprios ou de terceiros, de forma autorizada.

Pela Circular nº 182/2000 são implementadas normas complementares ao MIC/DTA, determinando que todas as operações sujeitas ao regime de Trânsito Aduaneiro de mercadorias provenientes do exterior deverão estar amparadas por um MIC/DTA. A apresentação do citado documento deverá ocorrer nos seguintes casos:

> Mercadorias ultramarinas em trânsito à Bolívia;
>
> Mercadorias de reexpedição originada em zonas francas estrangeiras;
>
> Mercadorias declaradas ao consumo Arica – Chile e reexportadas à Bolívia;
>
> Mercadorias de exportação estrangeira em trânsito a um terceiro país ou destinada à Bolívia. (ADUANA NACIONAL DE BOLÍVIA, 2000, p. 2, tradução nossa).

Fica também proibido o ingresso de mercadorias sem seus respectivos MIC/DTA. As mercadorias que não cumprirem com as exigências aduaneiras ou que apresentarem situação irregular serão retidas mediante comunicação oficial da Gerencia Nacional de Fiscalização.

Quanto ao Paraguai, o art. 208 do Decreto nº 4.672/2005, que regulamenta a Lei nº 2.422/2004 – Código Aduaneiro, estipula a obrigatoriedade do porte do MIC/DTA na operação de transporte de mercadorias provenientes do exterior (importação) e com destino ao exterior (exportação). Neste último caso, deve ser apresentado o MIC/DTA no cruzamento da fronteira e, durante a rota, deve ser portada a Nota de Remissão ou a Fatura Comercial.

No âmbito dos três países, há o Acordo 1.97 (XVIII), firmado na XVIII Reunião de Ministros de Obras Públicas, pelo qual se aprovou um formulário de MIC/DTA, cujo modelo está conforme o estabelecido no art. 11 – Declaração das mercadorias e responsabilidades, do Anexo I – Aspectos Aduaneiros, do ATIT.

Percebe-se, portanto, alinhamento na exigência do MIC/DTA nas operações de trânsito internacional, bem como quanto ao modelo adotado.

6.1.2.1.2 Conhecimento de Transporte Internacional

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

> 2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário bilíngüe que os Organismos Nacionais Competentes aprovarão, que será adotado como documento único para o transporte rodoviário internacional de carga com a designação de Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT). Os dados requeridos no formulário deverão ser fornecidos pelo expedidor ou pelo transportador, conforme o caso, no idioma do país de origem.
>
> 3. Os dados consignados no conhecimento-carta de porte deverão estar escritos ou impressos em caracteres legíveis e indeléveis e não serão admitidos aqueles que contenham emendas ou rasuras que não tenham sido devidamente ressalvadas mediante uma nova rubrica do expedidor. Quando os erros digam respeito à quantidade, deverão ser ressalvados escrevendo-se com números e letras as quantidades corretas.

> 4. Caso o espaço reservado no conhecimento-carta de porte as informações fornecidas pelo expedidor resulte insuficiente, deverão utilizar-se folhas complementares, que se converterão em parte integrante do documento. Essas folhas deverão ter o mesmo formato deste, serão emitidas em igual quantidade e serão firmadas pelo expedidor ou pelo transportador. O conhecimento-carta de porte deverá mencionar a existência das folhas complementares. (BRASIL, 1990b, não paginado).

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.

A CAN, pela Decisão nº 399/1997, caracteriza a Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC) como o documento que comprova a autorização ao transportador de tomar tais mercadorias sob sua responsabilidade, obrigando-o a transportá-las e entregá-las conforme contrato correspondente. Na Carta de Porte devem constar as seguintes informações:

> a) Denominação ou razão social e direção do transportador autorizado;
>
> b) Nome e direção do remitente;
>
> c) Nome e direção do destinatário;
>
> d) Nome e direção do consignatário;
>
> e) Lugar, país e data na qual o transportador recebe as mercadorias;
>
> f) Lugar e data do embarque das mercadorias;
>
> g) Lugar, país e prazo previsto para a entrega das mercadorias;
>
> h) Quantidade e classe dos contentores, com indicação de marcas e números;
>
> i) Descrição corrente da natureza das mercadorias. No caso de produtos perigosos, se indicará esta circunstância.
>
> j) Peso bruto em quilogramas ou volume em metros cúbicos, e quando corresponda, sua quantidade expressada em outra unidade de medida;
>
> k) Preço das mercadorias;
>
> l) Valor do frete e outros gastos suplementares, indicados separadamente; e
>
> m) Firma do remetente e do transportador autorizado ou de seus respectivos representantes ou agentes. (CAN, 1997b, não paginado, tradução nossa).

No âmbito da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), há dois documentos vigentes, o Acordo Sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do

Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias, entre Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. No Brasil e na Bolívia, o Acordo foi ratificado pelo Decreto nº 1.866/1996 e pela Lei nº 1.158/1990, respectivamente. Não consta informação da ratificação paraguaia.

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 emitente 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 o seguinte 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 deste, 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 SNT/DPRF nº 58/1991, o institui, com base no acordado na XVII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul realizada entre 10 e 14 de setembro de 1990. O CRT deve ser preenchido em espanhol ou português, como no ATIT, sendo caracterizado com um 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 e necessário nos despachos aduaneiros de importação, exportação e regimes aduaneiros especiais e atípicos (BRASIL, 1991a). O modelo do CRT consta no anexo à Instrução.

Tendo em vista a ratificação do referido acordo nos ordenamentos nacionais bolivianos e brasileiros, percebe-se um alinhamento entre os dois países sobre o Conhecimento de Transporte Internacional, porém estes divergem em relação ao Paraguai, no qual a necessidade do Conhecimento de Transporte apenas consta na Lei nº 1.128/1997, que internaliza o ATIT.

6.1.2.1.3 Documentos de trânsito – Habilitação para conduzir e Certificados dos veículos

Pelo ATIT, os documentos de habilitação para conduzir veículos expedidos por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo Acordo serão reconhecidos como válidos pelos demais países signatários. Tais documentos não poderão ser retidos em caso de infrações de trânsito, como disposto no art. 9º. São permitidos o ingresso e a permanência dos tripulantes no território do país onde 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 as disposições contidas em “Anexos Migratórios” (BRASIL, 1990b).

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.

Para o Brasil, os documentos obrigatórios para condução são estabelecidos pela Resolução Contran nº 205/2006, 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, 2006b, não paginado).

Quanto à Resolução ANTT nº 4.799/2015, que regulamenta os procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC), são elencados 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, não paginado).

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, [201-]a, não paginado).

Ainda no âmbito brasileiro, há na Resolução ANTT nº 4.777/2015 os documentos para o transporte internacional de passageiros em regime de fretamento:

> 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, não paginado).

Quanto ao regulamento de transporte de passageiros paraguaio, também pela Resolução nº 243/2006, é determinado que para o serviço de autotransporte público de passageiros, segundo seu Anexo A, os documentos de porte obrigatório para a prestação do serviço são:

> 1. Cópia autenticada da Licença Originária para empresas estrangeiras e da Licença Complementar para empresas paraguaias ou a cópia de outros documentos provisórios que substituam ou complementem as licenças.
>
> 2. Cópia autenticada da planilha de controle da frota autorizada ou do Documento de Alta da unidade para empresas paraguaias e estrangeiras.
>
> 3. Cópia autenticada da Tarifa de Pedágio emitida pelo DINATRAN para empresas paraguaias e estrangeiras.
>
> 4. Documento original ou cópia autenticada da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para empresas paraguaias ou estrangeiras.
>
> 5. Lista de passageiros para empresas paraguaias e estrangeiras.
>
> 6. Certificado de Inspeção Técnica Veicular expedida por qualquer país signatário do ATIT para empresas paraguaias e estrangeiras. (DINATRAN, 2006, p. 2, tradução nossa).

Ressalta-se que, nessa Resolução, o termo autotransporte não é utilizado seguindo a definição estabelecida pelo ATIT, conforme observado no item Autotransporte. O termo é utilizado para o transporte público de passageiros por veículos automotores.

Para o serviço ocasional internacional em circuito fechado, segundo o Anexo B, os documentos de porte obrigatório são:

> Certificado de Habilitação nacional para empresas paraguaias.
>
> Certificado da Secretaría Nacional de Turismo – SENATUR para empresas paraguaias.
>
> Autorização para viagem especial internacional em circuito fechado, expedida por autoridade competente do país de origem da empresa contendo:
>
> Nome ou razão social da empresa proprietária do veículo;

> Individualização do veículo: tipo, marca, patente, chassis;
>
> Itinerário da viagem: origem – destino e pontos intermediários;
>
> Passagens de fronteira a serem utilizadas na ida e na volta;
>
> Data em que se efetuará a viagem de ida e de volta.
>
> Lista de passageiros.
>
> Documento original ou cópia autenticada da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para empresas paraguaias ou estrangeiras.
>
> Certificado de Inspeção Técnica Veicular expedida por qualquer país signatário do ATIT para empresas paraguaias e estrangeiras. (DINATRAN, 2006, p. 3, tradução nossa).

Para o serviço ocasional internacional de transporte de cargas, segundo o Anexo C, os documentos de porte obrigatório são:

> Cópia autenticada da Licença Originária para empresas estrangeiras e da Licença Complementar para empresas paraguaias ou a cópia de outros documentos provisórios que substituam ou complementem as licenças.
>
> Cópia autenticada da planilha de controle da frota autorizada ou do Documento de Alta da unidade para empresas paraguaias e estrangeiras.
>
> Documento original ou cópia autenticada da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para empresas paraguaias ou estrangeiras.
>
> Certificado de Inspeção Técnica Veicular expedida por qualquer país signatário do ATIT para empresas paraguaias e estrangeiras.
>
> Manifesto Internacional de Carga – Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) devidamente preenchido. Os serviços em lastro deverão cumprir esta mesma exigência. (DINATRAN, 2006, p. 4, tradução nossa).

Na ata da XV Reunião Bilateral Brasil – Bolívia dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do ATIT, realizada em 13 e 14 de julho de 2017, ao tratar dos documentos de transporte de passageiros de porte obrigatório exigido de cada país, a delegação brasileira propôs acordar bilateralmente os documentos, apresentando para este fim os documentos que o Brasil requere:

Documentos de porte obrigatório de transporte	Transporte regular de linha	Temporada turística	Circuito fechado – fretamento	Trânsito por terceiro país
Autorização de viagem	Não	Não	Sim	Não
Lista de passageiros[2]	Não	Não	Sim	Não
Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV)[3]	Sim	Sim	Sim	Sim

[2] Em modelo próprio de cada país.

Documentos de porte obrigatório de transporte	Transporte regular de linha	Temporada turística	Circuito fechado – fretamento	Trânsito por terceiro país
Certificado de Apólice Única de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional	Sim	Sim	Sim	Sim

Tabela 14 – Documentos de porte obrigatório de transporte de passageiros
Fonte: Reunião Bilateral Brasil e Bolívia dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT (2017).
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

A delegação boliviana afirmou estar de acordo com as exigências, também impondo a necessidade de tais documentos em território boliviano para transportadores brasileiros (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E BOLÍVIA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2017). Entretanto, destaca-se que não foi identificada normativa nacional que regulamente os documentos mencionados como de porte obrigatório.

Salienta-se que, em relação ao transporte de cargas boliviano e paraguaio, não foram identificados os documentos de porte obrigatório estabelecidos por normativa nacional; portanto, aplica-se o disposto no ATIT, pois o Acordo é internalizado naqueles países.

6.1.3 Serviços

Quanto ao tema Serviços, o ATIT o regula, apresenta 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 ATIT reafirma essa vedação e prevê, em seu art. 2º, as sanções aplicáveis à infringência dessa proibição.

A Bolívia explicita, pela Lei nº 165/2011, a proibição do transporte local por empresas estrangeiras. No art. 96, determina-se a exclusividade dentro do território boliviano, dispondo que a prestação de serviços de transporte nas rotas nacionais está reservada a pessoas físicas ou jurídicas e a instituições públicas de nacionalidade boliviana com domicilio dentro do Estado. Exceções devem ser reguladas por autoridades competentes, mediante autorização e formulação de normativa específica.

6.1.3.2 Utilização de veículos de terceiros

6.1.3.2.1 Transporte de Cargas

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

[3] CITV para o Mercosul e Inspeção Técnica Veicular para os demais países, conforme modelo próprio. Não é exigido em veículo com até um ano de fabricação; deve ser apresentado o original.

> 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, 1990b, não paginado).

No Brasil, a Resolução ANTT nº 1.474/2006 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. Segundo o art. 10, as empresas são obrigadas 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, caso contem com veículos locados em sua frota (ANTT, 2006c).

O Anexo I regula a obrigatoriedade de constar do contrato de locação cláusula de contratação de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil, nos termos da legislação específica vigente, e destinado à reparação dos danos causados a terceiros, em decorrência da utilização dos veículos locados. O Anexo II especifica as informações que devem ser contidas na Relação de Veículos, a saber: tipo, ano, marca, modelo, chassi, número de eixos e placa.

Segundo a Lei nº 1.295/1998 do Paraguai, que trata sobre locação financeira, arrendamento ou *leasing* financeiro e mercantil, poderão celebrar um contrato na qualidade de arrendador:

> a) As filiais de entidades autorizadas pela Lei 861, de 24 de junho de 1996;
>
> b) Uma sociedade de arrendamento financeiro;
>
> c) Um Importador, sobre os bens que importe;
>
> d) Um fabricante com domicílio no país, sobre os bens que fabrique;
>
> e) Um provedor do exterior sobre os bens que distribui;
>
> f) Um provedor do exterior sobre os bens que provenha desde o exterior; e
>
> g) Uma empresa construtora, imobiliária ou promotora sobre os imóveis edificados, próprios ou de terceiros, a serem adquiridos para tal efeito. (PARAGUAY, 1998, não paginado, tradução nossa).

No caso do transporte, como o contrato de arrendamento financeiro incide sob automotores, deverá ser inscrito na Dirección General de los Registros Públicos no Registro de Automotores. Os bens móveis podem ser novos ou usados.

Há ainda o Decreto nº 6.060/2005, que regulamenta a Lei nº 1.295/1998. O Decreto versa sobre as entidades de arrendamento com opção de compra, *leasing* financeiro ou mercantil (operativo). Também consta no Título VII que veículos terrestres são bens que podem ser objeto de *leasing* financeiro.

Ainda no âmbito paraguaio, a Resolução nº 53/2003 ao reger a obtenção da Licença Originária, aponta que a frota automotora de propriedade da empresa deve ser de, no mínimo, quatro veículos, podendo o restante da frota ser utilizada na forma de *leasing*, sem demais especificações.

Na Bolívia, o Decreto Supremo nº 25.959/2000 é a normativa que rege o arrendamento financeiro de bem móveis e imóveis. Dentre outras determinações, é imposta a necessidade de contratação de seguros que cubram riscos de possíveis acidentes e de seguro de responsabilidade civil contra terceiros.

Ademais, no Manual de Processos e Procedimentos da USO da Bolívia, conforme o processo de expedição de Licença Originária, é necessário sinalizar a relação de veículos obtidos por meio de arrendamento financeiro com os quais se operará no transporte de cargas na Bolívia (BOLIVIA, 2010c).

Percebe-se que, diferentemente da legislação brasileira, as legislações paraguaia e boliviana que estabelecem o regime de *leasing*, à exceção de menções específicas pontuais, não tratam particularmente da utilização de veículos de terceiros para transporte e, portanto, não regulamentam especificidades quanto a esse tipo serviço. Os objetos do arrendamento boliviano e paraguaio são tratados como bens imóveis ou bens móveis, sem demais especificações.

Ademais, o Brasil é o único que aborda expressamente as distintas modalidades de arrendamento mercantil, seja o financeiro, seja o operacional. A Bolívia utiliza apenas o conceito de arrendamento financeiro, enquanto que o Paraguai prevê apenas o arrendamento financeiro para veículos.

6.1.3.2.2 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 4.998/2016, prevê a utilização de veículos de terceiros por empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros.

> Art. 3º 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.
>
> §1º Nas condições do inciso I deste artigo, os ônibus cedidos deverão ser de propriedade, estar habilitados e ativos na frota da empresa cedente, nos termos das Resoluções da ANTT que tratam do cadastro de frota.
>
> §2º Os ônibus de terceiros deverão atender às exigências e características técnicas adotadas na prestação dos serviços em que serão utilizados, bem como dos serviços em que estão originalmente cadastrados.
>
> Art. 4º O requerimento de que trata o art. 3º desta Resolução 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).

Posteriormente, a Resolução ANTT nº 5.040/2016 altera as medidas do Anexo da Resolução ANTT nº 4.998/2016, que apresenta o modelo de inscrição indicativa de que o veículo está a serviço da empresa cessionária (ANTT, 2016b).

A Bolívia, assim como para o transporte de cargas, prevê pelo Manual de Operadores a necessidade de sinalização dos veículos de terceiros tomados por arrendamento financeiro para a prestação do serviço de transporte de passageiros. Logo, é possível presumir que apesar de não identificada normativa específica que permita explicitamente o arrendamento para o transporte de passageiros, é uma prática reconhecida pelas autoridades competentes.

Não foram identificadas evidências que comprovassem que o Paraguai autoriza o arrendamento de veículos para o transporte de passageiros.

6.1.3.3 Transporte Multimodal de Cargas

Considera-se Transporte Multimodal de Cargas aquele que, regido por um único Contrato de Transporte Multimodal, utiliza no mínimo duas modalidades de transporte, desde

um lugar situado em um Estado-Parte em que um Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, até outro local designado para sua entrega, situado em outro Estado-Parte. Da mesma forma, deve compreender, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega desta ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação das cargas (ANTT, [20--]).

A CAN dispõe sobre o Transporte Multimodal pela Decisão nº 331/1993. Estipula que o Operador de Transporte Multimodal (OTM), ao tomar as mercadorias sob sua custódia, deve emitir o Documento de Transporte Multimodal, o qual deve conter:

> a) A natureza geral das mercadorias […];
>
> b) O estado aparente das mercadorias;
>
> c) O nome do estabelecimento principal do Operador de Transporte Multimodal;
>
> 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 Operador de Transporte Multimodal 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 pela qual se indique se o documento de transporte multimodal é o negociável ou não negociável;
>
> j) O lugar e a data de emissão do Documento de Transporte Multimodal;
>
> k) A 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 Documento de Transporte Multimodal;
>
> n) Qualquer outro dado que as partes convenham incluir no Documento de Transporte Multimodal, se não forem incompatíveis com a legislação do país que emita o dito Documento (CAN, 1993, não paginado, tradução nossa).

Na Decisão também constam as responsabilidades atribuídas aos envolvidos na operação de transporte.

No âmbito do Mercosul, 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. Foi ratificado no Brasil pelo Decreto nº 1.563/1995 e no Paraguai pelo Decreto nº 16.927/1997.

O Acordo mencionado aplica-se aos contratos de Transporte Multimodal sempre que: (i) o local no qual o OTM toma as mercadorias sob custódia estiver situado em um Estado-Parte do presente Acordo; ou (ii) o local no qual o OTM faça a entrega das mercadorias que estejam sob sua custódia estiver situado em um Estado-Parte.

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

> Artigo 4° - 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 aumentar 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 cumprir com os requisitos do presente Acordo não poderá invocar o “Acordo de Transporte Multimodal Internacional – MERCOSUL nem recorrer a seus benefícios (ALADI, 1995, não paginado, tradução nossa).

No Brasil, a Lei nº 9.611/1998 normatiza o Transporte Multimodal de Cargas, definindo o 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” (BRASIL, 1998d). Essa lei prevê habilitação e registro prévios no órgão federal designado, trata do Contrato de Transporte, denominado CTMC, e rege toda a operação de transporte, desde o recebimento da carga até a sua entrega ao destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor, assim como disposto no ATIT.

O art. 10 da lei supracitada dispõe sobre a obrigação de o CTMC 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, 1998d, 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 (BRASIL, 1998d).

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. Para a habilitação do OTM serão necessários:

> I – requerimento nos termos do formulário indicado no Anexo I desta Resolução, assinado pelo interessado ou seu representante legal, devidamente habilitado por instrumento de mandato;
>
> II – ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado, em se tratando de sociedade comercial e, no caso de sociedade por ações, apresentar também documento de eleição e termo de posse de seus administradores;
>
> III – registro comercial, no caso de firma individual; e
>
> IV – inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ, do Ministério da Fazenda, ou no extinto Cadastro Geral de Contribuintes – CGC, para o caso de cartões ainda com validade ou, no caso de empresa estrangeira, a inscrição do seu representante legal. (ANTT, 2004c, não paginado).

Quanto à Bolívia, a Circular nº 197/2002, que emite a Resolução Diretorial nº 01/25/02, aprovando novos procedimentos para o regime de trânsito aduaneiro, como já mencionado anteriormente, também dispõe sobre o transporte multimodal. Este será realizado por um OTM autorizado por entidade nacional competente e registrado perante a Aduana Nacional. É determinado que o OTM emitirá um só documento apontando o local de partida e o destino final para a entrega de mercadorias, assumindo as responsabilidades correspondentes, exceto nos casos de subcontratações.

> 6.4. O documento de transporte multimodal como mínimo deve incluir os seguintes dados:

> a) Número do Documento de Transporte Multimodal;
>
> b) Razão social e domicilio legal do OTM;
>
> c) RUC do OTM;
>
> d) Dados do remetente;
>
> e) Dados do destinatário;
>
> f) Dados do consignatário;
>
> g) Descrição e estado das mercadorias;
>
> h) Lugar e data de embarque;
>
> i) Lugar de entrega das mercadorias;
>
> j) Lugar e data de emissão do documento de transporte multimodal;
>
> k) Firma e carimbo representante do OTM;
>
> l) Preço do frete (total ou por tipo de transporte, segundo acordado entre partes). (ADUANA NACIONAL DE BOLÍVIA, 2002, não paginado, tradução nossa).

Sobre o transbordo de mercadorias sujeitas ao transporte multimodal, quando ocorre sob amparo de uma DTA emitida por um OTM, o trânsito aduaneiro permanece sob o amparo de tal documento e de demais documentações que sustentem a autorização de transbordo de mercadorias a outros meios de transporte. Caso o transporte multimodal seja realizado por um transportador internacional contratado pelo OTM, a aduana na qual ocorre o transbordo deve encerrar o trânsito aduaneiro iniciado pelo transportador e autorizar a DTA que irá amparar a continuação do trânsito em outros meios de transporte até a aduana de destino final.

Em relação à emissão de DTA, deve-se levar em conta se o OTM possui meios de transporte próprios para a realização da operação, assumindo responsabilidade pela custódia de mercadorias desde a aduana de partida e até sua entrega na aduana de destino final, ou se o OTM não conta com os meios de transporte para a operação, contratando um transportador internacional que emitirá a DTA e assumirá as responsabilidades relativas à custódia e ao transporte das mercadorias, segundo estipulado no documento de embarque.

Percebe-se que o Paraguai e o Brasil estão em consonância, uma vez que ratificam o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias. A Bolívia diverge de ambos, uma vez que não impõe a necessidade do CTMC, e sim do amparo pelo DTA.

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 (BRASIL, 1990b).

A CAN versa brevemente sobre bagagens na Decisão nº 398/1997. É determinado que o passageiro deverá entregá-la ao transportador autorizado no início da viagem, recebendo deste o *ticket* ou o recibo numerado para cada volume de bagagem (CAN, 1997a).

O regime aduaneiro de bagagens está disposto na Decisão Mercosul/CMC nº 53/2008 (2008a), internalizada no Brasil pelo Decreto nº 6.870/2009, o qual trata de questões aduaneiras e tarifárias não pertinentes a este relatório. Não consta ratificação paraguaia.

Sobre a regulamentação relativa ao tema no âmbito brasileiro, aplica-se a Resolução ANTT nº 1.432/2006, que: "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 […]" (ANTT, 2006b).

Define-se que as permissionárias e autorizatárias são obrigadas a realizar o transporte gratuito de bagagens no bagageiro e de volumes no porta-embrulhos dos passageiros embarcados, de acordo com os seguintes limites e dimensões:

> I - no bagageiro, 30 (trinta) quilos de peso total e volume máximo de 300 (trezentos) decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro; e
>
> II - no porta-embrulhos, 5 (cinco) quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros.
>
> § 1º Excedida a franquia fixada nos incisos I e II deste artigo, o passageiro pagará até 0,5% (meio por cento) do preço da passagem correspondente ao serviço convencional com sanitário, em piso pavimentado, pelo transporte de cada quilograma de excesso.
>
> § 2º As autorizatárias poderão negociar diretamente com os passageiros a franquia de peso total e volume máximo de bagagem a ser transportado por passageiro no bagageiro desde que:
>
> I - seja respeitada a legislação em vigor referente ao peso bruto total máximo do ônibus, aos pesos brutos por eixo ou conjunto de eixos e à relação peso potência líquida/peso bruto total máximo [...] (ANTT, 2006b, não paginado).

O transporte de encomendas é condicionado: ao resguardo da segurança de passageiros e terceiros; ao respeito da legislação sobre peso bruto total máximo dos ônibus; ao não atraso na execução de viagens ou esquema operacional das linhas para as operações de carregamento e descarregamento; e à 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.

Em caso de danos à bagagem, poderá ser cobrado da transportadora até 3.000 vezes o coeficiente tarifário e, em caso de extravio, poderá ser cobrado até 10.000 vezes o coeficiente tarifário. O coeficiente tarifário mais recente é estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.369/2017 e varia de acordo com o serviço de transporte contratado, conforme a Tabela 15.

Tipo de serviço	Pavimento	Coeficiente tarifário máximo
Convencional com sanitário	Tipo I - Pavimentada	0,168612

	Tipo II - Implantada	0,226429
	Tipo III - Leito natural	0,254402
Convencional sem sanitário	Tipo I - Pavimentada	0,159001
	Tipo II - Implantada	0,213523
	Tipo III - Leito natural	0,239901
Executivo	Tipo I - Pavimentada	0,209079
	Tipo II - Implantada	0,280772
	Tipo III - Leito natural	0,315458
Semileito	Tipo I - Pavimentada	0,230998
	Tipo II - Implantada	0,310208
	Tipo III - Leito natural	0,34853
Leito	Tipo I - Pavimentada	0,382749
	Tipo II - Implantada	0,513994
	Tipo III - Leito natural	0,577492

Tabela 15 – Máximo coeficiente tarifário cobrado segundo o tipo de serviço e o pavimento estabelecidos pela Resolução ANTT nº 5.369/2017

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

Para o Paraguai, é determinado na Resolução do Conselho da Dinatran nº 216/2012, pelo art. 106.6, que a empresa operadora poderá ser sancionada caso embarque bagagens de dimensões e pesos superiores aos permitidos para cada passageiro. Entretanto, não são mencionadas as dimensões e os pesos máximos.

A regulamentação boliviana sobre o tema também é vaga. Na Lei nº 165/2011 é imposto o direito do usuário de receber um comprovante pela bagagem transportada; de declarar objetos e documentos de valor que sejam transportados e nos casos correspondentes; e de contratar um seguro adicional caso necessário. O usuário também deve encarregar-se de sua bagagem de mão, que fica fora da responsabilidade do operador. Novamente, não foi identificada normativa nacional que defina as características das bagagens a serem transportadas.

Item	Mercosul	CAN	Brasil	Bolívia	Paraguai
Licenças Originárias e Complementares para Transporte de Cargas	Resolução nº 26/2011	Resolução nº 300/1999 Decisão nº 399/1997	Resolução ANTT nº 1.474/2006 Deliberação ANTT nº 38/2013	Manual de Processos e Procedimentos da USO Resolução Ministerial nº 234/2016 Lei nº 441/2013 Decreto Supremo nº 246/2009 Decreto Supremo nº 28.876/2006	Resolução Conselho da Dinatran nº 53/2002
Licenças Originárias e Complementares para Transporte de Passageiros	-	Decisão nº 398/1997 Resolução nº 718/2003	Decreto nº 2.521/1998 Lei nº 12.966/2014 Resolução ANTT nº 4.770/2015 Resolução ANTT nº 4.777/2015	Resolução Ministerial nº 234/2016	Resolução do Conselho da Dinatran nº 216/2012
Autotransporte	-	Decisão nº 617/2006	-	Lei de Cargas nº 1.769/1997 Decreto Supremo nº 25.870/2000	-
Transporte Próprio	-	Resolução nº 300/1999 Resolução nº 399/1997	Resolução ANTT nº 1.474/2006 Resolução ANTT nº 4.799/2015 Resolução ANTT nº 4.777/2015	-	Resolução Conselho da Dinatran nº 53/2002
Contêineres	-	Decisão nº 398/1997 Decisão nº 399/1997	Resolução Contran nº 564/2015	Circular nº 197/2002 Lei de Cargas nº 1.769/1997 Decreto Supremo nº 24.327/1996	-

Item	Mercosul	CAN	Brasil	Bolívia	Paraguai
Capital Social das empresas	-	-	Resolução nº 1.474/2006 Art. 171 da Constituição Federal Emenda Constitucional nº 6/1995	Manual de Processos e Procedimentos da USO	Resolução do Conselho da Dinatran nº 53/2002 Resolução do Conselho da Dinatran nº 216/2012
Cargas fora das dimensões padrão	-	-	Resolução DNIT nº 01/2016	Lei Geral nº 165/2011 Lei de Cargas nº 1.769/21997	Lei nº 5.016/2014 Decreto Regulamentar nº 3.427/2015 Lei nº 5.016/2014
Manifesto Internacional de Cargas	-	-	Instrução Normativa DPRF nº 56/1991 Norma de Execução CIEF/CSA nº 01/1991 Instrução Normativa SRF nº 60/1996	Lei nº 1.990/1999 Circular nº 182/2000	Lei 2.422/2004 Decreto nº 4.672/2005
Conhecimento de Transporte Internacional	-	Decisão nº 399/1997	Decreto nº 1.866/1996 Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 58/1991	Lei nº 1.158/1990	-
Documentos de trânsito	-	-	Resolução Contran nº 205/2006 Resolução ANTT nº 4.777/2015 (Passageiros) Resolução ANTT nº 4.799/2015 (Cargas)	XV Reunião Bilateral Brasil – Bolívia dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT	Resolução DINATRAN nº 243/2006 (Cargas e Passageiros)
Transporte local	-	-	-	Lei nº 165/2011	-
Utilização de veículos de terceiros para Transporte de	-	-	Resolução ANTT nº 1.474/2006	Manual de Processos e Procedimentos da USO Decreto Supremo nº 25.959/2000	Lei nº 1.295/1998 Decreto nº 6.060/2005 Resolução nº 53/2002

Item	Mercosul	CAN	Brasil	Bolívia	Paraguai
Cargas					
Utilização de veículos de terceiros para Transporte de Passageiros	-	-	Resolução ANTT nº 4.998/2016 Resolução ANTT nº 5.040/2016	Manual de Processos e Procedimentos da USO	-
Transporte Multimodal de Cargas	-	Decisão nº 331/1993	Decreto nº 1.563/1995 Lei nº 9.611/1998 Resolução ANTT nº 794/2004	Circular nº 197/2002	Decreto nº 16.927/1997
Bagagens e encomendas	-	-	Resolução ANTT nº 1.432/2006 Resolução ANTT nº 5.369/2017	Lei nº 165/2011	Resolução do Conselho da Dinatran nº 216/2012

Tabela 16 – Itens analisados e lista de normas identificadas
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

6.2 Tarifas e pedágios

Para a elaboração desta seção foram levantadas e analisadas as normativas brasileiras que tratam sobre tarifas para o transporte internacional, de pedágio, de taxas e emolumentos. Além das legislações argentinas e venezuelanas, foram usadas também atas de reuniões do "Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transportes do Mercosul" e das Reuniões de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos países do Cone Sul.

O ATIT trata brevemente sobre o tema, impondo que:

> Artigo 4º. -
>
> 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.
>
> Artigo 5º. - Cada país signatário assegurará às empresas autorizados dos demais países signatários, em base de reciprocidade, um tratamento equivalente ao que dá às suas próprias empresas.
>
> Não obstante, mediante acordos recíprocos, os países signatários poderão isentar empresas de outros países signatários do pagamento de impostos e taxas que aplicam às suas próprias empresas. (BRASIL, 1990b, não paginado).

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

Para melhor análise, a seguir são abordados tarifas e pedágios separadamente, fazendo distinção entre o transporte de cargas e de passageiros quando possível.

6.2.1 Tarifas

A Tabela 17 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"
Brasil	Resolução ANTT nº 161/2003
	Resolução ANTT nº 1.430/2006
	Resolução ANTT nº 1.474/2006
	Resolução ANTT nº 1.627/2006
	Resolução ANTT nº 1.928/2007
	Resolução ANTT nº 4.770/2015
	Resolução ANTT nº 4.898/ 2015

Paraguai	Lei nº 1.590/2000
	Decreto-Lei nº 198/1959
	Decreto nº 8.831/2000
	Decreto nº 6.703/2011
	Resolução do Conselho da Dinatran nº 53/2002
	Resolução do Conselho da Dinatran nº 656/2009
	Resolução do Conselho da Dinatran nº 216/2012
Bolívia	Decreto Supremo nº 28.948/2006
	Decreto Supremo nº 28.710/2006
	Decreto Supremo nº 246/2009
	Lei nº 165/2011
	Manual de Processos e Procedimentos da USO

Tabela 17 – 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; e (iii) adicionais incidentes, como tributos – Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) –, Seguros de Responsabilidade Civil (SRC) e receitas alternativas. Os valores para esse cálculo eram obtidos por meio de informações prestadas pelas transportadoras, calculando-se os valores médios por regressão linear ou média aritmética.

6.2.1.1 Transporte de Cargas

Primeiramente, para o Brasil, a Resolução ANTT nº 161/2003 estabelecia a cobrança de emolumentos referentes aos custos para expedição de Licença Originária, de Licença Complementar, de Autorização de Viagem Ocasional para Modificação de Frota, de Relatório de Frota Existente, de Confirmação de Vigência para Licença Originária e de 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 (ANTT, 2003a). Porém, a Resolução ANTT nº 161/2003 foi revogada pela Resolução ANTT nº 363/2003, também revogada posteriormente pela Resolução ANTT nº 1.474/2006. Os novos emolumentos referentes aos custos das expedições dos documentos citados acima são agora definidos pelo Anexo III da Resolução ANTT nº 1.474/2006.

Na Bolívia, os valores constam em um documento do Sistema de Información de Operadores (SIO), do Ministerio de Obras Públicas y Vivienda (SIO, 2017). No caso do Paraguai, os valores podem ser encontrados na página da Dinatran (2017). Os valores dos emolumentos encontram-se na Tabela 18.

DOCUMENTO	BRASIL	BOLIVIA	PARAGUAI
Licença Originária (empresas nacionais)	R$ 180,00, com adicional de R$ 5,00 por unidade	De US$ 76 a US$ 190	40 Jornales[4], com adicional 5 Jornales por unidade
Autorização de Viagem Ocasional (empresas nacionais)	R$ 10,00, com adicional de R$ 5,00 por unidade	US$ 10, com adicional de US$ 1 por unidade	De 5 a 60 Jornales (varia conforme a quantidade de dias da permissão)
Modificação de frota (empresas nacionais)	R$ 10,00, com adicional de R$ 5,00 por unidade	US$ 10, com adicional de US$ 1 por unidade	5 Jornales
Segunda via de Licença Originária (empresas nacionais)	R$ 180,00	Valor não encontrado	Valor não encontrado
Licença Complementar (empresas estrangeiras)	R$ 180,00	Sem custo	10 Jornales para empresas Brasileiras
Segunda via de Licença Complementar (empresas estrangeiras)	R$ 180,00	Valor não encontrado	Valor não encontrado
Relatório de frota existente / Modelo "A" (empresas nacionais e estrangeiras)	R$ 50,00	Valor não encontrado	Valor não encontrado

Tabela 18 – Tabela de emolumentos
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

No Paraguai, em relação à cobrança de frete, o capítulo XII da Resolução do Conselho da Dinatran nº 53/2003 determina que as tarifas serão aplicadas por tonelada/quilômetro, por metro cúbico/quilômetro, ou por contrato entre as partes quanto ao tipo de serviço ou às características da mercadoria. O Dinatran fiscaliza sob a ótica de critérios de eficiência e de normas modernas de organização e funcionamento; assim, o frete deverá estar de acordo com os custos operacionais e, havendo divergências de preços ou suspeitas de *dumping*, o Dinatran poderá sancionar a empresa. Em casos extremos, é prevista a cassação da licença da empresa em questão (DINATRAN, 2003).

Para a Bolívia, segundo o Decreto Supremo nº 28.710/2006, modificada pelo Decreto Supremo nº 246/2009, os operadores de transporte interdepartamental e internacional devem pagar às autoridades competentes, de forma anual e adiantada, uma taxa de regulamentação por casa veículo, sendo esse montante de Bs. 100.

6.2.1.2 Transporte de Passageiros

Cite-se, a propósito, a 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.

[4] Conforme o Decreto Presidencial nº 7.351/2017, o valor de um Jornal é 78.505 Guaranis. O que corresponde, aproximadamente, a R$ 45.

> 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. (REUNIÃO DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES DOS PAÍSES DO CONE SUL, 1979, não paginado, tradução nossa).

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 para conhecimento e aplicação. Já quanto aos regimes de impostos e taxas estabelecidos, aplicam-se os do país de trânsito.

A partir de 2007, com a edição da Resolução ANTT nº 1.627/2006, foi implementada a metodologia de reajuste por fórmula paramétrica, consistente na adoção de índices setoriais, como referenciais de variação de preço dos insumos considerados. A variação desses índices é ponderada conforme o peso do insumo na estrutura de custos, resultando no percentual de reajuste a ser aplicado sobre o coeficiente tarifário vigente para o período anterior. Além disso, a Resolução ANTT nº 1.627/2006 prevê revisões quadrienais da estrutura de custos que pondera a fórmula paramétrica, a contar de 1º de julho de 2006 (ANTT, 2006e).

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:

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

> 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).

A Resolução ANTT nº 1.928/2007 estabelece tarifas promocionais diferenciadas no Brasil, a serem definidas com base nas características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos usuários, prevendo, ainda: (i) a obrigatoriedade, nesses

casos, da inscrição “Tarifa Promocional”, em destaque, nos bilhetes de passagem; e (ii) que sua prática nos serviços internacionais está sujeita aos entendimentos bilaterais.

Além da questão das tarifas, as resoluções emanadas da 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. A ANTT regulamenta, do mesmo modo, 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.

Em relação à cobrança de tarifas e passagens para o transporte internacional de passageiros na Bolívia, vale citar a Decisão nº 398 da Comunidade Andina (CAN, 1997a), a qual, em seu art. 157, dispõe que os transportadores autorizados oferecerão o serviço de transporte internacional sob condições de livre e equitativa competência, e ofertarão livremente suas tarifas.

No Paraguai, o estudo e o estabelecimento das tarifas do transporte nacional e internacional são competências do Conselho da Dinatran, de acordo com o art. 15 da Lei nº 1.590 (PARAGUAY, 2000c), sendo vedada a cobrança de tarifas superiores às autorizadas (art. 39, alínea a). O art. 21 dessa lei dispõe que até 3% dos valores das tarifas de passagem deverão ser repassados ao Dinatran por impostos recolhidos nas passagens.

Nessa mesma linha, a Resolução do Conselho da Dinatran nº 216/2012 confirma a responsabilidade do Conselho da Dinatran para o estudo da tarifa de passagem do serviço de transporte de passageiros. Assim, uma vez publicada a tarifa, é vedada às empresas a cobrança de valores acima do estipulado, salvo para serviços executivos ou diferenciados, que poderão ter um acréscimo não superior a 30%.

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

6.2.2 Pedágios

Na Bolívia, a outorga da competência de administração do sistema de cobrança de pedágios ao Ministerio de Transportes está fundamentada nos arts. 201 a 208 da Lei nº 165/2011. Segundo o Decreto Supremo nº 28.948/2006, a Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), por meio da Vías Bolívia, é responsável pela determinação da tarifa de pedágio, assim como os critérios empregados, e sua validação no Ministerio de Obras Publicas, Servicios y Vivienda. Publicada a resolução de aprovação dos valores de pedágio, o Viceministerio de Transportes deverá fiscalizar a sua correta aplicação e sua devida publicidade aos usuários e interessados (BOLIVIA, 2006d). Porém, não foram encontradas fontes formais contendo tal fórmula nas normas da Vías Bolívia, tampouco na ABC ou no Ministerio de Obras Publicas, Servicios y Vivienda.

No Paraguai, a cobrança de pedágio, denominada taxa de trânsito, está fundamentada no Decreto-Lei nº 198/1959 que outorga ao Poder Executivo o estabelecimento da cobrança de taxas de trânsito em pontes ou em trechos de rodovias. A tarifa de pedágio correspondente se fixará por decreto do Poder Executivo, sob prévia consulta do Consejo Nacional de Coordinación Económica.

O MOPC é responsável pela publicação dos valores de cobrança. Os valores são publicados e atualizados por rodovia ou por região do país, sendo desnecessária a compilação de todos os decretos. Citam-se como exemplos: a Resolução do Conselho da Dinatran nº 656/2005, que autoriza a cobrança de pedágio pelas Comisiones Vecinales da Ruta XII; o Decreto nº 8.831/2000, que autoriza a cobrança e estabelece os valores no Km 48 da Ruta Nacional IX; e o Decreto nº 6.703/2011, que autoriza a cobrança em cruzamentos de pontes e em determinadas rodovias nacionais.

Para o Brasil, existe a Resolução ANTT nº 4.898 /2015, que dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulam vazios.

> Art. 1º A condição de veículo vazio de que trata o art. 17º da Lei nº 13.103 poderá ser verificada a partir:
>
> I – de avaliação visual;
>
> II – da documentação fiscal associada à viagem;
>
> III – do Código Identificador da Operação de Transporte CIOT, nos termos da Resolução nº 3.658/2011;
>
> IV – do peso bruto total do veículo (ANTT, 2015d, não paginado).

Menciona-se, ainda, a Resolução ANTT nº 1.430/2006, que fixa os critérios e os 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 o 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.

Portanto, 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 art. 13 do ATIT e também pelo Anexo III do Acordo (ALADI, 1990a). Primeiramente, o art. 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 regulamenta o art. 13, 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 tem por finalidade indenizar o segurado por danos corporais ou materiais não intencionais causados a terceiros.

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 art. 5°, do Anexo III do ATIT, 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, 1990a, não paginado, tradução nossa).

Segundo o art. 6º, os seguros de responsabilidade civil contratual, referentes a passageiros, e de responsabilidade civil 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 art. 7º determina a necessidade de promoção de acordos entre as seguradoras e as resseguradoras, com devida intervenção e regulamentação realizada pelos organismos nacionais competentes.

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

Um dos resultados do ATIT é o Seguro Carta Azul, que tem como países signatários, dentre outros, Brasil, Bolívia e Paraguai. O seguro reembolsa o segurado pelos montantes sob os quais ele é civilmente responsável, por sentença judicial ou acordo com a seguradora, e incidentes de eventos ocorridos com veículo indicado que causem as seguintes consequências ao segurado, aos terceiros transportados ou não transportados:

a. Morte, danos pessoais e/ou materiais causados a passageiros.

b. Morte, danos pessoais e/ou materiais causados a terceiros não transportados (exceto a carga).

c. Custos judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima.

Os valores cobertos para veículos que trafegarem pela Bolívia e pelo Paraguai ficam determinados como os seguintes:

a. Para danos a terceiros não transportados:

I. Morte e/ou danos pessoais: US$ 20.000,00 por pessoa.

II. Danos materiais: US$ 15.000,00 por bem.

III. No caso de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no item a) fica limitada a US$ 120.000,00.

b. Para danos a passageiros:

I. Morte e/ou danos pessoais: US$ 20.000,00 por pessoa.

II. Danos materiais: US$ 500,00 por pessoa.

III. Nas hipóteses de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no item b) fica limitada a:

i. Morte e/ou danos pessoais: US$ 200.000,00.

ii. Danos materiais: US$ 10.000,00.

Já o Mercosul, do qual Brasil e Paraguai são integrantes como Estados-Partes e a Bolívia é Estado Associado em processo de adesão, também emite diretrizes quanto ao tema. A primeira normativa a ser considerada é o Protocolo de Ouro Preto, que é um Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Infraestrutura Institucional do Mercosul. 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 tiver ocorrido.

Pela normativa do Mercosul, existem três resoluções e uma decisão que regulamentam o assunto: a Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994; a Decisão Mercosul/CMC nº 001/1996; a Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997 e a Resolução Mercosul/GMC nº 015/2014, 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 Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 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” e para os “Danos causados a Pessoas ou Objetos não Transportados” e aprova o “Certificado de Apólice Única” referente a esse seguro. O objetivo do seguro em questão é indenizar terceiros ou reembolsar o segurado pelos montantes pelos quais sejam civilmente responsáveis, cobrindo apenas veículos de passeio não licenciados no país de ingresso; objetos transportados em dado veículo e reboques acoplados ao veículo segurado, desde que autorizada e regulamentada sua utilização por autoridades competente. Os montantes máximos segurados são de:

a. Morte, despesas médico-hospitalares e/ou danos pessoais: US$ 40.000 por pessoa.

b. Danos materiais: US$ 20.000 por terceiros.

Os honorários e as despesas da defesa do segurado não entram nos itens acima, devendo estes custos se limitarem 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 os riscos cobertos; o âmbito geográfico; os riscos não cobertos; o pagamento de prêmio; os prejuízos não indenizáveis; as obrigações do segurado; a contribuição proporcional; a liquidação de sinistros; a perda de direitos; a vigência e cancelamento do contrato; a sub-rogação de direitos; a prescrição; e o tribunal competente (MERCOSUL, 1994i).

Esta resolução dá origem à Circular Susep nº 10/1995, que internaliza o documento ao ordenamento brasileiro, instituindo o chamado Seguro Carta Verde, ou seja, o Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário e/ou conduta 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, sendo este um documento obrigatório como instituído pela Resolução Contran nº 238/2007.

A Decisão Mercosul/CMC nº 001/1996, promulgada pelo Decreto nº 3.856/2001 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 cujo território ocorreu o acidente.

Posteriormente, há a Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997, 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 216/2002, porém revogada pela Circular Susep nº 421/2011, 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:

a. Colisão e/ou capotagem; abalroamento; tombamento e descarrilamento do veículo transportador.

b. Incêndio ou explosão no veículo transportador.

Da mesma forma, estabelece 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.

Por fim, há a Resolução Mercosul/GMC nº 015/2014 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:

a. Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados: US$ 50.000 por pessoa, US$ 30.000 por danos materiais e US$ 200.000 para acontecimento (catástrofe).

b. Responsabilidade civil por danos a passageiros: US$ 50.000 por pessoa e US$ 240.000 por acontecimento (catástrofe). Para a bagagem, US$ 1.000 por pessoa e US$ 10.000 por acontecimento (catástrofe).

Essa nova Resolução foi instituída pelo Mercosul, uma vez que os valores dos seguros da Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 já não estavam nos critérios estabelecidos pelo ATIT, ficando consideravelmente abaixo do valor fixado.

Apesar da internalização de algumas normativas do Mercosul, o Brasil e o Paraguai, assim como a Bolívia, ainda possuem suas normativas nacionais que regulamentam o tema. No Brasil, a Superintendência de Seguros Privados (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 previdência privada aberta no Brasil.

Saindo do âmbito do ATIT e entrando na questão dos blocos econômicos, a Bolívia, como membro fundador da CAN, e o Paraguai com sua condição de País-Membro Associado, estão sujeitos à normativa andina que regulamenta o tema Seguros – a Decisão nº 290/1991. Esta Decisão trata sobre a "Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Rodoviário Internacional" e aprova um regulamento e seu anexo para o tema. Existem, também, as Decisões nº 398/1997 e nº 399/1997 da Comunidade Andina, que fazem menção ao tema Seguros e complementam a Decisão nº 290/1991.

A Decisão nº 290/1991 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 referida Decisão (CAN, 1991).

De acordo com a mesma norma, 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 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.

O art. 7º da Decisão define os deveres das representantes das empresas seguradoras, são eles: proporcionar toda assistência necessária aos segurados quando o acidente ocorrido estiver dentro do território e do 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 (CAN, 1991).

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.

Em anexo 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 último documento, firma-se como objeto do seguro o reembolso dos montantes pelos quais o segurado for civilmente responsabilizado, tais como: morte; danos pessoais ou materiais causados a passageiros e danos pessoais ou materiais causados a terceiros não transportados (com exceção da carga). Deve cobrir, também, em todos os casos, os custos judiciais da vítima em sua defesa.

Sobre as quantias seguradas 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" acima, 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.

Ocorrendo diversas reclamações relacionadas ao mesmo evento citado no item "b" acima, a responsabilidade da entidade seguradora será:

I. Morte e/ou danos pessoais: US$ 100.000.

II. Danos materiais: US$ 5.000 (CAN, 1991).

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 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, têm direito 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 ocorrido no ano seguinte e certificado 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 sua ocorrência (CAN, 1991).

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

As Decisões nº 398/1997 e nº 399/1997 da Comunidade Andina reforçam a Decisão nº 290/1991 ao determinar que o transportador autorizado não poderá realizar o transporte

internacional quando a apólice andina encontrar-se vencida, posto que deve ser apresentada aos organismos de fiscalização dos países antes de iniciar a prestação do serviço.

Percebe-se, então, que o tema de seguros tratado pelo ATIT e pela Comunidade Andina diverge no objeto da cobertura dos seguros, visto que a Apólice da CAN não cobre a carga transportada. Da mesma forma, diverge quanto ao valor de cobertura dos seguros em cada situação dada.

Na Bolívia, dispositivos que regram a temática estão presentes no Código de Comércio Boliviano, em leis específicas, como a Lei de Seguros (Lei nº 1.883/2014) e a Lei de Transporte (Lei nº 165/2011), além de diversos decretos regulamentadores. No país existe a Superintendencia de Seguros y Reaseguros, criada pelo Decreto Supremo nº 12.926/1975, vinculada ao Ministerio de Hacienda e responsável pela supervisão e fiscalização das empresas privadas de seguros e resseguros. Existe, também, a Empresa Nacional de Seguros y Reaseguros, criada pelo Decreto Supremo nº 20.618/1984, presidida pelo(a) Ministro(a) da Fazenda e responsável por assegurar o patrimônio do Estado (administração direta e indireta).

O Paraguai apresenta regulamentação do tema de seguros em seu Código Civil (Lei nº 1.183/2014), no Título X do Livro III do Código Comercial, em leis específicas, assim como em diversos Decretos e Resoluções regulamentadoras. O assunto faz parte do âmbito de ações da Superintendencia de Seguros (entidade vinculada ao Banco Central del Paraguay), do Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones e da Dirección Nacional de Transporte, criada pela Lei nº 1.590/2000.

Para melhor conhecimento da regulamentação do tema em cada país, as próximas seções do Relatório estão divididas em “Seguros relativos a cargas e mercadorias” e “Seguros relativos a pessoas e a terceiros”, nas quais são expostas e analisadas as normativas do Brasil, do Paraguai e da Bolívia quanto à matéria, incluindo os seguros nacionais obrigatórios exigidos para circulação em território nacional e as demais apólices requisitadas pelos países em estudo, assim como seus valores e cobertura.

6.3.1 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, assinado no âmbito da ALADI em amparo ao Tratado de Montevidéu (1980). Esse Acordo torna o remitente 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 em que se responsabilizou pelas mercadorias.

O transportador passa a ter responsabilidade pelas mercadorias desde o momento em que estas ficam em sua custódia até a ocasião da entrega ao consignatário, de acordo com as condições estabelecidas. Entende-se por momento de início da custódia quando o transportador recebe do remitente, 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 como 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 acordada entre as partes ou estabelecidas pelas normas jurídicas correspondentes; e
>
> j) insuficiência ou imperfeição das marcas ou dos rótulos. (ALADI, 1995, não paginado, tradução nossa).

Fica definido pelo art. 18 do Acordo que as indenizações pela perda total ou parcial não devem ser maiores do que US$ 3,00 dos Estados Unidos da América por quilograma de peso bruto transportado, sendo cobrado o valor de dada mercadoria no lugar e no tempo em que o transportador se tornou responsável pela carga. Ademais, o artigo dispõe sobre a Carta de Porte (Conhecimento de Transporte), documento obrigatório para a realização do serviço de transporte.

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

O STR é obrigatório segundo a Resolução CNSP nº 17/1988; da mesma forma, é regulamentado pelo Capítulo VI do Decreto nº 61.867/1967, que regulamenta os seguros obrigatórios previstos no art. 20 do Decreto-Lei nº 73/1966 e dá outras providências. Esse é um seguro contratado pelo embarcador, fornecendo cobertura completa para a carga, em casos de perdas e danos rodoviários ou ferroviários resultantes de colisão; tombamento; capotagem; abalroamento; incêndios; explosões; roubos; extravios; desaparecimentos; entre outros. O Decreto nº 61.867/1967 regulamenta diversos tipos de seguros, entretanto, como é datado ao 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 é também um seguro obrigatório, porém contratado pelo transportador. É firmado pela Resolução CNSP nº 219/2010. Cobre, assim como o RCOTM- C, danos materiais ocorridos durante o transporte, que sejam causados diretamente por:

a. Colisão, capotagem, abalroamento e tombamento do veículo transportador.

b. Incêndio ou explosão no veículo transportador.

O Limite Máximo de Garantia assumido pela seguradora será fixado na Apólice em comum acordo com o segurado, o qual deve, nas operações que ultrapassem o valor determinado, avisar a seguradora com três dias de antecedência, cabendo à aceitação da seguradora. A extensão da cobertura se dá 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 de Responsabilidade Civil Facultativa – Desvio de Carga (RCF – DC).

Na XV Reunião Bilateral Brasil e Bolívia dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT, ocorrida em julho de 2017, quanto à temática dos seguros, a delegação brasileira informou que:

> Tem verificado que muitos transportadores bolivianos, ao serem solicitados a mostrar o Certificado da Apólice, apresentam documentos que não obedecem ao padrão estabelecido pelo ATIT. Dessa forma, solicitou que o Órgão boliviano responsável pela fiscalização das seguradoras divulgue documento ressaltando a necessidade de emissão dos Certificados de Seguro no modelo aprovado pelo ATIT. A delegação boliviana informou que dará conhecimento às suas seguradoras e transportadoras, para providenciar adequação aos termos do ATIT, e solicitou um prazo de até 60 dias para concretizar essas providências. (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E BOLÍVIA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2017, não paginado, tradução nossa).

A Bolívia apresenta regulamentação interna sobre o tema em seu Código Comercial (art. 1.076 e ss.), definindo, no art. 1.080, que a responsabilidade da seguradora tem início no momento em que as mercadorias e objetos segurados estiverem em poder do transportador, terminando com a entrega ao destinatário, salvo estipulado de forma distinta. Ademais, deve ser contratado o meio de transporte adequado ao tipo de mercadoria transportada (art. 1.276).

A matéria também está regulamentada na Lei nº 165/2011, denominada Lei de Transporte, que, em seu art. 107, define que os responsáveis pela logística do transporte são obrigados a contratar seguro para cobrir os danos a cargas, de acordo com a modalidade de transporte estabelecida.

Os modelos e o texto padrão das apólices estão formalizados na Resolução Administrativa IS/nº 890/2008, nomeada “Resolução de Registro de Textos Únicos”, a qual referencia em seus dispositivos as normativas regulamentadoras do Mercosul e, também, o ATIT. Na norma, são uniformizadas as apólices de Seguro de Responsabilidade Civil de Transporte Rodoviário Internacional e de Seguro OTM por Danos à Carga Transportada.

Já no Paraguai, a Resolução da Dinatran nº 243/2006 estabelece a documentação obrigatória que deve ser portada por todas as unidades de transporte internacional de cargas, estando incluída no pacote de documentos a cópia (ou original) da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional.

A Dinatran elaborou, também, a Regulamentação para o Transporte Rodoviário Nacional e Internacional de Cargas, definindo, em seu art. 23 e ss, que, para a obtenção da

habilitação para a exploração do serviço de transporte terrestre automotivo de cargas, todas as unidades transportadoras deverão contar com uma apólice de seguros de responsabilidade civil contra terceiros.

Na Reunião Bilateral Extraordinária Brasil – Paraguai dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do ATIT, ocorrida no município de Foz do Iguaçu (PR), nos dias 6 e 7 de abril de 2017, a delegação brasileira solicitou o posicionamento paraguaio com relação à internalização da Resolução Mercosul/GMC nº 15/2014 "Valores Mínimos para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagens Internacionais" (REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA BILATERAL BRASIL E PARAGUAI DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2017, não paginado, tradução nossa). Obteve-se a seguinte resposta:

> A delegação paraguaia informou que os trâmites pertinentes para a definição da matéria permanecem em instâncias parlamentares e está efetuando de forma permanente as gestões pertinentes para a aprovação final da mesma. Também esclareceu que, na prática, atualmente os operadores se encontram observando os novos valores mínimos previstos na Resolução GMC nº 14/15. (REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA BILATERAL BRASIL E PARAGUAI DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2017, não paginado, tradução nossa).

Ainda, em documento direcionado aos consultores brasileiros, elaborado em julho de 2017, como resultado de uma reunião da Dinatran, o órgão paraguaio informou que está de acordo com a contratação obrigatória de seguro para cargas transportadas, exigida pelo ATIT. No entanto, entende que a apólice é muito cara e pouco benéfica em sua cobertura, recomendando que seja feito um estudo mais detalhado sobre esta. Consideram, também, que o Seguro por Dano à Carga previsto pelo ATIT não deve ser obrigatório, devendo constituir-se em uma liberdade contratual da transportadora e de seus clientes.

6.3.2 Seguros relativos a pessoas e a terceiros

Em relação aos seguros nacionais obrigatórios estabelecidos pelos países, o Brasil determina por meio da Lei nº 6.197/1974, a criação do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não, alterada pelas Leis nº 11.482/2007 e nº 11.945/1974.

A seguradora nesse seguro é responsável pelo pagamento de indenizações por mortes, invalidez permanente e 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, bem como qualquer despesa decorrente de ações ou processos criminais e 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:

a. R$ 13.500 para mortes;

b. até R$ 13.500 para invalidez permanente;

c. até R$ 2.700 para reembolso de Despesas Médicas e Hospitalares (DAMS).

Na Bolívia existe o Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (SOAT), estabelecido pela Lei de Seguros (Lei nº 1.883/2014). De acordo com o art. 37 da referida norma, modificado pelo artigo único da Lei nº 737/2015, todo o proprietário de veículo automotor no território boliviano deve contar com um seguro para acidentes de trânsito, que tem como objetivo possibilitar uma cobertura padrão para gastos médicos por acidentes e indenização por morte em eventos ocorridos no território do país (BOLIVIA, 2015b). Regulamentando a Lei de Seguros, o Decreto Supremo nº 25.785/2000, em seu art. 4º, define que estão isentos da contratação do SOAT os veículos com matrícula estrangeira que ingressem provisoriamente na Bolívia por período não superior a 30 dias, fazendo a ressalva de que, caso as pessoas responsáveis por tais veículos causem algum acidente, essas terão como base da indenização a ser paga o mínimo estabelecido no SOAT. A mesma norma, em seu art. 7º, define que a apólice do SOAT terá o período de vigência de um ano-calendário. No art. 12 é definido que a apólice do SOAT cobre gasto com acidentes ocasionados por veículos segurados e também por veículos não identificados (BOLIVIA, 2000a).

De acordo com o art. 5º do Decreto Supremo nº 25.785/2000, não são considerados veículos motorizados: os que circulam sobre trilhos; os utilizados em espaços de acesso interditado ao público; tratores e demais máquinas agrícolas, industriais, minerais ou utilizadas em construções; veículos de tração animal; reboques acoplados, *motor-homes* e similares; e bicicletas.

O art. 30. do mesmo Decreto Supremo apresenta casos excluídos da cobertura do SOAT. São eles: mortes e lesões corporais em decorrência de competições com automóveis ou outros veículos motorizados; acidentes de trânsito ocorridos fora do território nacional; acidentes em áreas nas quais não é permitido o acesso ao público, ocasionados por veículos transitando nesses espaços; suicídios e autolesões; e acidentes ocasionados por guerras, terremotos e deslizamentos de terra (essa regra torna-se ainda mais abrangente em função do art. 1.047. do Código Comercial, que fala também em erupções vulcânicas). Não integram, também, a cobertura de tratamentos secundários posteriores ao acidente, como cirurgias plásticas, tratamentos psiquiátricos, psicológicos e próteses (BOLIVIA, 2000a).

A Lei nº 737/2015, em seu Artigo Único, assim como o Decreto Supremo nº 2.920/2016 (sendo as duas normativas regulamentadoras da Lei de Seguros), define quanto aos valores segurados: Bs. 24.000 (vinte e quatro mil bolivianos) por pessoa afetada, com adicional de Bs. 22.000 (vinte e dois mil bolivianos) por pessoa afetada, em casos de morte ou incapacidade permanente (BOLIVIA, 2015b).

No Paraguai, a exemplo da Bolívia, foi criada a Lei SOAT, de nº 4.950/2013. A Lei criadora do SOAT paraguaio foi posteriormente regulamentada pela Resolução da Superintendência de Seguros nº 42/2013. Ambas as normas definiam a extensão e o conteúdo da apólice, assim como o alcance da cobertura, os significados terminológicos e os valores de prêmios. Ocorre que o Congresso da Nação Paraguaia sancionou a Lei nº 5.150/2014, que revogou a Lei nº 4.950/2013. Posteriormente, em março do mesmo ano, foi editada a Resolução da Superintendência de Seguros nº 23/2014. Por meio desta Resolução, o Superintendente formalizou o reconhecimento da Lei nº 5.150/2014, informando ainda que perdem os efeitos as resoluções anteriores que faziam referência ao SOAT.

No país ainda vigora a Lei nº 750/1961, que criou o Seguro Obrigatório Contra Acidentes de Passageiros. Tal lei foi regulamentada pelo Decreto nº 25.423/1962, que, por sua vez, foi parcialmente modificado pelo Decreto nº 9.977/2000.

De acordo com o art. 2º do Decreto 9.977/2000, as empresas que prestam serviço de transporte público, assim como todos que realizem transporte de passageiro com finalidade lucrativa, devem, obrigatoriamente, proporcionar seguro contra danos à integridade física e orgânica de todas as pessoas viajando em seus veículos. O seguro deve cobrir o passageiro até o momento em que este se retira do veículo (PARAGUAY, 2000b).

No que tange ao transporte rodoviário internacional, os três países definem seguros para veículos estrangeiros que cobrem tanto pessoas envolvidas nos acidentes quanto terceiros não envolvidos. No Brasil, essa modalidade de transporte é regulada pelas seguintes normativas: Circular Susep nº 8/1989, 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 8/89 aprova as condições gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (RCTR-VI) – Danos causados a pessoas ou coisas transportadas ou não, à exceção da carga transportada –, aplicável aos países do ATIT no âmbito internacional e executado pelas seguradoras conveniadas em tais países. Esse seguro indeniza ou reembolsa ao segurado as 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).

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

> 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).

Essa mesma Circular Susep nº 8/1989 também foi alterada pela Circular Susep nº 76/1999. A primeira alteração diz respeito 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 uma normativa emitida pela ANTT, a Resolução nº 19/2002. O Título III da Resolução 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 de 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. Neste artigo, é dado 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 o 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 442/2004, também revogada em seguida pela Resolução ANTT nº 5.083/2016.

Quanto à normativa boliviana, assim como a Circular Susep nº 471/2013, a Resolução de registro de Textos Únicos (Resolução Administrativa IS/nº 890/2008) determina que, na Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil de Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (relacionada a danos causados a pessoas ou coisas transportadas ou não, com exceção da carga transportada), as importâncias seguradas e os máximos de responsabilidade por veículo e por evento para danos a terceiros não transportado serão de US$ 20.000,00 por pessoa (em casos de morte e/ou danos pessoais) e de US$ 15.000,00 por bem (danos materiais) (SUPERINTENDENCIA DE PENSIONES, VALORES Y SEGUROS, 2008).

No Paraguai, a Lei nº 1.128/1997, em seu art. 5º, apresenta os seguintes valores como montantes mínimos que devem ser concedidos como cobertura de responsabilidade civil para danos a terceiros não transportados: US$ 20.000,00 por pessoa (em casos de morte e/ou danos pessoais), de US$ 15.000,00 por bem (danos materiais) e de US$ 120.000,00 em catástrofes (PARAGUAY, 1997b).

Na Tabela 19 e na Tabela 20 precisam-se os valores cobertos pelos seguros para fins de comparação.

	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (Bolívia e Paraguai)	$ 20.000,00	$ 15.000,00	$ 120.000,00
ATIT (para Brasil)	$ 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 e	$ 20.000,00	$ 15.000,00	$ 120.000,00

Paraguai)			
Bolívia	-	-	-
Paraguai	-	-	-

Tabela 19 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (Bolívia e Paraguai)	$ 20.000,00	$ 500,00	US$ 200.000 para danos pessoais e US$ 10.000 para danos materiais
ATIT (para Brasil)	$ 50.000,00	$ 1.000,00	US$ 240.000 para danos pessoais e US$ 10.000 para danos materiais
CAN	$ 10.000,00	$ 250 por pessoa	$ 100.000,00
Mercosul	$ 50.000,00	-	$ 240.000,00
Brasil (para Bolívia e Paraguai)	$ 20.000,00	$ 500,00	US$ 200.000 para danos pessoais e US$ 10.000 para danos materiais
Bolívia	-	-	-
Paraguai	-	-	-

Tabela 20 – Responsabilidade civil por danos a passageiros
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

FONTE	NORMA OU ARTIGO
ATIT	Art. 13. e Anexo III
Mercosul	Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994/GMC
	Decisão Mercosul/CMC nº 001/1996/CMC
	Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997/GMC
	Resolução Mercosul/GMC nº 015/2014
CAN	Decisão nº 290/1991
	Decisão nº 398/1997
	Decisão nº 399/1997
Brasil	Decreto nº 61.867/1967
	Decreto-Lei nº 73/1966
	Resolução CNSP nº 17/1988
	Lei nº 6.197/1974
	Circular Susep nº 8/1989
	Circular Susep n° 10/1995
	Decreto nº 1.866/1996
	Circular Susep nº 76/1999
	Circular Susep nº 171/2001
	Resolução ANTT nº 19/2002
	Leis nº 11.482/2007

	Resolução Contran nº 238/2007
	Lei nº 11.945/1974
	Resolução CNSP nº 219/2010
	Circular Susep nº 471/2013
	Circular Susep nº 488/2014
Bolívia	Código de Comércio Boliviano
	Lei nº 1.883/2014
	Lei nº 165/2011
	Decreto Supremo nº 12.926/1975
	Decreto Supremo nº 20.618/1984
	Lei nº 737/2015
	Decreto Supremo nº 25.785/2000
	Decreto Supremo nº 2.920/2016
	Resolução Administrativa IS/nº 890/2008
Paraguai	Lei nº 118/1985
	Código Comercial
	Lei nº 4.950/2013
	Resolução da Superintendência de Seguros nº 42/2013
	Lei nº 5.150/2014
	Resolução da Superintendência de Seguros nº 23/2014
	Lei nº 750/1961
	Decreto nº 25.423/1962
	Decreto nº 9.977/2000
	Resolução da Dinatran nº 243/2006
	Lei nº 1.128/1997

Quadro 3 – 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 8°. - 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, 1990b, não paginado).

Destaca-se, inicialmente, a Convenção da Basileia sobre o Controle dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, de 1989, ratificada no Brasil pelo

Decreto nº 875/1993, no Paraguai pela Lei nº 567/1995 e na Bolívia pela Lei nº 1.698/1996, que promove a gestão responsável desses resíduos. A Convenção garante o direito de qualquer país signatário de controlar, em seu território, o fluxo 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 quanto ao transporte de produtos perigosos.

O Mercosul versa de maneira ampla sobre o tema e serve de guia para seus Países-Membros. Inclusive, no Paraguai não há documentos nacionais que regulamentem o tema, apenas instrumentos de ratificação e consolidação do estipulado pelo Mercosul. Tal lacuna é comprovada pelo próprio sítio da Dinatran, que somente cita normativas relacionadas ao Mercosul na seção sobre produtos perigosos.

As principais normas que regem o tema no Mercosul são: a Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994 e a Resolução Mercosul/GMC nº 10/2000. A Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994, ratificado no Brasil pelo Decreto nº 1.797/1996 e no Paraguai pelo Decreto nº 17.723/1997, e atualizada pela Decisão Mercosul/CMC nº 32/2007, aprova o Acordo sobre "Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul". Nele 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. Devem estar marcados e identificados em conformidade com as práticas nacionais que estabeleçam tais requisitos.

Além disso, é imposto o uso de veículos cujas características técnicas e o estado de conservação garantam segurança compatível com o risco correspondente aos produtos transportados assim como a sinalização necessária, que deverá conter os rótulos de risco e os painéis de segurança, identificadores dos produtos e dos riscos associados a cada tipo de carga. Todo o pessoal envolvido com o transporte e o manuseio de produtos perigosos deverá receber treinamento específico para as funções que lhes competem e dispor de equipamento de proteção adequado. Expõe, também, as normas sobre as operações de acondicionamento da carga, de transbordo, de limpeza e de descontaminação (BRASIL, 1996a).

O Acordo proíbe o transporte de produtos para uso humano ou animal em tanques de carga destinados ao transporte de produtos perigosos sem a prévia e completa descontaminação, de acordo com os padrões de segurança estipulados por cada Estado-Parte. O transporte de produtos perigosos deverá programar o itinerário do veículo de forma a evitar o uso de vias em áreas densamente povoadas ou de proteção de mananciais, reservatórios de águas de grande afluxo de pessoas e veículos, nos horários de maior intensidade de tráfego (BRASIL, 1996a).

O Capítulo IV trata dos procedimentos em caso de emergência. O condutor do veículo deverá comunicar à autoridade de trânsito, ou outra autoridade pública mais próxima, pelo meio disponível mais rápido, detalhando a ocorrência, o local, as classes e as quantidades dos materiais transportados. O fabricante, o transportador, o expedidor e o destinatário do produto perigoso darão o apoio e prestarão os esclarecimentos que lhes forem solicitados pelas autoridades públicas.

O Capítulo V trata dos deveres, obrigações e reponsabilidades dos envolvidos no transporte de produtos perigosos. É de responsabilidade dos fabricantes de veículos, equipamentos e produtos a qualidade e a adequação destes aos fins a que se destinam. Os fabricantes deverão, também, fornecer ao expedidor as especificações relativas à adequação do acondicionamento do produto, aos cuidados a serem tomados no transporte e manuseio do produto, à limpeza e descontaminação de veículos e equipamentos, além de proporcionar apoio e informações complementares quando solicitadas (BRASIL, 1996a).

O contratante deverá exigir do transportador o uso de veículo e equipamento em boas condições operacionais e adequadas ao uso a que se destinam. Cabe também ao contratante fornecer os documentos exigíveis, entregando-os ao transportador juntamente com os produtos devidamente acondicionados e etiquetados. O contratante é obrigado a não aceitar o uso de veículos e equipamentos quando houver evidências claras de sua inadequação ou mau estado de conservação. Por parte do transportador, é exigida a adequada manutenção e utilização dos veículos e equipamento; realização de vistoria destes na periodicidade regulamentar; e garantia de transporte seguro, como estipulado no artigo 79 (BRASIL, 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 – do inglês Economic and Social Council of the United Nations), 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 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 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.
- Resolução ANTT nº 420, de 12 de fevereiro de 2004 – Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

O Decreto nº 96.044/1988 aprova o Regulamento de Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. Atribui ao Ministério dos Transportes a competência para atualização do Regulamento, versa sobre as condições de transporte; sobre os procedimentos em caso de emergência, acidente ou avaria; sobre os deveres, obrigações e responsabilidade do fabricante e importador, do contratante, do expedidor, do destinatário e do transportador e dispõe sobre a fiscalização e as infrações e penalidades.

O Regulamento aborda, de modo profundo, as condições de transporte. Expõe a importância de se contemplar amplamente as questões que envolvem o uso adequado dos

veículos e equipamentos, o correto manuseio das cargas e seu acondicionamento, o itinerário e o pessoal envolvido na operação de transporte, a documentação regularizada e o serviço de acompanhamento técnico especializado (BRASIL, 1988b).

Do pessoal envolvido na operação de transporte, exige-se do condutor do veículo, além das qualificações e habilitações previstas na legislação de trânsito, o treinamento específico, de acordo com o programa aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Sua capacitação é primordial já que ele é responsável pela guarda, conservação e bom uso dos equipamentos e acessórios do veículo durante a viagem.

O expedidor deverá informar anualmente ao DNIT – antigo Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) – sobre os fluxos de transporte de produtos perigosos que embarcar com regularidade. Segundo o manual de "Instruções para a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos no âmbito nacional" do antigo DNER (BRASIL, 2000), fica disposto que as ações fiscalizadoras em âmbito nacional do transporte dos produtos perigosos, deverão atender-se a:

> a) inspeção da documentação de porte obrigatório (certificado, declaração da carga, C.N.H., ficha de emergência, envelope para o transporte);
>
> b) verificação da identificação das unidades de transporte e das embalagens (painéis de segurança, rótulos de risco);
>
> c) condições de transporte (do veículo, dos equipamentos, do carregamento e das embalagens);
>
> d) equipamentos de segurança, obrigatórios. (BRASIL, 2000, não paginado).

Quanto aos responsáveis pela fiscalização, é observado ainda no Decreto nº 96.044/1988, que "A fiscalização para a observância deste Regulamento e de suas instruções complementares incumbe ao Ministério dos Transportes, sem prejuízo da competência das autoridades com jurisdição sobre a via por onde transite o veículo transportador" (BRASIL, 1988).

Nota-se a congruência do Acordo Mercosul com a Resolução ANTT nº 5.232/2016 inclusive na disposição dos capítulos que são particularmente os mesmos em ambos. Isso se deve à influência do Livro Laranja da ONU na elaboração e na determinação dos documentos. A diferença entre os dois evidencia-se pelo fato de que o documento brasileiro é muito mais extenso e abrange os pormenores do transporte de produtos perigosos. O Acordo Mercosul também traz disposições a respeito do transporte ferroviário, que no Brasil estão dispostas no Decreto nº 1.832/1996.

No âmbito da ANTT, a Resolução ANTT nº 3.665/2011 e suas posteriores modificações complementam o disposto no Decreto nº 96.044/1988. A necessidade dessa regulamentação por parte da ANTT surgiu com a Lei n° 10.233/2001 que, ao promover uma reestruturação no setor federal de transporte, estabeleceu, em seu art. 22, inciso VII, que compete à ANTT regulamentar o transporte de cargas e produtos perigosos em rodovias e ferrovias.

A Resolução ANTT nº 420/2004 e suas posteriores atualizações tratam das Instruções Complementares e de modo muito mais abrangente discorrem sobre a classificação dos produtos; acerca da relação de produtos perigosos e isenções para quantidades limitadas e sobre embalagens e tanques – como instruções de uso de embalagens, tanques portáteis,

contentores intermediários para granéis e disposições especiais para embalagens de explosivos, substâncias autorreagentes, peróxidos orgânicos, substâncias infectantes e radioativos. Aborda, também, os procedimentos de expedição que incluem marcação e rotulagem, a identificação de unidades de transporte e de carga e a documentação, além das exigências para fabricação e ensaio de embalagens e prescrições relativas às operações de transporte.

Há, juntamente com essas resoluções, o Decreto-Lei nº 2.063/1983, 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 2.866/1998, 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.

Se o Paraguai carece de normas nacionais e baseia-se apenas no ATIT, em seus protocolos adicionais e no Mercosul, a legislação boliviana é ainda mais superficial. A Lei Geral de Transportes nº 165/2011 determina que o transporte de produtos perigosos, em quaisquer modalidades, será regulamentado por norma específica, tratados ou decisões internacionais, ratificadas pelo Estado da Bolívia, velando pela segurança, saúde dos habitantes e proteção do meio ambiente. A Lei nº 1.333/1992, do Meio Ambiente, em seu Título V, Capítulo V, trata do transporte de mercadorias perigosas e determina a comunicação de toda a importação e exportação de produtos perigosos por parte do representante legal à autoridade ambiental competente dentro de sete dias úteis.

E por fim, há o Regulamento de Transporte de Produtos Perigosos por Rodovia e Ferrovia, aprovado pelo Decreto Supremo nº 3.031/2016, que trata do tema também de modo sucinto. Ao longo de 17 artigos, apresenta os principais aspectos do transporte de produtos perigosos. Outorga ao MOPC a competência e utiliza a classificação do Livro Laranja da ONU. Versa sobre sinalização, habilitação e segurança no transporte. E por fim, determina a contratação de Seguro de Responsabilidade Civil por danos a terceiros, Seguro de Acidentes Pessoais e Seguro de Responsabilidade Civil de Transporte Internacional Rodoviário.

Não havendo um manual que contemple todos os países analisados, percebe-se a necessidade de harmonização dos requisitos exigidos em cada nação 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 demostrado a seguir.

Deve ser observada a base utilizada para classificação e demais diretrizes e regulamentações sobre produtos perigosos adotada pelos países. O Brasil utiliza as Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Manual de Ensaios e Critérios das Nações Unidas (ST/SG/AC.10/11/Rev.5 e Amend.1) por meio da Resolução ANTT nº 5.232/2016, atualizada pela Resolução ANTT nº 5.377/2017. Este manual contém os critérios, os testes, os métodos e os 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.

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

> Artigo. 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, 2011a, não paginado).

O Paraguai, por sua vez, exige o disposto na Decisão Mercosul nº 32/2007:

> Artigo 56 - Sem prejuízo das normas relativas ao transporte, ao trânsito, aos produtos transportados e às disposições fiscais que vierem a ser acordadas entre os [Estados-Partes], trens e veículos automotores conduzindo produtos perigosos só poderão circular portando os seguintes documentos:
>
> a) documento para o transporte terrestre de produtos perigosos, emitido pelo expedidor, nos termos do estabelecido no Capítulo 5.4 do Anexo II;
>
> b) instruções escritas, para o caso de qualquer acidente, nos termos do estabelecido no Capítulo 5.4 do Anexo II;

> c) no caso de transporte rodoviário de produtos a granel, os originais dos certificados de capacitação do veículo e dos equipamentos, expedido por um dos organismos ou entidades referidas em 2.2 deste Anexo;
>
> d) documento que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito como, por exemplo, o estado dos freios, luzes e outros, conforme a regulamentação vigente em cada [Estado-Parte];
>
> e) original do documento que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor de veículo empregado no transporte rodoviário de produtos perigosos. (MERCOSUL, 2007, não paginado).

A Bolívia não determina a documentação obrigatória para o transporte. O Regulamento de Transporte de Mercadorias Perigosas por Rodovia e Ferrovia, instituído pelo Decreto Supremo nº 3.031/2016, prevê a obrigação de contratação dos Seguros de Responsabilidade Civil por danos a terceiros e de Transporte Internacional por rodovias e o Seguro de Acidentes Pessoais. Há, também, a exigência de habilitação de unidades e de meios de transporte que fica a cargo do MOPSV. O referido Decreto Supremo estabelece, em suas disposições finais, a necessidade de sua regulamentação através de Resolução Ministerial, que deveria ter ocorrido no prazo de 120 dias contados de sua publicação. Tal regulamentação, entretanto, permanece pendente, e contemplará o detalhamento de requisitos e procedimentos para o transporte de produtos perigosos (BOLIVIA, 2016b).

A análise infere grandes disparidades entre os países, principalmente em relação à Bolívia, pela lacuna legislativa decorrente da falta de regulamentação do Decreto Supremo nº 3.031/2016. Ao passo que o Brasil apresenta vasta regulamentação sobre o tema – seja no âmbito nacional, dispondo, inclusive, de manuais de fiscalização, seja no âmbito do Mercosul, os quais comparte com o Paraguai –, a Bolívia limita-se às definições do Livro Laranja da ONU, ao convênio da Basileia, e ao regulamento nacional, que segue incompleto, já que não aborda questões importantes, como as características dos veículos e a listagem dos documentos exigidos para o transporte. Além disso, mesmo que o regulamento nacional boliviano preveja que o regime de infrações e sanções seja publicado pela autoridade competente, tal documento ainda não existe.

Outrossim, a Comunidade Andina, que na Decisão nº 399/1997 prevê a publicação de um regulamento supranacional sobre o tema, ainda não contemplou o transporte de produtos perigosos, mesmo completados 20 anos da publicação da decisão e da intenção de tratar do assunto.

O Paraguai, como já citado, não possui legislação própria sobre o tema, mas se encontra em harmonia com o Brasil, uma vez que ambos são Estados-Membros do Mercosul, que versa de maneira satisfatória sobre o transporte de produtos perigosos.

FONTE	NORMA OU ARTIGO
ATIT	Capítulo 1 – art. 8°
Mercosul	Resolução Mercosul/CMC nº 02/1994
	Decisão Mercosul/CMC nº 14/1994
	Decisão Mercosul/CMC nº 08/1997
	Decisão Mercosul/CMC nº 32/2007
	Decisão Mercosul/CMC nº 10/2000
CAN	Decisão 399 – arts. 126, 148 e 167
Brasil	Decreto nº 875/1993
	Decreto nº 1.797/1996
	Decreto nº 96.044/1988
	Decreto-Lei nº 2.063/1983
	Decreto-Lei nº 2.866/1988
	Portaria MT nº 22/2001
	Resolução ANTT nº 420/2004
	Resolução ANTT nº 3.665/2011
	Resolução ANTT nº 5.232/2016
Paraguai	Lei nº 567/1995
	Decreto nº 17.723/1997
Bolívia	Lei nº 1.698/1996
	Lei nº 165/2011
	Lei nº 1.333/1992
	Decreto Supremo nº 3.031/2016

Quadro 4 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

6.5 Normas Técnicas

O assunto normas técnicas não faz parte do âmbito da competência regulamentar da ANTT, no entanto, são importantes a análise e a identificação das divergências que afetam diretamente o transporte internacional. O ATIT não apresenta dispositivos acerca das especificidades das normas técnicas, porém regulamenta de forma geral as frotas habilitadas e as inspeções veiculares nos arts. 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, 1990b, não paginado).

Por outro lado, entre as iniciativas em curso no Mercosul, é possível constatar a existência de projeto normativo visando harmonizar requisitos técnicos previstos nas legislações nacionais dos países signatários, que diferem de um Estado-Parte para outro. Tais debates emergem no âmbito do Subgrupo de Trabalho nº 3 – Regulamentos Técnicos e Avaliação da Conformidade.

No que se refere à inspeção veicular, a Resolução Mercosul/GMC nº 75/1997 tem por objetivo harmonizar e igualar ao máximo possível os regimes de inspeção técnica veicular dos Estados-Partes. Conforme o texto do anexo da resolução, as inspeções devem ser feitas pela autoridade competente ou por terceiros devidamente autorizados pelas legislações internas de cada Estado-Parte. Devem ser feitas, também, de forma visual e com instrumentos, sem a necessidade de remover nenhum elemento do veículo, com uma frequência não superior a um ano (MERCOSUL, 1997d).

A CAN, por meio das Decisões CAN nº 398/1997 (passageiros) e nº 399/1997 (cargas), afirma que o transporte internacional de cargas ou de passageiros deve ser realizado apenas por veículos habilitados, os quais precisam ser registrados nos organismos nacionais de transportes e aduanas dos Países-Membros em que o serviço será prestado (CAN, 1997a, 1997b). 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 CAN nº 491/2001.

No Brasil, a Resolução Contran nº 359/2010, atribui ao Departamento Nacional de Trânsito (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 (CONTRAN, 2010c). A inspeção deverá atender aos princípios básicos constantes do Anexo da Resolução Mercosul/GMC nº 75/1997.

Ainda no âmbito brasileiro, a Resolução Contran nº 247/2007 estende o prazo de estada em no máximo 30 dias, seguindo, desse modo, a previsão disposta pela Resolução Mercosul/GMC nº 75/1997. Nesta última, a aplicação de tal prazo pode ocorrer se o veículo estiver em viagem fora do país de origem e, por caso fortuito ou de força maior, encontre-se impossibilitado de retornar antes de expirar o CITV, conforme o disposto pelo ATIT e considerando o estabelecido no art. 3º da Resolução Mercosul/GMC nº 15/2006.

A Resolução Contran nº 466/2013, por sua vez, estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular, definindo que a atividade é de responsabilidade dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos estados ou do Distrito Federal. Nestes termos, a vistoria pode vir a ser realizada por pessoa jurídica de direito público ou privado previamente habilitada. A inspeção veicular tem por objetivo verificar a autenticidade da identificação do veículo e da sua documentação bem como a legitimidade da propriedade; constatar se as características originais dos veículos e seus agregados foram modificados e, caso identificada alguma alteração, se esta foi autorizada e regularizada; e se os equipamentos obrigatórios dos veículos estão de acordo com os requisitos impostos pelas normas técnicas de cada um deles (CONTRAN, 2013c).

No que concerne ao Paraguai, através da Lei nº 3.850/2009 foi instituído o Sistema Nacional de Inspeção Técnica Veicular, que estabelece a obrigatoriedade da realização da inspeção para a obtenção do licenciamento. Segundo o art. 1º dessa norma, a inspeção certifica as condições técnicas de segurança, de emissões de gases, de ruídos e de outros

contaminantes. O art. 3º afirma que os métodos e instrumentos de inspeção serão estabelecidos pela Dinatran. Esta também pode, através da emanação de regulamentos, expandir e atualizar o conteúdo das inspeções de acordo com os novos requisitos técnicos de segurança e proteção ambiental (PARAGUAY, 2009a).

As inspeções técnicas ficam a cargo dos Centros de Inspeção Técnica Veicular, que devem ser previamente autorizados pela Dinatran, mediante processo de licitação (Lei nº 4.856/2012). Tais centros são regulados conforme o Regulamento Nacional de Inspeção Técnica Veicular, aprovado pelo Decreto nº 6.139/ 2011.

Conforme o Regulamento Nacional de Inspeção Técnica Veicular (PARAGUAY, 2011a), na inspeção visual devem ser verificados:

a) o estado de conservação da carroceria, dos espelhos, do para-brisas, dos limpadores de para-brisas, das fitas refletivas, do para-choques e de outros componentes segundo o tipo do veículo (art. 17.1);

b) a integridade estrutural do chassi e das outras estruturas (art. 17.2);

c) jogos de rodas, sistema de direção, suspensão, amortecimento e freios (art. 17.3);

d) a profundidade das ranhuras dos pneus (art. 17.4).

Já na inspeção por meio de equipamentos, são verificados:

a) emissões de gases (art. 18.1);

b) emissões sonoras (art. 18.2);

c) sistema de freios (art. 18.3);

d) sistema de suspensão (art. 18.4);

e) sistema de direção (art. 18.5);

f) alinhamento das rodas (art. 18.6);

g) controle das folgas entre os dispositivos (art. 18.7);

h) sistema de luz (art. 18.8);

i) controle do tacógrafo (art. 18.9);

j) refletividade das fitas (art. 18.10);

k) calibração dos pneus (art. 18.12);

l) identificação do veículo (art. 18.14);

m) controle de medidas (art. 18.15).

No que se refere especificamente à frequência da realização das inspeções no Paraguai, o art. 13 da Lei nº 3.850/2009 define que:

a) para veículos de transporte público de passageiros com até seis anos, a inspeção deve ser feita anualmente;

b) para veículos de transporte público de passageiros entre seis e 13 anos, a inspeção deve ser realizada a cada seis meses;

c) para veículos de transporte público de passageiros com mais de 13 anos, a inspeção deve ser efetuada a cada quatro meses;

d) para todos os outros veículos, a inspeção é feita anualmente, independentemente da idade.

O art. 18 da Lei nº 3.850/2009 dispõe que os veículos com placa estrangeira devem apresentar um certificado de inspeção do país de origem, aprovada em conformidade com os regulamentos do Mercosul ou através de acordos de reciprocidade entre o país de origem e o Estado Paraguaio. Caso não apresentem tal documento, o veículo deve ser submetido a processo, visando à obtenção de certificado no Centro de Inspeção Técnica mais próximo do ponto de entrada no país (PARAGUAY, 2009a).

No que se refere à Bolívia, a Lei Geral de Transportes (Lei nº 165/2011), dispõe no capítulo II, Seção VI, acerca do Sistema Nacional de Revisão Técnica Veicular. Segundo o art. 218, o sistema tem o propósito de realizar a constatação das condições técnicas, mecânicas, ambientais e de segurança das unidades dos veículos de transporte (BOLIVIA, 2011).

O art. 222 da mesma lei afirma que os Centros de Revisão Técnica Veicular são os responsáveis pela revisão dos veículos. Na prática, pesquisas mostram que as inspeções são realizadas pela Policia Nacional Boliviana por meio da Dirección Nacional de Fiscalización y Recaudaciones (DNFR). Desse modo, na falta da regulamentação da Lei nº 165/2011, o Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei nº 10.735/1973) e seu regulamento (Resolução Suprema nº 187.444/1978), capítulos IV e VI respectivamente, constituem a norma legal em vigência na Bolívia. No entanto, essas leis são gerais e não especificam os itens a serem inspecionados (OPINIÓN, 2016; LA RAZÓN, 2016; DNFR, 2017).

O processo de inspeção limita-se a um exame visual, que se conclui em cerca de três minutos. Durante a inspeção são observados os dados do veículo, o sistema de iluminação, o sistema elétrico, os freios e demais acessórios. No entanto, o programa de inspeção técnica não é abrangente, não atendendo muitas necessidades tecnológicas. As condições em que a inspeção técnica é realizada (em vias públicas) impede o cumprimento dos requisitos de diagnóstico, sendo passível de fornecer informações falsas sobre a condição técnica e mecânica dos veículos inspecionados (SWISSCONTACT, 2011).

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.

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

6.5.1 Itens obrigatórios dos veículos

O Mercosul tem na Resolução Mercosul/GMC nº 6/1992 o fundamento normativo para a harmonização das normas técnicas quanto à segurança veicular. O Anexo I da resolução, 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, por meio da Resolução CAN nº 833/2004, define 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 491/2001 (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, alínea a).

b. Número de assentos igual ou menor ao indicado pelo fabricante do veículo (art. 6º, alínea 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. Devem, ainda, possuir protetor de cabeça, com ângulo variável, apoio para os braços e cinto de segurança com, no mínimo, dois pontos (art. 6º, alínea b).

d. Assento para o condutor que permita a regulagem de altura e inclinação, com cinto de segurança de três pontos (art. 6º, alínea 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, alínea a).

f. *Kit* de primeiros socorros (art. 7º, alínea b).

g. Dois extintores de 5 kg cada um, pneu estepe, chave de rodas, dois triângulos de sinalização e ferramentas para reparos (art. 7º, alínea c).

h. Limitador de velocidade com controle eletrônico (art. 7º, alínea d).

i. Luzes individuais para leitura, banheiro com sanitário e lavatório, televisão, sistema de áudio e vídeo e sistema de climatização (art. 8º, alínea a).

j. Porta-objetos, apoio superior ou teto, assentos numerados, luzes do assoalho e luzes de teto (art. 8º, alínea b, alínea c).

Especificamente no que concerne ao transporte de cargas, as normas da CAN não especificam os itens obrigatórios, mas apenas aqueles que devem estar em conformidade com a Decisão nº 491/2001.

No Brasil, o art. nº 105 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:

k. Nos veículos automotores e ônibus elétricos:

1. para-choques, dianteiro e traseiro;
2. protetores das rodas traseiras dos caminhões;
3. espelhos retrovisores, interno e externo;
4. limpador de para-brisa;
5. lavador de para-brisa;
6. pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor;
7. faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;
8. luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;
9. lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
10. lanternas de freio de cor vermelha;
11. lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha;
12. lanterna de marcha à ré, de cor branca;
13. retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha;
14. lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca;

15. velocímetro;
16. buzina;
17. freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
18. pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
19. dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo;
20. extintor de incêndio;
21. registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, nos veículos de transporte e condução de escolares, nos de transporte de passageiros com mais de dez lugares e nos de carga com capacidade máxima de tração superior a 19 t;
22. cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
23. dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, naqueles dotados de motor a combustão;
24. roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;
25. macaco, compatível com o peso e a carga do veículo;
26. chave de roda;
27. chave de fenda ou outra ferramenta apropriada para a remoção de calotas;
28. lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim o exigirem;
29. cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e carga.

I. Para os reboques e semirreboques:

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

Não foi encontrada na legislação boliviana uma lista de itens obrigatórios para os veículos. Alguns itens foram localizados de maneira esparsa ao longo do Código Nacional de Trânsito (CNT), aprovado pelo Decreto-Lei nº 10.735/1973 e elevado a lei pela Lei nº 3.988/2008 e no quadro normativo do Regulamento do CNT, aprovado pela Resolução Suprema nº 187.444/1978.

No Paraguai, o Titulo V da Lei Nacional de Trânsito e Segurança (Lei nº 5.016/2014) trata sobre as condições dos veículos. Conforme o art. 48, os veículos devem apresentar as características técnicas de construção, dimensões e condições de segurança ativa e passiva,

comodidade e outras características estabelecidas em normas. O art. 50, por sua vez, traz a lista de exigências mínimas para os veículos, sendo estas:

a. Sistema de freio, permanente, seguro e eficaz.

b. Sistema de direção, permanente, seguro e eficaz.

c. Sistema de suspenção que atenue os efeitos das irregularidades da via e contribua para a aderência e estabilidade do veículo.

d. Sistemas de rodas com pneus de bom estado. Não poderão circular veículos com pneus desgastados, deformados e que tenham perdido suas condições de aderência ao pavimento.

e. Estar construído com a mais adequada técnica de proteção aos ocupantes e sem elementos agressivos.

f. Ter os pesos, as dimensões e a relação potência/peso adequados.

g. Veículos destinados ao transporte de passageiros deverão ser desenhados especificamente para este fim, apresentando melhores condições de segurança e comodidade aos usuários, devendo contar com:

  1. saídas de emergência;

  2. motor com adequado isolamento térmico-acústico;

  3. direção assistida;

  4. isolamento térmico que retarde a propagação de chamas;

  5. assentos desenhados ergonomicamente.

h. Veículos acoplados devem possuir sistema de desacoplamento de emergência.

O art. 51 da mesma norma reproduz a lista de dispositivos mínimos de segurança para os veículos, sendo estes:

a. cintos de segurança;

b. apoio de cabeça;

c. para-choques e para-lamas;

d. limpador de para-brisas;

e. espelhos retrovisores;

f. buzina;

g. vidros de segurança;

h. elementos refletivos;

i. sistema de renovação de ar interior;

j. sistema que impeça a abertura inesperada das portas;

k. trava de segurança para crianças nas portas traseiras;

l. controles de luz e direção;

m. fusíveis;

n. possuir materiais que dificultem e retardem a propagação de incêndios, sem emanar compostos tóxicos e que assegurem a rápida evacuação das pessoas.

Durante a análise foi possível notar diferenças na abordagem e na nomenclatura dos itens obrigatórios entre os países. Em termos gerais, a legislação brasileira apresenta um nível mais detalhado de regulamentação do que os países que são objeto de estudo deste relatório.

Dessa forma, é possível afirmar que a harmonização dos itens obrigatórios é realmente necessária.

A Tabela 21 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: o Brasil e o Paraguai internalizam a resolução Mercosul/GMC nº 64/2008 para o transporte internacional. A Bolívia somente menciona a obrigatoriedade de faixas refletivas.
- Iluminação dos controles: entre os países analisados, somente o Brasil apresentou regulamentação quanto a este aspecto, regulando a localização, identificação e iluminação dos controles, dos indicadores e das lâmpadas-piloto.
- Sistema de iluminação e sinalização: o Brasil apresenta normativa completa sobre o tema. O Paraguai enumera os tipos de sistemas e elementos de iluminação. A Bolívia apresenta apenas de modo geral a obrigatoriedade de um sistema de iluminação, sendo proibido o uso de luzes com intensidade muito forte; as cores de luz dianteira devem ser ou brancas ou amarelas e as traseiras de cor vermelha. No geral, os itens exigidos são os mesmos, sendo a legislação brasileira a mais completa.
- Assentos e cinto de segurança: há a obrigatoriedade de uso do cinto de segurança em todos os países analisados.
- Saídas de emergência: a normativa brasileira mostra-se bem mais completa, regulando o dispositivo para destruição dos vidros em janelas de emergência de veículos. No Paraguai foi encontrada apenas menção quanto à obrigatoriedade para serviços de passageiros. Não foi encontrada normativa na Bolívia.
- *Kit* de primeiros socorros: obrigatório na Bolívia. No Paraguai é obrigatório para o transporte escolar.
- Extintores: a norma brasileira é a mais completa nesse aspecto. A Bolívia apenas menciona a obrigatoriedade.
- Velocímetro e controle de registro de velocidade: padrões para exigência diferentes nos países. No Brasil, o tacógrafo é exigido no transporte escolar, em veículos de passageiros com mais de dez lugares e em veículos de carga com peso bruto superior a 4,5 t. No Paraguai, o tacógrafo é exigido para caminhões de carga com mais de 10 t, para veículos que transportem substâncias perigosas e para veículos de passageiros com mais de 20 lugares. Não foram encontradas normativas na Bolívia.
- *Air bag*: obrigatório no Brasil para veículos leves. Não foram encontradas normas para a Bolívia e para o Paraguai.
- Para-choques: norma detalhada no Brasil. No Paraguai foi encontrada apenas citação quanto à obrigatoriedade. Não foi localizado dispositivo quanto a este assunto na Bolívia.
- Espelhos retrovisores: a norma brasileira referencia regulamentos europeus e americanos para a especificação técnica dos espelhos, além disso, estabelece requisitos para o desempenho, a fixação e a instalação dos espelhos. O Paraguai menciona a obrigatoriedade e dispõe que o espelho deve permitir visualizar veículos e obstáculos que estejam no mínimo a 50 m de distância. Não foi encontrado dispositivo quanto a este assunto na Bolívia.

- 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. Tanto na Bolívia quanto no Paraguai há menção apenas quanto à obrigatoriedade.
- Buzina: a normativa brasileira limita o índice sonoro da buzina. Na Bolívia só há menção quanto à obrigatoriedade. A normativa paraguaia determina que a buzina deve ser audível a pelo menos 60 m de distância.
- Roda sobressalente: o Brasil possui normativa detalhada quanto ao assunto. Não foram encontradas normas semelhantes nos outros países analisados.
- Equipamentos para reparo: macaco, chave de roda, chave de fenda e triângulo de sinalização são de porte obrigatório no Brasil. Na Bolívia, menciona-se obrigatoriedade de ferramentas e sinais de emergência, sem especificar quais. O Paraguai especifica normas para o triângulo.
- Pneus: no Brasil, os pneus devem estar em conformidade com o Inmetro. A normativa paraguaia define a profundidade das ranhuras e as gravações que o pneu deve possuir. Não foram encontrados dispositivos semelhantes na Bolívia.
- Para-brisas: a normativa brasileira limita o tamanho das trincas no para-brisas e com transmissão luminosa não inferior a 75%. No Paraguai, os vidros podem ter 5% de transparência nos vidros laterais e 35% no para-brisa. Não foram encontrados dispositivos semelhantes na Bolívia.
- Tanque: o Brasil regula a instalação de tanques suplementares. Não foram encontrados regulamentos semelhantes nos outros países analisados.
- Fixação de cargas: no Brasil, há normas quanto à fixação de contêineres, toras de madeira bruta, sólidos a granel e para cargas amarradas. O Paraguai regulamenta o transporte de líquidos, de cana-de-açúcar, de lenha, de carvão vegetal e de gases. Não foram encontrados dispositivos semelhantes na Bolívia.
- Sistema de freios e freio ABS: no Brasil, o ABS é obrigatório para todos os veículos. Exigência semelhante não foi localizada na normativa dos outros países analisados.

ITEM	MERCOSUL	CAN	BRASIL[5]	BOLÍVIA	PARAGUAI
Faixas refletivas	Resolução Mercosul/GMC nº 064/2008	-	Resolução Contran nº 128/2001 Resolução Contran nº 132/2002 Resolução Contran nº 305/2009 Resolução Contran nº 317/2009 Resolução Contran nº 366/2010 Resolução Contran nº 645/2016 Resolução Contran nº 643/2016	Lei nº 165/2011 (art. 238, VI)	Resolução MOPC nº 673/2010 Resolução MOPC nº 147/2009 (art. 3) Resolução Dinatran nº 1.947/2009 Lei nº 5.016/2014 (art. 51)
Iluminação dos controles	Resolução Mercosul/GMC nº 083/1994	-	Resolução Contran nº 225/2007	-	-
Sistema de iluminação e sinalização	Resolução Mercosul/GMC nº 083/1994	-	Resolução Contran nº 227/2007 Resolução Contran nº 294/2008 Resolução Contran nº 667/2017	CNT (art. 21) Regulamento CNT (art. 60 e 61)	Lei nº 5.016/14 (art. 52) Decreto-Lei nº 22.094/1947 (Capitulo VI)
Assentos e cinto de segurança	Resolução Mercosul/GMC nº 026/1994 Resolução Mercosul/GMC nº 027/1994	-	Lei nº 9.503/1997 (art. 105, I) Resolução Contran nº 48/1998 Resolução Contran nº 445/2013 (Anexo I, Item 3)	Lei nº 165/2011 (art. 238, VIII)	Decreto-Lei nº 22.094/1947 (art. 17) Lei nº 5.016/2014 (art. 51)
Saídas de emergência	-	-	Resolução Contran nº 445/2013 (Anexo VIII)	-	Lei nº 5.016/2014 (art. 50 c)
Kit de primeiros socorros	-	-	-	CNT (art. 18)	Lei nº 5.016/2014 (art. 83)
Extintores	Resolução Mercosul/GMC nº 19/2002	-	Resolução Contran nº 157/2004 Resolução Contran nº 223/2007 Resolução Contran nº 272/2008 Resolução Contran nº 333/2009 Resolução Contran nº 556/2015	-	Lei nº 5.016/2014 (art. 58) Decreto n° 3.427/2015 (art. 22f)
Velocímetro e controle de registro de velocidade	-	-	Lei nº 9.503/1997 Resolução Contran nº 87/1999 Resolução Contran nº 92/1999 Resolução Contran nº 406/2012 Resolução Contran nº 525/2015	-	Lei nº 1.821/2001
Air bag	-	-	Lei nº 9.503/1997 (art. 105, VII) Lei nº 11.910/2008 Resolução Contran nº 311/2009 Resolução Contran nº 394/2011 Resolução Contran nº 597/2016	-	-

[5] Salienta-se, que a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) possui diversas normas que se aplicam aos itens mencionados na tabela, no entanto, estas possuem caráter meramente recomendatório, passando a ser obrigatórias apenas se referenciadas em algum normativo com força impositiva.

Para-choques	-	-	Resolução Contran nº 593/2016 Resolução Contran nº 674/2017	-	Lei nº 5.016/2014 (art. 51 c)
Espelho retrovisores	Resolução Mercosul/GMC 032/1994	-	Resolução Contran nº 703/2017	-	Lei nº 5.016/2014 (art. 51, e) Decreto-Lei nº 22.094/1947 (art. 26)
Limpador de para-brisa	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.7)	-	Resolução Contran nº 224/2006	Regulamento CNT (art. 382, 49)	Lei nº 5.016/2014 (art. 51, d) Decreto-Lei nº 22.094/1947 (art. 28)
Buzina	-	-	Resolução Contran nº 35/1998	Regulamento CNT (art. 65)	Lei nº 5.016/2014 (art. 51, f) Decreto-Lei nº 22.094/1947 (art. 24)
Roda sobressalente	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)	-	Resolução Contran nº 540/2015	-	-
Equipamentos para reparos	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)	-	Resolução Contran Nº 14/1998	CNT (art. 18)	Decreto n° 3.427/2015 (art. 22 f2)
Pneus	Resolução Mercosul/GMC 065/1992	-	Resolução Contran nº 558/1980 Resolução Contran nº 62/1998 Resolução Contran nº 492/2014	-	Decreto n° 3.427/2015 (art. 27 k) Lei nº 5.016/2014 (art. 50 a)
Vidro para-brisas	Resolução Mercosul/GMC 030/1994	-	Lei nº 9.503/1997 (art. 11, III) Resolução Contran nº 216/2006 Resolução Contran nº 254/2007 Resolução Contran nº 386/2011	-	Lei nº 5.016/2014 (art. 51) Decreto n° 3.427/2015 (art. 20)
Tanque	Resolução Mercosul/GMC nº 06/1992 (Item 3.4)	-	Resolução Contran nº 181/2005	-	-
Fixação de cargas	-	-	Lei nº 9.503/1997 (art. 102) Resolução Contran nº 196/2006 Resolução Contran nº 246/2007 Resolução Contran nº 441/2013 Resolução Contran nº 499/2014 Resolução Contran nº 564/2015 Resolução Contran nº 552/2015 Resolução Contran nº 631/2016 Resolução Contran nº 676/2017	-	Decreto n° 3.427/2015 (art. 34) Decreto-Lei nº 22.094/1947 (art. 8)
Sistema de freios e freio ABS	Resolução Mercosul/GMC nº 06/1992 (Item 3.10)	-	Resolução Contran nº 380/2011 Resolução Contran nº 395/2011 Resolução Contran nº 519/2015 Resolução Contran nº 535/2015	-	Decreto-Lei nº 22.094/1947 (art. 23)

Tabela 21 – Itens analisados e lista de normas identificadas
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

6.5.2 Limites de dimensões e pesos

Com relação aos limites de dimensões e pesos, a resolução Mercosul/GMC nº 65/2008 aprova o Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas. Tal documento estabelece os pesos e as 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 Tabela 22.

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 22 – Limites de peso dos veículos no Mercosul
Fonte: Mercosul (2008c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O art. 8º, por sua vez, dispõe sobre a regulamentação das dimensões máximas permitidas para a circulação de veículos de transporte de carga e de passageiros no âmbito do Mercosul, conforme a Tabela 23.

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	LIMITE (M)
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
Largura máxima (m)	**2,6**
Altura máxima (m)	
Ônibus de longa distância	**4,1**
Caminhão	**4,3**

Tabela 23 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul
Fonte: Mercosul (2008c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Sobre o procedimento de pesagem, o art. 5º da mesma resolução dispõe 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 318/2009, que internaliza a Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008, 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 CAN nº 491/2001, 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 encontram-se na Tabela 24.

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	VALOR (M)
Comprimento mínimo (m)	
Todos os tipos de veículos	12
Comprimento máximo (m)	
Convencional	13,3
3 eixos	15
4 eixos	15
Articulado	18,3
Largura máxima (m)	2,6
Altura máxima (m)	4,1

Tabela 24 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de passageiros na CAN
Fonte: CAN (2001). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

No caso dos veículos de carga, as dimensões são definidas no Apêndice 2 do regulamento. Os valore são apresentados na Tabela 25.

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 (caso Colômbia, Peru e Venezuela)	21
Reboque	10
Reboque balanceado	10
Semirreboque	13
Largura máxima (m)	2,6
Altura máxima (m)	4,1

Tabela 25 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de cargas na CAN
Fonte: CAN (2001). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Já o Apêndice 3 da Decisão nº 491/2001 do mesmo bloco de integração regional, apresenta os limites de peso dos veículos, para ambos os transportes, cargas e passageiros (Tabela 26). Além dos valores que estão exibidos na tabela, no Apêndice 3 estão listados os limites de combinações com semirreboque, reboque e reboque balanceado.

EIXOS	TIPO	LIMITE (KG)
Simples	2 rodas	6.000
Simples	4 rodas	11.000
Duplo	-	17.000
Triplo	2 direcionais e 1 simples	23.000
Triplo	1 direcional e 1 tandem	26.000
Quádruplo	1 direcional e 1 tridem	30.000
Quádruplo	2 direcionais e 1 tandem	32.000

Tabela 26 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros na CAN
Fonte: CAN (2001). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Na Bolívia, a Lei nº 441/2013 estabelece os pesos e dimensões permitidos nos veículos que circulam na rede viária. Conforme o art. 10, o peso bruto máximo é de 45.000 kg. O art. 8º traz os valores de peso bruto máximo por configurações de eixos, apresentados Tabela 27.

TIPO E CONFIGURAÇÕES DE EIXO	LIMITE (KG)
Eixo simples de 2 rodas	7.000
Eixo simples de 2 rodas com cobertura extra[6] e suspensão a ar	7.700
Eixo tandem de 4 rodas	10.000
Eixo simples de 4 rodas	11.000
Eixo tandem de 4 rodas com cobertura extra e suspensão a ar	12.000
Eixo tandem de 6 rodas	14.000
Eixo tandem de 6 rodas com um eixo com cobertura extra e suspensão a ar	16.000
Eixo tridem de 6 rodas	17.000
Eixo tandem de 8 rodas	18.000
Eixo tridem de 6 rodas com cobertura extra e suspensão a ar	18.000
Eixo tridem de 10 rodas	21.000
Eixo tridem de 10 rodas com um eixo com cobertura extra e suspensão a ar	22.000
Eixo tridem com 12 rodas	25.000

Tabela 27 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros na Bolívia (largura de roda 270 mm)
Fonte: Bolívia (2013b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Os valores da Tabela 26 são para veículos com largura de roda de 270 mm. A Lei diferencia ainda os valores para veículos com largura de roda inferior a 270 mm, reproduzidos na Tabela 27.

[6] Rodas com largura mínima de 445 mm.

LARGURA DE RODA	LIMITE (KG)	
	Eixo dianteiro e traseiro simples de duas rodas	Eixo dianteiro simples (duas rodas) e eixo traseiro simples (quatro rodas)
Entre 175 mm e 190 mm	5.500	7.000
Entre 190 mm e 270 mm	7.000	10.000

Tabela 28 – Limites de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros na Bolívia (largura de roda inferior 270 mm)
Fonte: Bolívia (2013b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

No que concerne à previsão de limites de dimensões, os valores são definidos no art. 12 da Lei nº 441/2013 e estão apresentados na Tabela 29.

DIMENSÕES	TIPO DE VÉÍCULO	LIMITE (m)
Largura	Todos	2,6
Altura	Caminhões	4,2
	Furgões e contêineres	4,3
	Ônibus	4,1
Comprimento	Ônibus	14
	Caminhões com 2 eixos	12
	Caminhões com mais de 2 eixos	12,5
	Caminhões com semirreboque	18,6
	Caminhões com reboque	20,5
	Veículos para transporte de gado	24

Tabela 29 – Limites de dimensões dos veículos de transporte de cargas e passageiros na Bolívia
Fonte: Bolívia (2013b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Segundo o art. 5º da Lei nº 441/2013, todos os veículos de carga e passageiros são obrigados a submeter-se ao processo de controle de pesos e dimensões em todos os postos de controle e sempre que forem exigidos (BOLIVIA, 2013b).

No Paraguai, a Resolução MOPC nº 1.762/1997 dispõe sobre os pesos e dimensões para caminhões e ônibus que transitam pelas rodovias nacionais. O art. 2º da resolução define o limite de peso, os valores são apresentadosTabela 30.. Nota-se que os limites são os mesmos definidos para os países do Mercosul.

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

Tabela 30 – Limites de peso dos veículos no Paraguai
Fonte: Paraguai (1997e). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Além dos limites por eixo, a resolução restringe o peso bruto total para cada tipo de veículo, visto que o limite é 45 t, com exceção dos caminhões não convencionais.

A Resolução MOPC nº 147/2009 internaliza as normativas do Mercosul (resolução Mercosul/GMC nº 65/2008), confirmando os limites de peso definidos na Resolução MOPC nº 1.762/1997 e trazendo valores de limites de dimensões idênticos aos apresentados na Tabela 30.

Com relação à análise dos limites de dimensões e pesos dos veículos nos países que são objeto do estudo, notaram-se diferenças de valores na abordagem do assunto, bem como na nomenclatura e nas unidades de medidas com relação à Bolívia. O Paraguai internaliza a resolução do Mercosul, estando, portanto, harmonizado com o Brasil.

6.5.3 Limites ambientais

Nesta seção são abordadas as legislações nacionais e dos blocos de integração regional acerca dos limites para a emissão de gases e de ruídos.

O Mercosul, por meio da Resolução Mercosul/GMC nº 84/1994, aprovou o Regulamento Técnico sobre Limites Máximos de Emissão de Gases Contaminantes. A redação deste é baseada no texto da Resolução Conama nº 8/1993, que faz parte do ordenamento jurídico brasileiro.

No Brasil, a Resolução Conama nº 8/1993, estabelece os limites máximos de emissão de poluentes para os motores a diesel destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados. Define como limites:

a) CO (g/kWh): 4,0 g/kWh[7]

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 18/1986, do qual faz parte a Coordenação do Meio Ambiente da ANTT. O Proconve desenvolve ações que objetivam:

[7] g/kWh refere-se à massa do poluente emitida por hora por unidade de potência efetiva líquida.

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.

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.

Na legislação da Bolívia, o Decreto Supremo nº 28.139/2005 modificou a redação do Decreto Supremo nº 24.176/1995, que aprova o regulamento da Lei do Meio Ambiente em Matéria de Contaminação Atmosférica. O Decreto utiliza como limites permitidos de emissão os indicados na Norma Boliviana (NB) 62.002.

Tal norma define limites para veículos em circulação e novos veículos. Para os primeiros, há tabelas para veículos a gasolina, a gás natural veicular (GNV) e Diesel, sem, no entanto, dividi-los entre leves, médios e pesados, como se encontra normalmente nas normativas sobre o assunto. Nos veículos a diesel, a contaminação é medida pela opacidade do gás emitido, conforme mostra a Tabela 31.

COTA SOBRE O MAR (m)	OPACIDADE (K(m-1))	OPACIDADE (%)
0 – 1500	2,44	65
1500 – 3000	2,80	70
3000 - 4500	3,22	75

Tabela 31 – Limites de emissão de gases para veículos a diesel na Bolívia
Fonte: Bolívia (2005). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Foi encontrado um único ato normativo com relação aos níveis admissíveis de emissão de gases na legislação do Paraguai. A Resolução Dinatran nº 11/2005 estabeleceu os níveis admissíveis de emissão de gases contaminantes aplicáveis a veículos de transporte público de passageiros e cargas movidos a gasóleo/diesel. Os valores de emissão devem ser medidos por meio da escala Bacharach e não devem ultrapassar cinco unidades.

No que se refere aos limites de ruído, o Anexo único, art. 6º, da Resolução Mercosul/GMC nº 128/1996, estabelece os limites de emissão de ruído dinâmico para diferentes categorias de veículo. Os valores encontram-se na Tabela 32.

CATEGORIA DE VEÍCULO		DB(A)
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até 9 assentos, incluindo o motorista, e veículos de uso misto derivados de automóveis		77
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até 9 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	Com motor de potência máxima inferior a 150 kW	80

capacidade superior a 9 assentos, incluindo o do motorista, veículo de uso misto, ambos com o peso bruto total maior que 3.500 kg	(204 cv)	
	Com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204 cv)	83
Veículos para transporte de carga ou de tração com peso bruto total acima de 3.500 kg	Com motor de potência máxima inferior a 75 kW (102 cv)	81
	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 32 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul
Fonte: Mercosul (1996b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

No Brasil, os valores de ruídos são regulamentados pela Resolução Conama nº 272/2000, visualizados na Tabela 32. 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 9 assentos		74
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até 9 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 9 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 (204 cv)	80
Veículos para transporte de carga ou de tração com peso bruto total acima de 3.500 kg	Com motor de potência máxima inferior a 75 kW (102 cv)	77
	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 33 – Limites de ruídos para veículos no Brasil
Fonte: Brasil (2001d). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O ordenamento jurídico boliviano tem no Decreto Supremo nº 24.176/1995 a norma que define, através do seu Anexo 6, os limites permitidos de emissão de ruídos causados por veículos. Os valores encontram-se na Tabela 34 e devem ser medidos a 15 m de distância da fonte.

PESO BRUTO DO VEÍCULO (KG)	DB(A)
até 3 000	79
entre 3 000 e 10 000	81
maior que 10 000	84

Tabela 34 – Limites de ruídos para veículos na Bolívia
Fonte: Bolívia (1995). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

No Paraguai não há uma normativa específica para emissão de ruídos de veículos. A Lei nº 11/2005 trata sobre a prevenção da poluição sonora de modo geral. O art. 6º diz que é proibida a circulação de veículos desprovidos de silenciadores em bom estado de funcionamento. Os ruídos não devem ultrapassar os limites informados na Tabela 35.

LOCAL	NOITE – das 20:00 às 7:00 - DB(A)	DIA – das 7:00 às 20:00 - DB(A)
Áreas residenciais	45	60 (80[8])
Áreas mistas	55	70 (85[3])
Áreas industriais	60	75 (90[3])

Tabela 35 – Limites de ruídos no Paraguai
Fonte: Paraguay (2005). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Na análise das legislações em tela é possível constatar uma considerável diferença, principalmente no que se refere à abordagem e aos métodos de medição, tanto no que concerne à emissão de gases quanto à emissão de ruídos. Tendo por base tal constatação, considera-se importante a realização de um processo que conduza à atualização da legislação nesses aspectos, a ser feita de forma dinâmica, se justificando devido ao surgimento de novas tecnologias e à crescente relevância que o tema possui em nível mundial. Assim, a alteração e a harmonização das normativas deve ser realizada 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 e ao ordenamento paraguaio pela Lei nº 3.608/2008, dispõe complementarmente sobre infrações e sanções. Vale ressaltar que não foi encontrada a normativa que internaliza o Segundo Protocolo Adicional na Bolívia, todavia, infere-se que este seja adotado domesticamente, devido a menções e cobranças referentes ao Protocolo em atas de reuniões bilaterais, como a XV Reunião Bilateral Brasil Bolívia dos Organismos competentes de aplicação do ATIT (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E BOLÍVIA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2017).

O ATIT (BRASIL, 1990b) estipula no art. 34, 1., 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, 1990b).

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 à 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 e as normas e os procedimentos vinculados à aplicação de sanções e ao direito de defesa, a fim de

[8] Limites para pico ocasional, causado por ruídos descontínuos.

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 forem suscetíveis 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, dispõe-se sobre a aplicabilidade das sanções de acordo com os critérios da autoridade, a exigência de comunicação à autoridade competente do país que outorgou a licença originária em casos de infrações gravíssimas, condicionando que nenhum veículo habilitado, com a documentação em origem, multado sob suposta infração a disposições derivadas do Acordo, poderá ser retido sob pretexto do pagamento de sanção correspondente.

Os arts. 7º, 8º, 9º e 10 tratam da progressão das sanções: caso uma empresa reincida em infração de um mesmo grau dentro do período de um ano, será aplicada a sanção do grau seguinte (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). Na hipótese de, 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 pelo mesmo pelo prazo de cinco anos (art. 9º) (BRASIL, 2005).

Caso a empresa seja penalizada duas vezes por efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizada (art. 2º, a, I e b, 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 cinco anos, contados a partir da notificação da sanção revogatória (art. 10) (BRASIL, 2005).

De modo geral, salienta-se que, 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):

> Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.
>
> Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.

> Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.
>
> Não possuir seguros vigentes.
>
> 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):

> Efetuar transporte por cruzamentos de fronteira não autorizados.
>
> Efetuar o transporte sem ter credenciado representante legal ou credenciá-lo com dados falsos.
>
> Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.
>
> Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.
>
> Realizar um serviço diferente do autorizado.
>
> Efetuar transporte com veículos não habilitados.
>
> Negar-se a transportar passageiros e bagagem sem justificativa.
>
> Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.
>
> Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios.
>
> Negar embarque ou desembarque de passageiros, nos locais acordados, sem justificativa.
>
> Suspender um serviço autorizado, exceto em caso de força maior.
>
> 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):

> Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade competente.
>
> Não iniciar o serviço autorizado no prazo de 90 dias, contados da data de obtenção das correspondentes licenças.
>
> Não cumprir os horários de início do serviço e/ou alterá-los sem causa justificada.
>
> 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.
>
> Não proceder à devolução do valor das passagens adquiridas com antecipação, de acordo com as disposições vigentes em cada país.
>
> 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):

> Não informar o transporte efetuado nos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.
>
> Não entregar comprovante pelo transporte de bagagem.
>
> Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório.
>
> Não contar com Sistema de Atendimento de Reclamações nos locais de venda de passagens ou nos terminais.
>
> Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo.
>
> 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 de seu Segundo Protocolo Adicional.

A Resolução ANTT nº 233/2003, consolidada com suas posteriores alterações, regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, realizado por operadora brasileira. 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 aquelas referentes a questões operacionais, como a obrigação da emissão do comprovante pelo transporte de bagagem e o acesso ao sistema de reclamações (ANTT, 2003b).

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 contidas no ATIT e em seu Segundo Protocolo Adicional, e, quando estes forem omissos, aplica-se a Resolução de Referência, desde que não contrarie as normas dos acordos e convenções internacionais.

A Resolução ANTT nº 4.282/2014, que dispõe sobre as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte terrestre interestadual e internacional de passageiros controlados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), estabelece as regras para remarcação e reembolso de bilhetes, em harmonia com as disposições do ATIT e conforme regulamentação da regra geral contida na Lei nº 11.975/2009. Recentemente, a referida normativa foi alterada pela Resolução ANTT nº 5.285/2017, 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.

A Resolução ANTT nº 3.075/2009, por sua vez, 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.

Já a Resolução ANTT nº 5.083/2016 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 a 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 (ANTT, 2016c).

Destaca-se que, na Bolívia, o ATIT e seu Segundo Protocolo Adicional são os documentos primordiais que regulam as infrações e sanções no transporte internacional de passageiros.

Ademais, o Decreto Supremo nº 420/2010 versa sobre as infrações e sanções no setor de transporte automotor público terrestre de passageiros, porém sua aplicação é subsidiária às empresas bolivianas no trecho nacional e internacional, não sendo aplicáveis aos transportadores internacionais estrangeiros habilitados para operar no país mediante Licença Complementar. A norma proíbe a condução em estado de embriaguez, designando as penalidades como sanções administrativas, com diferentes consequências para o operador, para o proprietário do ônibus e para o condutor. A normativa também considera infrações o descumprimento dos horários de saída do terminal, o transporte de equipagem ou cargas nos assentos desocupados do ônibus, o transporte de passageiros nos corredores ou cabine do ônibus, a realização de paradas não programadas, o desvio ou abandono da rota oficial, a invasão de pista, a negligência na verificação e na aplicação das normas técnicas e/ou condições de segurança na prestação do serviço de transporte automotor público terrestre de passageiros. O decreto ainda anuncia que as sanções para as respectivas infrações serão estabelecidas mediante regulamentação da Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT) e do organismo operativo de trânsito (BOLIVIA, 2010a).

O Decreto Supremo nº 659/2010 em seu 26º artigo dispõe que a regulamentação das sanções será aprovada pela ATT, em um prazo de três meses, contados a partir de outubro de 2010, mas nenhuma normativa referente a isto foi encontrada. Em janeiro de 2017 foi aprovado o Regulamento Regulatório para a modalidade de transporte terrestre de passageiros e cargas, entretanto, este foi anulado após 107 dias de vigência.

Sobre o mesmo tema, o Paraguai emprega o Segundo Protocolo Adicional do ATIT e complementarmente a Resolução Dinatran nº 341/2016 – posteriormente alterada pela Resolução Dinatran nº 825/2016 – para estabelecer as condutas consideradas como infrações na prestação de serviço de transporte de passageiros, sendo aplicado aos proprietários de unidades prestadoras de serviço de transporte nacional e internacional de cargas e passageiros. As infrações consideradas leves, no âmbito da Dinatran, são dispostas da seguinte maneira:

> 1 – Não possuir visível o quadro de tarifas de passageiros dentro do veículo.
>
> 2 – Chofer ou guarda, em casos nos quais constem suas presenças, não se apresentarem com o uniforme que a empresa tenha disposto para o uso dos funcionários durante o serviço.

> 3 – O chofer abandonar o veículo durante o serviço sem causa devidamente justificada.
>
> 4 – Abrir a porta para embarque e desembarque com o veículo em movimento.
>
> 5 – Iniciar a marcha com passageiros subindo ou descendo.
>
> 6 – Falta de higiene e limpeza no ônibus.
>
> 7 – Iniciar as operações do veículo com falta de: iluminação interna ou externa, adesivo (curta distância), extintor de incêndios, iluminação de letreiros identificativos, ou de qualquer equipamento de caráter obrigatório.
>
> 8 – Não possuir quadro de horários dentro do veículo.
>
> 9 – Não possuir lista de passageiros para os serviços diretos, diferencial, executivo e de turismo interno.
>
> 10 – Exibir cartaz indicador que contenham legendas de serviços não autorizados.
>
> 11 – Não portar *ticket* de saída do terminal de ônibus.
>
> 12 – Desacato: não deter o veículo perante solicitação das autoridades ou não exibir a documentação de porte obrigatório perante exigência das autoridades.
>
> 13 – Não portar certificado de habilitação da DINATRAN.
>
> 14 – Não reunir condições técnicas para a prestação do serviço: assentos quebrados ou em mau estado; lataria em evidente mau estado ou em deterioração; pisos em mau estado; saída de emergência; adesivo (curta distância); iluminação interior; elementos de subordinação e quebra-sol.
>
> 15 – Efetuar transbordo que não se encontre motivado por dar continuidade ao serviço, devendo comunicar a DINATRAN o transbordo e as razões que os justificam.
>
> 16 – Não fornecer dados referentes às exigências previstas na Lei nº 1.590/2000 e seus regulamentos, ou fornecer fora do prazo.
>
> 17 – Excesso na cobrança da passagem estabelecida, em caso detectado pelo agente fiscalizador ou verificada a denúncia do usuário. (DINATRAN, 2016a, p. 2-3, tradução nossa).

São apontadas como infrações graves:

> 1 – Descumprimento de horário.
>
> 2 – Descumprimento de itinerário.
>
> 3 – Abastecer com combustível ou efetuar a manutenção do veículo com passageiros a bordo, salvo casos nos quais a tarefa de manutenção está orientada a dar continuidade ao serviço e não ponha em risco os passageiros.
>
> 4 – Transitar com a porta aberta.
>
> 5 – Realizar viagem especial nacional em circuito fechado sem autorização da DINATRAN.
>
> 6 – Realizar viagem especial internacional em circuito fechado sem autorização da DINATRAN.

> 7 – Prestar serviço em unidades de características inferiores ao tipo de serviço autorizado.
>
> 8 – Suspender o serviço em execução, salvo circunstâncias excepcionais, devendo comunicar à DINATRAN a suspensão e as razões que justificam sua excepcionalidade.
>
> 9 – Transportar passageiros em um número maior que a capacidade autorizada para o veículo, salvo em casos de socorro.
>
> 10 – Realizar serviço nacional e internacional com uma mesma unidade.
>
> 11 – Dispor para o serviço, unidade que não cumpram com as dimensões mínimas ou excedam dimensões máximas permitidas segundo as normas vigentes na matéria.
>
> 12 – Cobrança de passagem num montante menor ao estabelecido (prática de dumping).
>
> 13 – Carecer de adesivo de ITV.
>
> 14 – Agressão das autoridades e funcionários da DINATRAN. (DINATRAN, 2016a, p. 3-4, tradução nossa).

São consideradas infrações gravíssimas (neste tipo de infrações se aplicará, além da multa, o retiramento de circulação das unidade e remissão ao lugar de confinamento da Dinatran):

> 1 – Carecer de Apólices de Seguros de Acidentes a passageiros e Responsabilidade Civil vigente.
>
> 2 – Carecer de Certificado de Habilitação da DINATRAN vigente.
>
> 3 – Cobertura de linha, itinerário ou frequência não autorizados.
>
> 4 – Operar com unidades não autorizadas pela DINATRAN.
>
> 5 – A transferência a terceiros das concessões ou licenças de exploração de serviços sem autorização do Conselho da DINATRAN. (DINATRAN, 2016a, p. 5, tradução nossa).

No Artigo 3º, a Resolução define que as multas serão aplicadas da subsequente forma:

> Inc. A) – Infrações Leves: 10 jornadas diárias mínimas, vigentes na capital da República.
>
> Inc. B) – Infrações Graves: 45 jornadas diárias mínimas, vigentes na capital da República.
>
> Inc. C) – Infrações Gravíssimas: 173 jornadas diárias mínimas, vigentes na capital da República. (DINATRAN, 2016a, p. 6, tradução nossa).

No Artigo 4º são definidas outras infrações, tanto para passageiros quanto para cargas:

> a) Não renovação em tempo da licença de exploração do Serviço Nacional de Passageiros. Para cada período de um a noventa dias de atraso, sempre que este não se deva à administração: 20 jornadas.

> b) Não renovação em tempo da licença de exploração do Serviço Interacional de Passageiros e Cargas. Para cada período de um a noventa dias de atraso, sempre que este não se deva à administração: 40 jornadas.
>
> c) Não renovação, em tempo, do Certificado de Habilitação da DINATRAN (verificado na Oficina Central e nas Oficinas de Inspeção Técnica, salvo comunicação prévia ao vencimento, por mesa de entrada única da DINATRAN, expondo as causas de não renovação de habilitação, devidamente justificadas: 6 jornadas. (DINATRAN, 2016a, p. 7, tradução nossa).

O Conselho da Dinatran pode aplicar a suspensão ou o cancelamento da licença de exploração de empresas operadoras do serviço nacional ou internacional de transporte de passageiros ou cargas em casos de reincidência de faltas gravíssimas em um período de três meses ou ainda em casos de não cumprimento dos requisitos técnicos e legais levados em conta na expedição da licença para a exploração do serviço.

A jornada mínima diária é estabelecida anualmente mediante decreto supremo. De acordo com o Decreto MTESS nº 7.351/2017, uma jornada mínima diária corresponde a ₵ 78.505[9], equivalente a US$ 13,945[10], no ano de 2017 (PARAGUAY, 2017a).

A Resolução Dinatran nº 376/2009, do Paraguai, qualifica as situações referentes à prestação do serviço de transporte de passageiros nas modalidades de Licença Ocasional ou Licença para Viagem Especial, como infrações, e estabelece sanções por seu cometimento. Da mesma forma, caracteriza como infração grave a prestação de viagens ocasionais em circuito fechado ou viagens especiais em parâmetros não aprovados pela licença outorgada pela Dinatran, sancionando tal ato em uma multa de dez jornadas mínimas. Define também como infração grave o embarque e o desembarque de passageiros durante o trajeto, utilizando a Licença Ocasional em Circuito Fechado ou Licença para Viagem Especial, outorgada pela Dinatran, sancionando tal ato em uma multa de dez jornadas mínimas. Além disso, dispõe que utilizar estes tipos de licenças já mencionadas para a prática contínua de viagens com a mesma origem e destino, caracterizando a prestação de um serviço regular de transporte público de passageiros, será considerada infração grave e passível de aplicação de uma multa no montante de dez jornadas mínimas. Para as reincidências das infrações tipificadas nesta Resolução em um período de um ano, o valor da multa aplicada será dobrado. Caso a reincidência dentro de um ano ocorra três vezes, o infrator fica passível de sanções severas, de acordo com o Sumário Administrativo (DINATRAN, 2009a).

6.6.2 Infrações na operação de transporte internacional de cargas

O Capítulo II do Segundo Protocolo, de 2005, enumera, de acordo com a gravidade, as seguintes infrações na operação de transporte internacional de cargas:

Gravíssimas (multa de US$ 4.000,00):

> Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.
>
> Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.

[9] ₵ corresponde ao símbolo da moeda boliviana denominada boliviano.
[10] Cotação do dólar americano em 25 de agosto de 2017.

> Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.
>
> 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):

> Efetuar transporte por Pontos de Fronteira não autorizados.
>
> Efetuar transporte sem ter credenciado representante legal ou credenciá-lo com dados falsos.
>
> Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.
>
> Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.
>
> Realizar um serviço diferente do autorizado.
>
> Efetuar transporte com veículos não habilitados.
>
> Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram.
>
> Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.
>
> Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios. (BRASIL, 2005, não paginado).

Médias (multa de US$ 1.000,00):

> Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente.
>
> Não possuir seguro vigente de responsabilidade civil por danos à carga transportada. (BRASIL, 2005, não paginado).

Leves (multa de US$ 200,00):

> Não informar o transporte efetuado dentro dos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.
>
> 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.
>
> Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório. (BRASIL, 2005, não paginado).

No Brasil 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.

Na Bolívia, a Decisão CAN nº 467/1999 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. São consideradas infrações ou contravenções gravíssimas (cancelamento das autorizações):

> Efetuar operações de transporte internacional por conta própria mediante retribuição, ou que os bens a serem transportados não sejam de sua propriedade ou para seu consumo ou transformação.
>
> Efetuar transporte local em um dos Países-Membros diferente do seu país de origem.
>
> Efetuar transporte internacional de mercadorias por rodovias com veículos não habilitados, salvo o previsto pelo artigo 74 da Decisão 399.
>
> O uso ilegal dos documentos de transporte internacional de mercadorias.
>
> Apresentar documentos de transporte internacional falsos ou que contenham informação falsa.
>
> Realizar transporte internacional de mercadorias por rodovia com o Certificado de Habilitação de outros veículos. (CAN, 1999a, não paginado, tradução nossa).

São infrações ou contravenções graves (suspensão das autorizações por um período de 30 a 180 dias):

> Efetuar transporte internacional de mercadorias por rodovias utilizando as vias ou pontos de fronteira não autorizados.
>
> Realizar operações de transporte internacional de mercadorias por rodovia sem ter a Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil e Anexo de Acidentes Corporais para Tripulantes, ou com ela vencida.
>
> Não credenciar ante os organismos nacionais competentes de transporte, o representante legal da empresa com seu nome, endereço e telefone.
>
> Efetuar transbordo de mercadorias sem que conste na Carte de Porte Internacional de Mercadorias por Rodovias (CPIC), salvo força maior ou caso acidental.
>
> Prestar serviço de transporte internacional de mercadorias por rodovias excedendo o limite de pesos e dimensões dos veículos acordados pelos Países-Membros.
>
> Efetuar transporte internacional de mercadorias por rodovias sem portar as licenças especiais para mercadorias perigosas, assim como para as cargas que, devido às suas dimensões e pesos, as exigirem.
>
> Efetuar transporte internacional de mercadorias sem estar amparado na Carta de Porte Internacional por Rodovia (CPIC), no Manifesto de Carga Internacional (MCI) ou na Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTAI); no último caso, quando se tratar de uma operação realizada sob o regime de trânsito aduaneiro internacional.
>
> Apresentar a Carta de Porte Internacional por Rodovia (CPIC) e o Manifesto de Carga Internacional (MCI) com dados contraditórios.
>
> Realizar transporte internacional de mercadorias por rodovias com o Certificado de Habilitação vencido ou com informação contraditória.

> Prestar serviço de transporte complementar de encomendas e pacotes postais.
>
> Efetuar transporte local em seu próprio país com veículos de placa estrangeira. (CAN, 1999a, não paginado, tradução nossa).

São infrações ou contravenções leves (em que se aplica, pela primeira vez, aviso escrito, e, pela segunda, suspensão das autorizações por um período de dez a 29 dias):

> Não notificar ao organismo nacional competente de transporte as reformas que se introduzem nos estatutos da empresa e que afetem o Certificado de Idoneidade.
>
> Realizar operações de transporte internacional sem portar o Certificado de Habilitação original.
>
> Não creditar a realização dos programas de capacitação permanente aos tripulantes dos veículos habilitados.
>
> Suspender o serviço de transporte internacional de mercadorias por rodovia sem comunicar ao organismo nacional competente de transporte do país de origem, com 15 dias corridos de antecedência.
>
> Não apresentar às autoridades nacionais competentes de transporte a informação necessária para elaboração das estatísticas semestrais a respeito de mercadorias transportadas e viagens efetuadas. (CAN, 1999a, não paginado, tradução nossa).

O art. 14 atesta ainda que, em caso de reincidência dentro de 12 meses, contados a partir da data de imposição da primeira sanção, se aplicará a sanção de nível superior à mais grave aplicada.

Apesar disso, a Bolívia adota essencialmente o regime do ATIT para infrações e sanções no transporte internacional de cargas, em detrimento da Decisão da CAN, já que seus operadores realizam o transporte essencialmente com base nas licenças obtidas no âmbito do ATIT, por entenderem que a legislação da CAN não garante a segurança jurídica necessária para a operação.

No Paraguai, as mesmas normativas utilizadas para o transporte internacional de passageiros são empregadas para o transporte internacional de cargas. A Resolução Dinatran nº 341/2016, já citada acima e alterada pela Resolução Dinatran nº 822/2016, define as condutas consideradas como infrações na prestação de serviço de transporte de cargas, no âmbito da competência do órgão, da seguinte maneira:

> II TRANSPORTE DE CARGAS
>
> (A) Infrações ou Contravenções Leves
>
> São consideradas infrações ou contravenções leves as seguintes:
>
> 1 – Desacato às autoridades intervenientes.
>
> 2 – Carecer de Apólice de Responsabilidade Civil.
>
> (B) Infrações ou Contravenções Graves:
>
> São consideradas infrações ou contravenções graves as seguintes:

> 1 – Não portar Certificado de Habilitação da DINATRAN vigente ou portar Certificado de Habilitação vencido.
>
> 2 – Adesivo de ITV vencido.
>
> 3 – Não portar Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil vigente ou portar Apólice de Seguros vencida.
>
> 4 – Exceder as dimensões máximas permitidas segundo as normas vigente na matéria.
>
> 5 – Transportar em veículo específico para transporte de gado carga diferente de gado.
>
> (C) Infrações ou Contravenções Gravíssimas: (Neste tipo de infrações se aplicará, além da multa, o retiramento de circulação das unidades veiculares e remissão ao lugar de confinamento da DINATRAN).
>
> São consideradas infrações gravíssimas as seguintes:
>
> 1 – Operar sem Certificado de Habilitação da DINATRAN.
>
> 2 – Modificar a estrutura da unidade sem comunicar à DINATRAN.
>
> 3 – Comprovação de práticas de *dumping*.
>
> 4 – Transportar sem documentação requerida, cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade, as requeiram. (DINATRAN, 2016a, p. 5-6, tradução nossa).

As multas aplicadas para o transporte de cargas são as mesmas para o transporte de passageiros: infrações leves serão restituídas com dez jornadas diárias mínimas, infrações graves serão ressarcidas com 45 jornadas diárias mínimas e infrações gravíssimas com 173 jornadas diárias mínimas (DINATRAN, 2016a).

Com relação às sanções por excesso de peso, a Resolução Mercosul/GMC nº 14/2014 permite aplicar o regime nacional de sanções ao transporte internacional de cargas e passageiros, nos casos de descumprimento dos limites de peso, considerando como limites máximos os acordados no Mercosul.

Os limites máximos acordados são estabelecidos na Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008, internalizado pela Resolução Contran nº 318/2009 no Brasil e pela Resolução MOPC nº 147/2009 no Paraguai, 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 em sanções conforme o art. 231 do CTB e o art. 8º da Resolução MOPC nº 1.762/1997 no Paraguai.

A Resolução MOPC nº 1.762/1997 define especificamente as sanções ocasionadas pelo excesso de peso dos veículos, com multas variando de ₲ 210.000 a ₲ 1.470.000, de acordo com o tipo de veículo e a gravidade da infração. Os veículos de transporte de cargas e ônibus que evitarem os postos de pesagem serão sancionados com o confisco da habilitação por três meses e, em caso de reincidência, serão sancionados por um ano, juntamente com uma multa de ₲ 1.470.000. Se o veículo cometer três infrações sucessivas por excesso de peso, a habilitação do condutor será apreendida por seis meses, e uma infração a mais acarretará o

recolhimento da habilitação de cargas expedida pela Dinatran por um ano (PARAGUAY, 1997e).

A Lei nº 441/2013 da Bolívia estabelece as multas aplicáveis por excesso de peso e dimensão de todos os veículos de carga e passageiros que circulem na rede viária, sem exceções. As sanções são especificadas de acordo com a quantidade de toneladas métricas excedidas no veículo, conforme tabela disposta no art. 21 da norma, e variam de Bs 500 a Bs 7.500[11]. No caso de dimensão maior que a permitida, além de descarregar ou reorganizar o excesso de dimensão, o infrator deverá pagar uma multa de Bs 1.000 por dimensão excedida, para que possa continuar circulando (BOLIVIA, 2013b).

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 tanto, foi assinado o Primeiro Protocolo Adicional, disposto na Decisão Mercosul/CMC nº 8/1997 ratificado pelo Decreto nº 2.866/1998 no Brasil e pelo Decreto nº 17.723/1997 no Paraguai.

Os transportadores ou expedidores serão responsabilizados quando a infração aos deveres e obrigações for passível 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 US$ 500 nos casos em que o condutor:

> 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 semi-reboque 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.

[11] Bs corresponde ao símbolo da moeda boliviana denominada boliviano.

> 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, 1998c, não paginado).

Será aplicada multa de US$ 3.000 nos casos em que o condutor:

> 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, 1998c, não paginado).

Será aplicada multa de US$ 6.000 em caso de: “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, 1998c, 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, 1998c, não paginado).

No Brasil, a ANTT, por meio da Resolução ANTT nº 3.665/2011, que dispõe sobre o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, em seu art. 51, reconhece que 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, 2011a, não paginado).

A Resolução ANTT nº 3.880/2012 estabelece os códigos para as infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. A referida resolução é ressaltada pois contém a lista de todas as infrações pertinentes ao transporte rodoviário de produtos perigosos.

O Decreto Supremo nº 3.031/2016, aprovado pelo Conselho de Ministros Boliviano, informa que o regime de infrações e sanções para produtos perigosos será estabelecido pelo Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, por meio do Viceministerio de Transportes. Entretanto, até o momento, não se produziu tal normativa. O regulamento, ainda pendente de edição e publicação, será aplicado a todos os atores envolvidos no transporte de produtos perigosos por rodovias ou vias férreas em todo território boliviano.

6.6.4 Fiscalização

Em relação aos aspectos da fiscalização, o ATIT (BRASIL, 1990b) atenta-se principalmente aos pontos de fronteira. Em seu art. 6º determina que a entrada e a saída dos veículos dos territórios dos países signatários para a realização do transporte internacional serão feitas através dos pontos habilitados. Atribui às aduanas o dever de fiscalizar os aspectos aduaneiros, as taxas e 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 as investigações solicitadas por qualquer outro país signatário, complementando os serviços prestados dentro da sua jurisdição (art. 33).

Em seu Anexo I, que versa sobre assuntos aduaneiros, os arts. 15, 16 e 17 tratam das formalidades a serem observadas nas aduanas de passagem de fronteira, com atenção especial à DTA. E, logo após, no capítulo X, são citadas as formalidades a serem observadas na aduana de destino. O art. 23, por sua vez, trata da cooperação mútua para a denúncia de irregularidades na DTA, visando sempre à dinâmica colaborativa proposta pelo ATIT (BRASIL, 1990b).

Já no âmbito do Mercosul, diversas normas complementam as diretrizes referentes à fiscalização. A principal delas é a Decisão Mercosul/CMC nº 27/2010, que estabelece e atualiza o Código Aduaneiro do Mercosul. Esse documento versa sobre a competência da administração aduaneira para fiscalizar os procedimentos pelos quais são examinados meios de transporte, locais, estabelecimentos, mercadorias, documentos, sistemas de informação e pessoas, todos sujeitos ao controle aduaneiro.

Complementando o Código Aduaneiro, cumpre citar: a Diretriz Mercosul/CCM nº 20/1995, que solicita aos Estados-Partes que agilizem o trânsito nas aduanas de produtos perecíveis; a Resolução Mercosul/GMC nº 34/2002, que estabelece o regime de certificação e verificação em pontos distintos das aduanas para desafogar o fluxo aduaneiro e dinamizar o comércio intraMercosul; e, também, a Diretriz Mercosul/CCM nº 41/2015, que determina a

utilização de dispositivos de segurança com o apoio 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 do Subgrupo de Trabalho (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 objetos 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, contemplará autorizações de frotas acordadas entre Argentina, Paraguai, Uruguai e Brasil. Na Fase 2 será repetido o mesmo processo, porém tratará de cargas e alterações de frota (REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO (SGT) Nº 5 "TRANSPORTE", 2016).

Na Bolívia, o órgão responsável pela fiscalização de infrações e sanções relativas ao transporte internacional de cargas e passageiros é a Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes (ATT), e no Paraguai a função fica a cargo da Dinatran.

6.6.4.1 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 nas normas de trânsito, nas questões aduaneiras, nas 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 um termo de cooperação e apoio técnico operacional com a Polícia Rodoviária Federal (PRF). 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 Controle de Frotas (SCF) – Posto de Fronteira, da ANTT.

6.6.4.2 Leis e normas de trânsito

Quanto às normas de trânsitos, esclarece-se que não foram objeto de comparação para futura harmonização, haja vista que o ATIT dispõe, em seu art. 4º, que serão aplicáveis às empresas que efetuem transporte internacional, assim como a seu pessoal, veículos e serviços que prestem, no território de cada país signatário, as leis e os regulamentos nela vigentes (BRASIL, 1990b).

6.6.4.3 Manual Brasileiro de Fiscalização do Transporte Internacional de Cargas (MBFTRIC)

A ANTT, como órgão responsável pela aplicação e pela fiscalização do cumprimento do ATIT no âmbito dos transportes terrestres, trabalhou na elaboração de uma proposta de Manual de Fiscalização, o MBFTRIC, que também é objeto de análise no 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 – a qual, 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 do Manual analisada abrange os aspectos formais e materiais da fiscalização e trata da abordagem, da análise e da conferência da documentação: (i) da carga; (ii) do veículo; (iii) da operação de transporte; (iv) dos seguros; e (v) de outros documentos de porte obrigatório.

O Manual analisado orienta, ainda, sobre a aplicação e o preenchimento das autuações e penalidades cabíveis 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

O ATIT regula o transporte internacional por ferrovia em seu capítulo III, como já exposto detalhadamente em relatórios anteriores, estabelecendo as definições aplicáveis e as regras pertinentes quanto às mercadorias, à forma de cálculo das tarifas e unidade monetária para sua cobrança, aos documentos de transporte e formalidades alfandegárias, aos prazos de expedição, transporte e responsabilidade pela carga transportada.

No Brasil, o marco regulatório do transporte ferroviário de cargas e passageiros 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 1.797/1996, 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 ANTT 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 às resoluções 3.694/2011, 3.695/2011 e 4.348/2014, da ANTT, esta última aprovando o Regulamento do Operador Ferroviário Independente.

Em que pese o mencionado Decreto nº 8.129/2013 ter sido revogado pelo Decreto nº 8.875/2016, continua em vigor a Resolução ANTT nº 4.348/2014, 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.

Apesar de não ser possível afirmar que as portas para o livre acesso ao subsistema ferroviário foram terminantemente fechadas, há muita obscuridade no contexto legal, bem como lacunas regulatórias que impedem sua efetiva operacionalização.

No que diz respeito às operações de transporte ferroviário de passageiros, por serem desvinculadas da exploração da infraestrutura, estas ocorrem nas modalidades de permissão e autorização.

Na Bolívia, o marco regulatório do transporte ferroviário de cargas e passageiros, realizado pelas redes ferroviárias oriental e ocidental, operadas mediante concessão, é fundamentalmente pautado na Lei nº 165/2011, a qual, por sua vez, é regulamentada pelo Reglamento Regulatorio de Transporte Ferroviario, aprovado pela Resolução Ministerial (RM) MOPSV 2017 027, de 30 de janeiro de 2017.

O Capítulo Sexto da Lei nº 165/2011 trata do transporte internacional, e suas disposições, de caráter geral, estão em conformidade com o ATIT:

> CAPÍTULO SEXTO
>
> TRANSPORTE INTERNACIONAL
>
> Artigo 93. (PRINCÍPIOS DO TRANSPORTE INTERNACIONAL).
>
> A fim de assegurar a atividade do transporte comercial na ordem internacional se estabelecem os seguintes princípios:
>
> a) Que se assegure a reciprocidade real e efetiva nas negociações internacionais que permitam estabelecer e assegurar um intercâmbio igualitário e equivalente em relação às condições de operação dos serviços de transporte com outro Estado.
>
> b) Que a demanda de transporte internacional dentro do território nacional e de um determinado país ofereça oportunidades justas e equitativas aos transportadores, para um maior acesso ao mercado, permitindo ao mesmo tempo que os níveis de serviço dos transportadores atendam suficientemente as necessidades do usuário.
>
> c) Se tomarão as medidas apropriadas para eliminar qualquer forma de competição desleal que prejudique as possibilidades de competir dos transportadores nacionais e estrangeiros.

> d) Que na concessão de qualquer direito a um transportador estrangeiro leve-se em consideração a necessidade de ajustar o tráfego com base em princípios da economia sólida, evitando distorções na capacidade do transporte, tendo em conta o aproveitamento eficiente dos recursos humanos e materiais, assim como a proteção do meio ambiente.
>
> Artigo 94. (ACORDOS INTERNACIONAIS).
>
> As empresas estrangeiras poderão realizar serviços de transporte internacional para e de Bolívia conforme os convênios ou acordos internacionais de caráter bilateral ou multilateral que a Bolívia seja signatária, ou por meio de uma autorização concedida pela autoridade competente de cada modalidade de transporte, que determinará o procedimento respectivo para o trâmite das solicitações.
>
> Artigo 95. (AUTORIZAÇÕES A MEIOS DE TRANSPORTE ESTRANGEIROS).
>
> A entrada no país de aeronaves, veículos ferroviários, veículos e embarcações estrangeiras está condicionada à autorização ou permissão concedida pela autoridade competente do nível central do Estado.
>
> Artigo 96. (EXCLUSIVIDADE DENTRO DO TERRITÓRIO).
>
> A prestação de serviços de transporte em rotas dentro do território do Estado Plurinacional, ou seja, a transferência de passageiros e/ou carga de um ponto de origem no território nacional para outro destino também no território nacional, é reservada para pessoas físicas ou jurídicas e instituições públicas de nacionalidade boliviana com domicílio no Estado. Apenas em casos extremos e na ausência ou impossibilidade de operadores nacionais, a autoridade competente poderá emitir uma autorização temporária expressa, de acordo com a normativa específica.
>
> Artigo 97. (RESTRIÇÕES).
>
> Se uma aeronave, veículo ferroviário, veículo ou embarcação estrangeira entrar no território boliviano sem autorização ou violar os regulamentos de trânsito, este será detido até esclarecimento do caso. Em tal situação, as autoridades competentes devem utilizar os meios admitidos pelo direito internacional e podem estabelecer, após o processo em causa, embargo, confisco ou apreensão, conforme o caso. não paginado, tradução nossa).

Mais específico, o Regulamento dos Transportes Ferroviários tem como objeto regular as atividades de transporte ferroviário interdepartamental e internacional de passageiros e cargas.

Entretanto, e apesar do transporte ferroviário internacional estar, em tese, contemplado no escopo da lei em questão, suas disposições parecem ser aplicáveis essencialmente ao transporte nacional, algumas de suas provisões criam obrigações adicionas àquelas estabelecidas no ATIT.

No Paraguai, o marco regulatório do transporte ferroviário de cargas e passageiros é constituído (i) pela Lei nº 1.590/2000, que regula o sistema nacional de transporte e cria a Dinatran, (ii) pela Lei nº 1818/2001, que a modificou e criou a Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y la Secretaría Metropolitana de Transporte (SMT).

Atualmente a Ferrocarriles del Paraguay S.A. (Fepasa) opera sob regime privado, com base nos seguintes marcos legais:

a. Lei nº 1.615/2000 EPERT

b. Decreto nº 17.061/2000

c. Estatuto da Fepasa

d. Lei nº 1.618/2000 das Concessões

e. Lei de investimentos nº 117/1991 (*joint venture*)

f. Regulamento Geral de Contratações excluídas da Lei nº 2.051/2002.

Não há normas específicas que dispõem sobre o transporte ferroviário internacional, valendo as regras do ATIT. Cumpre mencionar a Lei nº 1.128/1997, que aprova o Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre, com seus respectivos anexos e modificações.

REFERÊNCIAS

GERAL

ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS (ABC). **Creación de la ABC**. [201-]. Disponível em: <http://www.abc.gob.bo/creaci%C3%B3n-de-la-abc-0>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Memoria Institucional**. 2013. Disponível em: <http://www.abc.gob.bo/sites/default/files/memoria_abc_2013_0.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

AGENCIA DE INFORMACIÓN PARAGUAYA (AGENCIA IP). **Paraguay ratifica interés de integrar corredor bioceánico desde Carmelo Peralta**. Asunción, 23 mar. 2017. Disponível em: <http://www.ip.gov.py/ip/paraguay-ratifica-interes-de-integrar-corredor-bioceanico-desde-carmelo-peralta/>. Acesso em: jul. 2017.

AGENCIA EFE. **Evo Morales busca retomar con Kuczynski el proyecto de tren bioceánico**. 2016. Disponível em: <http://www.efe.com/efe/america/portada/evo-morales-busca-retomar-con-kuczynski-el-proyecto-de-tren-bioceanico/20000064-3045840>. Acesso em: jul. 2017.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (ANTSV). **Inicio**. [201-?]. Disponível em: <http://www.antsv.gov.py/>. Acesso em: ago. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Anuário Estatístico de Turismo 2017 - Ano Base 2016**. Brasília, DF, [201-?]. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Documentos de porte obrigatório durante a prestação do serviço**. [201-]a. Disponível em: <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**. [201-]b. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/informacoes_para_empresas/regular_rodoviario/4470/passo_a_passo_da_transportadora.pdf>. Acesso em: maio. 2017.

_____. **Produtos Perigosos**. 2017a. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/cargas/Produtos_Perigosos.html>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Requerimento de licença complementar**. 2017b. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/instrucoes_lc_habilitacao_renovacao_e_cadastro_de_representante_legal.pdf>. Acesso em: maio. 2017.

_____. **Transporte Multimodal**. Brasília, [20--]. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/carga/multimodal/otm.asp>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **TRIC em números**. 2017c. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>. Acesso em: jul. 2017.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Relevamiento consolidado comparativo de las normas vigentes y los compromisos asumidos en el transporte por carretera regional de cargas y pasajeros**. 2003. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/10bad9a49fdf9a3303256aa70062a7eb/063eed1d61eae9a703256e66006595b3/$FILE/156.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

BANCO INTERAMERICANO DE DESAROLLO. **Anuario estadístico de transporte de carga y logística**. Abr. 2015. Disponível em: <https://publications.iadb.org/handle/11319/6885?locale-attribute=es&>. Acesso em: jul. 2017.

BANCO MUNDIAL. **International LPI Global Ranking**. 2016. Disponível em: <https://lpi.worldbank.org/international/global>. Acesso em: jul. 2017.

BOLÍVIA. Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV). **Informe de Gestión 2015**. La Paz. 2015. Disponível em: <https://www.oopp.gob.bo/uploads/INFORME_DE_GESTION_2015.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Unidad de Servicios a Operadores (USO):** Quienes Somos. La Paz. [201-]. Disponível em: <https://sionet.oopp.gob.bo/Public/frQuienesSomos.aspx>. Acesso em: jul. 2017.

BRASIL. Governo do Estado do Mato Grosso do Sul (MS). **Seminário Corredor Bioceânico Rodoviário**. 2017a. Disponível em: <http://www.corredorbioceanico.ms.gov.br/>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). **Comex Vis: Países Parceiros**. 2017b. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/comex-vis/frame-pais?pais=per>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Ministério da Integração Nacional (MI). **Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira:** Bases de uma Política Integrada de Desenvolvimento Regional para a Faixa de Fronteira. 2005. Disponível em: <http://www.mi.gov.br/documents/10157/3773138/III+-+A+Zona+de+Fronteira+-+Intera%C3%A7%C3%B5es+com+os+pa%C3%ADses+vizinhos.pdf/a2416f36-0a5d-496f-8f8f-7467eb4e0a5b>. Acesso em: maio. 2017.

_____. Ministério das Relações Exteriores (MRE). Como exportar: **Bolívia.** 2011. Disponível em: <https://investexportbrasil.dpr.gov.br/arquivos/Publicacoes/ComoExportar/CEXBolivia.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Ministério das Relações Exteriores (MRE). Como Exportar: **Paraguai**. Brasília, DF, jan. 2016. Disponível em: <https://investexportbrasil.dpr.gov.br/arquivos/Publicacoes/ComoExportar/CEXParaguai.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Ministério das Relações Exteriores (MRE). **República do Paraguai**. Brasília, DF, [201-?]b. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/5635-republica-do-paraguai>. Acesso em: jul. 2017.

BRASIL. Ministério dos Transportes (MT). Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). **Instruções para a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos no âmbito nacional**. Rio de Janeiro, 5 set. 2000. Disponível em: <http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais/manuais/documentos/708_dner-iftrppan.pdf>. Acesso em: nov. 2017.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). **Brasil, Bolívia, Peru, Paraguai e Uruguai debatem Corredor Ferroviário Bioceânico**. Brasília, DF, 24 mar. 2017. Disponível em: <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/4641-brasil,-bol%C3%ADvia,-peru,-paraguai-e-uruguai-debatem-corredor-ferrovi%C3%A1rio-bioce%C3%A2nico.html>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). **Transporte Ferroviário**. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/transporte-ferroviario-relevancia.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Ministério do Turismo (MTur). **Anuário Estatístico de Turismo:** 2017. Brasília, 2017c. 371 p. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>. Acesso em: maio. 2017.

_____. Ministério do Turismo (MTur). **Anuário Estatístico de Turismo:** 2016. Brasília, 2016. 244 p. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>. Acesso em: maio. 2017.

CÉDRIC GOUVERNEUR. **Le Monde Diplomatique (Org.). O CONFLITO PELO ACESSO AO MAR: A Bolívia de olho no mar**. 2015. Disponível em: <http://diplomatique.org.br/a-bolivia-de-olho-no-mar/>. Acesso em: jul. 2017.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. The World Fact Book: South America**: Bolivia**. 2017a. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/bl.html>. Acesso em: jul. 2017.

_____. The World Fact Book: South America: **Brazil.** 2017b. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/br.html>. Acesso em: jul. 2017.

_____. The World Fact Book: South America: **Paraguay**. 2017c. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/uy.html>. Acesso em: jun. 2017.

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. D**irección del Registro de Automotores**. [201-]. Disponível em: <http://www.pj.gov.py/contenido/155-direccion-del-registro-de-automotores/155>. Acesso em: ago. 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.

DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS. **La Aduana**: Historia de la DNA. [2010?]. Disponível em: <http://www.aduana.gov.py/direccion-nacional-aduana.html>. Acesso em: ago. 2017.

DIRECCIÓN NACIONAL DE FISCALIZACIÓN Y RECAUDACIONES (DNFR). **Inspección Técnica Vehicular**. 2017. Disponível em: <http://www.policiadnfr.gob.bo>. Acesso em: ago. 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Resoluções AET**. 2014. Última atualização: 2017. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-

rodoviarias/sistema-de-gerenciamento-de-autorizacao-especial-de-transito-siaet/resolucao-aet>. Acesso em: maio. 2017.

DIRECCIÓN NACIONAL DE LA PATRULLA CAMINERA. Institucional: **Misión y Visión**. [201-?]a. Disponível em: <http://www.caminera.gov.py/main_menus/verMenu/68>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Institucional: **Antecedentes e Historia**. [201-?]b. Disponível em: <http://www.caminera.gov.py/main_menus/verMenu/34>. Acesso em: ago. 2017.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). **Anuario Estadístico de Transporte 2015**. San Lorenzo, abr. 2017a. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/anuario2015.PDF>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Institución**: Misión/Visión, Autoridades. San Lorenzo, [201-?]. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/autoridades.html>. Acesso em: ago. 2017.

_____. **Normativa vigente para mercancías peligrosas**. 2017b. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/cp_normativa.html>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Pasajeros Internacional**. [201-?]b. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/pinternacional.html>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Requisitos para Carga Internacional**. 2017. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/tp_requisitos_internac.html>. Acesso em: nov. 2017.

_____. **Transporte de Carga Internacional**. [201-?]a. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/tp_presentacargaInter.html>. Acesso em: jul. 2017.

EL COMERCIO. **Perú apoya proyecto de tren bioceánico que atraviese Bolivia**: Ministro Vizcarra dice esperar que estudios de factibilidad salgan rápido. Perú descartaría así tren bioceánico Perú-Brasil. 13 oct. 2016. Disponível em: <http://elcomercio.pe/economia/negocios/peru-apoya-proyecto-tren-bioceanico-que-atraviese-bolivia-noticia-1938683?ref=flujo_tags_548158&ft=nota_1&e=titulo>. Acesso em: jul. 2017.

EMPRESA FERROVIARIA ANDINA (FCA). **Memoria Anual 2015**. Disponível em: <http://www.fca.com.bo/docs/memorias/Memoria2015.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FIESC). **Projeto Sul Competitivo: Capítulo V – Análise da situação econômica e logística dos países do Mercosul**. Disponível em: <https://fiesc.com.br/sites/default/files/medias/projeto_sul_competitivo_-_relatorio_segunda_fase_-_capitulo_5.pdf>. Acesso em: maio. 2017.

FERROVIARIA ORIENTAL (FO). **Memoria Anual 2015**. 2015. Disponível em: <http://www.fo.com.bo/AcercaDeNosotros/Publicaciones/01.%20Memoria%20Anual/Memoria%20-%20FO%202015.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

FUNDACIÓN SUIZA DE COOPERACIÓN PARA EL DESARROLLO TÉCNICO (SWISSCONTACT). **Parque Vehicular en Bolivia - Estado y Control**. La Paz, Bolivia. 2011. Disponível em: <http://saludpublica.bvsp.org.bo/textocompleto/bvsp/boxp68/parque-vehicular.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA (INE). **Exportaciones**. Disponível em: <http://www.ine.gob.bo/index.php/comercio-exterior/introduccion-2>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Importaciones**. Disponível em: <http://www.ine.gob.bo/index.php/comercio-exterior/introduccion-3>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Turismo**. Disponível em: <http://www.ine.gob.bo/index.php/estadisticas-por-actividad-economica/industria-manufacturera-y-comercio-8>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Transporte y Comunicaciones: Anuarios 2014**. 2014. Disponível em: <http://www.ine.cl/estadisticas/economicas/transporte-y-comunicaciones>. Acesso em: maio. 2017.

LA RAZÓN. **Revisión técnica vehicular llegó solo al 28,2%**. 2016. Disponível em: <http://www.la-razon.com/ciudades/DNFR-revision-tecnica-vehicular-llego-solo_0_2418358154.html>. Acesso em: ago. 2017.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS (OEA). **Sistema Jurídico do Paraguai**. Rede Hemisférica de Intercâmbio de Informação para a Assistência Mútua em Matéria Penal e Extradição, [201-?]. Disponível em: <https://www.oas.org/juridico/mla/pt/pry/por_pry-int-desc-system.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

OBSERVATÓRIO GEOGRÁFICO DE AMÉRICA LATINA. **Fronteira Brasil-Bolívia: Interações e características do espaço fronteiriço**. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geopolitica/13.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TURISMO. **Informe Turístico Internacional Año 2015**. 2016. Disponível em: <http://www.observatorionacionaldeturismo.gov.py/index.php/estadisitcas/encuestas>. Acesso em: jul. 2017.

OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY (OEC). **Paraguay**. [201-?]. Disponível em: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/pry/>. Acesso em: jul. 2017.

OPINIÓN. **La Ley de Transporte norma la inspección, pero no se aplica**. Cochabamba. 2016. Disponível em: <http://www.opinion.com.bo/opinion/informe_especial/2016/0117/suplementos.php?id=8161>. Acesso em: ago. 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>. Acesso em: abr. 2017.

_____. **UN Comtrade Database**. Disponível em: <https://comtrade.un.org/data/>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Sistema Jurídico da Bolívia**. Disponível em: <https://www.oas.org/juridico/mla/pt/bol/por_bol-int-desc-system.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

PARAGUAI. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). **El Ministerio – Misión y Visión**. Assunção, [2014]a. Disponível em: <http://www.mopc.gov.py/mision-y-vision-i3>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). **El Ministerio – Objetivos y Funciones.** Assunção, [2014]b. Disponível em: <http://www.mopc.gov.py/objetivos-y-funciones-i4>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). **Manual de Carreteras del Paraguay**: Normas para Señalización y Seguridad Vial. Assunção, 2011, p. 2. Disponível em: <http://www.mopc.gov.py/userfiles/files/Senalizacion%20Vertical.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). **Red Vial:** Mapa del Paraguay Red Vial 2017. Assunção, 2017. Disponível em: <http://www.mopc.gov.py/red-vial-s1>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). **Viceministerio de Transporte.** Assunção, [2014]. Disponível em: <http://www.mopc.gov.py/viceministerio-de-transporte-i31>. Acesso em: ago. 2017.

REUNIÃO BILATERAL BRASIL E BOLÍVIA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 15., 13 e 14 de julho de 2017, Corumbá. **Atas...** Corumbá: ATIT, 2017. Disponível em: < https://sionet.oopp.gob.bo/Public/doc/Acta_XV_reunion_Bilateral_Brasil-Bolivia_13_al_14_07_2017.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

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.

REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA BILATERAL BRASIL E PARAGUAI DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 6 e 7 de abril de 2017, Foz do Iguaçu. **Atas...** Foz do Iguaçu: ATIT, 2017. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/51521/Reuniao_Extraordinaria_Bilateral_Brasil_e_Paraguai_dos_Organismos_Competentes_de_Aplicacao_do_ATIT.html>. Acesso em: set. 2017.

REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTE", 50., 1º a 3 de junho de 2016, Montevidéu. **Atas...** Montevidéu: Mercosul, 2016. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/47432/L_Reuniao_Ordinaria_do_Subgrupo_de_Trabalho_n_5__Transporte_.html>. Acesso em: set. 2017.

RIVEROS, FERNANDO. Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO). **The Gran Chaco**. [201-?]. Disponível em: <http://www.fao.org/ag/AGP/agpc/doc/Bulletin/Granchaco.htm>. Acesso em: jul. 2017.

SÁ NETO, Clarindo Epaminondas de; CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **O direito internacional de acesso ao mar: a problemática entre Bolívia e Chile**. Universitas Jus, Brasília, v. 2, n. 26, p.55-64, 2015. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/jus/article/viewFile/3002/2818>. Acesso em: jul. 2017.

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE OPERADORES (SIO). **Unidad de servicios a operadores costo por trámite**. 2017. Disponível em: <https://sionet.oopp.gob.bo/Public/doc/TripticoCostosUSO.pdf>. Acesso em: nov. 2017.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). **Busca de atos normativos**. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/biblioteca.aspx>. Acesso em: maio. 2017.

_____. **DPVAT**. Disponível em: <http://www.susep.gov.br/setores-susep/cgpro/dpvat>. Acesso em: maio. 2017.

TUDO SOBRE SEGUROS (TSS). **Entenda o seguro Carta Azul**. Disponível em: <http://www.tudosobreseguros.org.br/portal/pagina.php?l=726#o-que-e-o-seguro-carta-azul>. Acesso em: maio. 2017.

_____. **Entenda o seguro de transportes**. Disponível em: <http://www.tudosobreseguros.org.br/portal/pagina.php?l=324#quais_sao_RC>. Acesso em: maio. 2017.

UNIVERSITAT POMPEU FABRA. **Comunidade Andina (CAN)**. Disponível em: <https://www.upf.edu/integracionenamerica/comunidadandina/>. Acesso em: maio. 2017.

NORMATIVAS

ADUANA NACIONAL DE BOLÍVIA. Circular n. 171, de 4 de agosto de 2016. **Gaceta Oficial**, Asunción, 4 ago. 2016. Disponível em: <http://www.aduana.gob.bo/aduana7/sites/default/files/kcfinder/files/circulares/circular1712016.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Circular n. 197, de 28 de agosto de 2002. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 28 ago. 2002. Disponível em: <http://www.aduana.gob.bo/archivos/circular1972002.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Circular n. 182, de 21 de agosto de 2000. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 21 ago. 2000. Disponível em: <http://www.aduana.gob.bo/archivos/circular1822000.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Deliberação n. 38, de 22 de fevereiro de 2013. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 fev. 2013. Disponível em: <http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Attachments/465816/RESPOSTA_PEDIDO_PORTARIAS%20DNIT.compressed.pdf>. Acesso em: nov. 2017.

_____. Resolução n. 18, de 23 de maio de 2002. Fixa os critérios para a divulgação e tramitação de pedidos relativos aos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 mai. 2002a. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=98757>. Acesso em: jun. 2017.

_____. 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. 2003a. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/1161/Resolucao_n__161.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 233, de 25 de junho de 2003. Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 jul. 2003b. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=99649>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolução n. 420, de 12 de fevereiro de 2004. Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, DF, 12 fev. 2004a. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=100652>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolução n. 442, de 17 de fevereiro de 2004. 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, 23 mar. 2004b. Disponível em: <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. 2004c. Disponível em: <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>. 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>. 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>. 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. 2006d. Disponível em: <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. 2006e. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelink.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>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 3.075, de 26 de março de 2009. Regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, referentes ao serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, 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>. 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 maio, 2011a. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelink.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. 2011b. Disponível em: <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. 2011c. Disponível em:

<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 2012. 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. 2012. 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. 2014a. Disponível em: <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. 2014b. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/29092/Resolucao_n__4287.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 4.348, de 5 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. 2014c. Disponível em: <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>. 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>. 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>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 5.040, de 03 de março de 2016. Altera o Anexo da Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro de 2016. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 mar. 2016b. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/46090/Resolucao_n__5040.html>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 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, 2 maio, 2016c. Disponível em: <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 julho 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, 23 jun. 2016d. Disponível em: <http://onibusbrasil.com/antt/resolucao.php?id=6356>. 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. 2016e. Disponível em: <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 9 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, 9 fev. 2017a. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/50865/Resolucao_n__5285.html>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 5.369, de 29 de junho de 2017. 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, 30 jun. 2017b. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/51904/Resolucao_n__5369.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 5.377, de 29 de junho de 2017. Altera o caput do artigo 2º da Resolução ANTT nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, DF, 3 jul. 2017. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/51930/Resolucao_n__5377.html>. Acesso em: ago. 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**. 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**. Adopta una norma jurídica única a aplicar en el transporte internacional terrestre. 1º jan. 1990. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/a0b442a36c50c2d20325682500602655?OpenDocument>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Primer Protocolo Adicional, de 15 de abril de 1994. Regía como Reglamento de infracciones y sanciones**. El presente Protocolo ha quedado derogado en virtud del Segundo Protocolo Adicional al AAP.A14TM n. 3, que establece en su Art 14 lo siguiente: "El presente Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones sustituye al que se encontraba en aplicación hasta la fecha, entre los países signatarios.". 15 abr. 1994. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/c7dbac686fff768f03256825006063a1?OpenDocument>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Segundo Protocolo Adicional, de 16 de fevereiro de 2005. Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones, deja sin efecto el Primer Protocolo Adicional al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre. 16 fev. 2005. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/c59c466e99a4609e03256fab005ccea9?OpenDocument>. Acesso em: jun. 2017.

BOLIVIA. Decreto Ley n. 10.735, de 23 de fevereiro de 1973. Aprueba el Código Nacional de Transito. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 23 fev. 1972. Disponível em: <http://www.derechoteca.com/gacetabolivia/decreto-supremo-12926-del-03-octubre-1975/>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 71, de 9 de abril de 2009. Crea las autoridades de Fiscalización y Control Social en los Sectores regulados que indica y determina su estructura organizativa; define competencias y atribuciones. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 9 abr. 2009a. Disponível em: <http://www.ababolivia.org/archivos/soat/ds%2025785.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 246, de 11 de agosto de 2009. El presente Decreto Supremo tiene por objeto modificar el Decreto Supremo Nº 28710, de 11 de mayo de 2006, que reglamenta las actividades de los Subsectores del Transporte, modificado por el Decreto Supremo Nº 28876, de 4 de octubre de 2006. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 15 ago. 2009. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DS-N246.xhtml>. Acesso em: nov. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 420, de 3 de fevereiro de 2010. Regulación del transporte interdepartamental. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 3 fev. 2010a. Disponível em: <http://www.redunitas.org/DS%200420%20DEL%2003%20FEBRERO%202010%20-%20SEGURIDAD%20VIAL-%20GACETA%20BOLIVIA.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 659, de 6 de outubro de 2010. Reglamenta los mecanismos de control, fiscalización y seguridad vial en el sector de transporte automotor público terrestre de pasajeros, establecidos en el Decreto Supremo Nº 0420, de 3 de febrero de 2010. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 3 fev. 2010b. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DS-N659.xhtml>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 2.476, de 5 de agosto de 2015. Reglamento a la ley nº 401 de celebración de tratados. **Gaceta Oficial de Bolivia**, Sucre, 5 ago. 2015a. Disponível em: <http://gacetaoficialdebolivia.gob.bo/index.php/normas/descargar/153257>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 2.920, de 28 de setembro de 2016. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 28 set. 2016a. Disponível em: <http://www.derechoteca.com/gacetabolivia/decreto-supremo-20618-del-22-noviembre-1984/>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 3.031, de 28 de dezembro de 2016. Aprueba el Reglamento de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Vía Férrea, que en Anexo forma parte integrante del presente Decreto Supremo. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 28 dez. 2016b. Disponível em: <http://www.derechoteca.com/gacetabolivia/decreto-supremo-no-3031-del-28-de-diciembre-de-2016/>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 12.926, de 3 de outubro de 1975. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 3 out. 1975. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/index.php/normas/descargar/5893>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 20.618, de 22 de novembro de 1984. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 22 nov. 1984. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DS-N2920.html>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 24.176, de 8 de dezembro de 1995. Se aprueba la reglamentación de la Ley del Medio Ambiente. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 8 dez. 1995. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/index.php/normas/descargar/10074>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 24.327, de 28 de junho de 1996. Ley de Cargas. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 28 jun. 1996a. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DS-24327.xhtml>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 25.785, de 25 de maio 2000. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 25 maio, 2000a. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DS-N071.xhtml>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 25.870, de 11 de agosto de 2000. Reglamento a le Ley General de Aduanas. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 11 ago. 2000b. Disponível em: <http://www.aduana.gob.bo/aduana7/sites/default/files/kcfinder/files/COM_.%20REGLAMENTO%20A%20LEY%20DE%20ADUANAS.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 25.959, de 21 de outubro de 2000. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 21 out. 2000c. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DS-25959.xhtml>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 28.139, de 17 de maio de 2005. Modificaciones y aclaraciones en el Reglamento en Materia de Contaminación Atmosférica. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 17 maio. 2005. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/index.php/normas/descargar/36050>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 28.631, de 8 de março de 2006. Reglamento a la Ley de Organización del Poder Ejecutivo. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 8 mar. 2006a. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DS-28631.xhtml>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 28.710, de 11 de maio de 2006. El presente Decreto Supremo tiene por objeto, reglamentar las actividades de los subsectores del transporte. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 15 mayo 2006b. Disponível em: <http://www.lexivox.org//norms/BO-DS-28710.html>. Acesso em: nov. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 28.876, de 4 de outubro de 2006. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 4 out. 2006c. Disponível em: <http://www.lexivox.org//norms/BO-DS-28876.html>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 28.946, de 25 de novembro de 2006. Reglamento Parcial a la Ley 3.507- Administradora Boliviana de Carreteras (ABC). **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 25 nov. 2006d. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DP-28946.xhtml>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 28.948, de 25 de novembro de 2006. El presente D.S. tiene por objeto, crear la entidad pública Vías Bolívia con la finalidad de administrar directamente los peajes, pesajes, control de pesos y dimensiones de la Red Vial Fundamental de carreteras. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 25 nov. 2006e. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DS-28948.xhtml>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto Supremo n. 29.894, de 7 de fevereiro de 2009. Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 7 fev. 2009b. Disponível em: <http://www.lexivox.org//norms/BO-DS-29894.html>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 165, de 16 de agosto de 2011. Ley general de transporte. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 16 ago. 2011. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/index.php/normas/descargarPdf/139421>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 401, de 18 de setembro de 2013. Ley de Celebración de tratados. **Gaceta Oficial** del Estado Plurinacional de Bolívia, Sucre, 18 set. 2013a. Disponível em: <http://www.cancilleria.gob.bo/webmre/sites/default/files/marco_legal/3.%20LEY%20N%C2%BA%20401%20DE%20CELEBRACI%C3%93N%20DE%20TRATADOS.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Ley n. 441, de 25 de novembro de 2013. Ley de control de pesos y dimensiones vehiculares en la red vial fundamental. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 25 nov. 2013b. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/index.php/normas/descargar/143879>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 737, de 21 de setembro de 2015. Se modifica el Artículo 37 de la Ley n. 1.883 de 25 de junio de 1998, de Seguros. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 14 nov. 2015b. Disponível

em: <http://aplicaciones.aps.gob.bo/ResolucionesABM/Datos/Resoluciones/RAIS-0890-08.PDF>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.158, de 30 de maio de 1990. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 30 jun. 1990. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-L-1158.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.333, de 27 de abril de 1992. Ley del Medio Ambiente. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 27 abr. 1992. Disponível em: <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/bo/bo056es.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.698, de 12 de julho de 1996. Se aprueba y ratifica el Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 12 jul. 1996b. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/index.php/normas/descargar/21813>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.769, de 10 de março de 1997. Elévase a rango de Ley, el Decreto Supremo n. 24327 de 28 de junio de 1996. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 10 mar. 1997b. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/index.php/normas/descargar/22175>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.883, de 29 de janeiro de 2014. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 29 jan. 2014. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DS-N1883.xhtml>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.990, de 28 de julho de 1999. Ley General de Aduanas. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 28 jul. 1999b. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-L-1990.xhtml>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 14.379, de 25 de fevereiro de 1977. Código de Comercio. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 25 fev. 1977. Disponível em: <http://www.derechoteca.com/gacetabolivia/codigo-de-comercio-boliviano-vigente-y-actualizado/>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 3.351, de 21 de fevereiro de 2006. Ley de Organización del Poder Ejecutivo. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 21 fev. 2006f. Disponível em: <http://www.mineria.gob.bo/juridica/20060221-12-31-38.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 3.507, de 27 de outubro de 2006. Crea la Administración Boliviana de Carreteras encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 27 out. 2006g. Disponível em: <http://www.abc.gob.bo/sites/default/files/ley_no_3507_de_creacion_de_la_abc.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 3.988, de 18 de dezembro de 2008. Eleva a rango de Ley el Decreto Ley n. 10.135. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 18 dez. 2008. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/index.php/normas/descargar/27886>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución MOPSV n. 27, de 30 de janeiro de 2017. Aprobar el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Ferroviario. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 30 jan. 2017. Disponível em: <https://bolivia.infoleyes.com/norma/6370/resoluci%C3%B3n-ministerial-mopsv-2017-027>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución MOPSV n. 356, de 12 de novembro de 2010. Apruébase el Manual de procesos y procedimientos de la Unidad de Servicios a Operadores - USO. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 12 nov. 2010c. Disponível em: <https://sionet.oopp.gob.bo/Public/doc/Manual_USO.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución Suprema n. 187.444, de 8 de junho de 1978. Apruébase el Reglamento del Código Nacional de Tránsito. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 8 jun. 1978. Disponível em: <https://bolivia.infoleyes.com/norma/3136/resoluci%C3%B3n-suprema-187444>. Acesso em: ago. 2017.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 out. 1988a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Decreto n. 875, de 19 de julho de 1993. Promulga o Texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, DF, 19 jul. 1993. Disponível em: <https://www.observatorioderesiduos.unb.br/painel/assets/uploads/files/5d0e6-152935.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Decreto n. 1.563, de 19 de julho de 1995. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 jul. 1995. Disponível em: <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. 1996a. 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 4 de março de 1996. Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 mar. 1996b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d1832.htm>. Acesso em: jul. 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, 17 abr. 1996c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/D1866.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>. 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. 1998b. Disponível em: <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. 1998c. Disponível em: <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. 2001a. Disponível em: <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>. 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>. 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. 2009b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Decreto n. 8.083, de 26 de agosto de 2013. Altera o Decreto n. 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 e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26 ago. 2013a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8083.htm>. Acesso em: jun. 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. 2013c.

Disponível em: <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. 2016a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/D8875.htm>. Acesso em: jul. 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, 22 mar. 1967. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/d61867.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 maio, 1988b. Disponível em: <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. 1990a. Disponível em: <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. 1990b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99704.htm>. Acesso em: jun. 2017.

_____. 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>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Decreto-Lei n. 2.063, de 6 de outubro de 1983. Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do serviço de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos e dá outras providências. **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>. Acesso em: jul. 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. 1995a. Disponível em: <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. 1995b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc06.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF n. 58, de 27 de agosto de 1991. Institui o Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário – CRT. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 ago. 1991a. Disponível em: <https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiayvnZ9u_VAhUGi5AKHWleAMYQFggnMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.guiadotrc.com.br%2Farquivos%2Fdownload.php%3Farquivo%3Dinstnorm58.pdf&usg=AFQjCNGKg389rM8Je31jiGYtVFOwrrYw_w>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Instrução Normativa DPRF n. 56, de 23 de agosto de 1991. Institui o Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA e estabelece normas para sua emissão e utilização. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 ago. 1991b. Disponível em: <https://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/admissao-temporaria/legislacao/instrucoes-normativas-1/instrucao-normativa-no-56-de-23-08-1991>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Instrução Normativa SRF n. 60, de 8 de novembro de 1996. Estende aos países do Cone Sul, não integrantes do MERCOSUL, as disposições da Instrução normativa SRF nº 56, 23/8/91. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 nov. 1996. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=14028f>. Acesso em: nov. 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. 8.078, de 11 setembro de 1990. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 fev. 1990n. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 fev. 1995c. Disponível em: <http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei%208.987-1995?OpenDocument>. Acesso em: jul. 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>. 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. 1998d. Disponível em: <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. 2001b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. 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 em: <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 n. 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 n°s 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 n° 2.433, de 19 de maio de 1988; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 maio, 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11482.htm>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Lei n. 11.910, de 18 de março de 2009. Estabelece a obrigatoriedade de uso do equipamento suplementar de retenção - air bag. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 mar. 2009c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11910.htm>. Acesso em: ago. 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>. 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. 2009d. Disponível em: <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. 2014a.

Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12966.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Lei n. 12.996, de 18 de junho de 2014. Altera as Leis nos 12.715, de 17 de setembro de 2012, que institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVAR-AUTO, 12.873, de 24 de outubro de 2013, e 10.233, de 5 de junho de 2001; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 jun. 2014b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/Lei/L12996.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Norma de Execução CIEF/CSA n. 01, de 10 de outubro de 1991. Estabelece procedimentos para o preenchimento e trâmites aduaneiros do Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 out. 1991c. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=20127>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Portaria MT n. 22/2001, de 19 janeiro de 2001. Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no MERCOSUL. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 jan. 2001c. Disponível em: <http://www2.transportes.gov.br/BaseJuridica/Detalhe.asp?Codigo=5387>. Acesso em: jul. 2017.

_____ . Portaria n. 349, de 4 de junho de 2002. Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Âmbito Nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, DF, 10 jun. 2002. Disponível em: <http://www2.transportes.gov.br/BaseJuridica/Detalhe.asp?Codigo=361>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 dez. 1993. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=133>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 18, de 6 de maio de 1986. Dispõe sobre a criação do Programa de Controle de Poluição do Ar por veículos Automotores – PROCONVE. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 jun. 1986. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=41>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 10 jan. 2001d. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=270>. Acesso em: jun. 2017.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Decisión n. 290, de 21 de março de 1991. Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera. **Secretaría General de la Comunidad Andina**, Lima, 21 mar. 1991. Disponível em: <intranet.comunidadandina.org/../decisiones/DEC290.doc>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Decisión n. 398, de 17 de janeiro de 1997. Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera. **Secretaría General de la Comunidad Andina**, Peru, 17 jan. 1997a. Disponível em: <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/DEC398.doc>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Decisión n. 399, de 17 de janeiro de 1997. Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. **Secretaría General de la Comunidad Andina**, Lima, 17 jan. 1997b. Disponível em: <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/DEC399.doc>. 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. **Secretaría General de la Comunidad Andina**, Lima, 16 ago. 1999a. Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/decisiones/DEC467S.asp>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decisión n. 491, de 9 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, 9 fev. 2001. Disponível em: <intranet.comunidadandina.org/Documentos/../DEC491.doc>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Decisión 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.

_____. Resolución n. 300, de 7 de outubro de 1999. Reglamento de la Decisión 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera). **Secretaría General de la Comunidad Andina**, Lima, 07 out. 1999b. Disponível em: <intranet.comunidadandina.org/../resoluciones/RESo300.doc>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolución n. 331, de 4 de março de 1993. Transporte Multimodal. **Secretaría General de la Comunidad Andina**, Santafé de Bogotá, 4 mar. 1993. Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/Dec331s.asp>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolución n. 617, de 1º de janeiro de 2006. Tránsito Aduanero Comunitario. **Secretaría General de la Comunidad Andina**, Lima, 1º jan. 2006. Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC617s.asp>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolución n. 718, de 26 de abril de 2003. Criterios para calificar la idoneidad del transportista internacional de pasajeros por carretera. **Secretaría General de la Comunidad Andina**, Lima, 16 ago. 2003a. Disponível em: <https://www.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/transporte_internacional/documentos/comunidad-andina/Gace924.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución 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.

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 6 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. 1998a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao014_98.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 35, de 21 de maio de 1998. Estabelece método de ensaio para medição de pressão sonora por buzina ou equipamento similar. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 maio, 1998b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao035_98.doc>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 43, de 21 de maio de 1998. Complementa a Resolução n. 14/98, que dispõe sobre equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 maio, 1998c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao043_98.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 48, de 21 de maio de 1998. Estabelece requisitos de instalação e procedimentos para ensaios de cintos de segurança. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 maio, 1998d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao048_98.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 62, de 21 de maio de 1998. Estabelece o uso de pneus extralargos e define seus limites de peso. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 maio, 1998e. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao062_98.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 87, de 4 de maio de 1999. Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 maio, 1999a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao087_99.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 92, de 4 de maio de 1999. Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 maio, 1999b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao092_99.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 128, de 6 de agosto de 2001. Estabelece a obrigatoriedade de utilização de dispositivo de segurança para prover melhores condições de visibilidade diurna e noturna em veículos de transporte de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 set. 2001. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao128_01.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 132, de 12 de abril de 2002. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 abr. 2002. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao132_02.doc>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 157, de 22 de abril de 2004. Fixa especificações para os extintores de incêndio, equipamento de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semi-reboque, de acordo com o Artigo 105 do Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 7 maio, 2004. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao048_98.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 181, de 1º de setembro de 2005. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1º set. 2005. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao181_05.doc>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 196, de 25 de julho de 2006. Fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras e de madeira bruta por veículo rodoviário de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 ago. 2006a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao196_06.pdf>. 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. 2006b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao205_06.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 nov. 2006c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_210.rtf >. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 211, 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 nov. 2006d. Disponível em:

<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_211.rtf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 216, de 14 de dezembro de 2006. Fixa exigências sobre condições de segurança e visibilidade dos condutores em pára-brisas em veículos automotores, para fins de circulação nas vias públicas. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 dez. 2006e. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_216.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 223, de 9 de fevereiro de 2007. Altera a Resolução n. 157/2004, de 22 de abril, do CONTRAN, que fixa as especificações para os extintores de incêndio. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 fev. 2007a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_223.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 224, de 9 de fevereiro de 2006. Estabelece requisitos de desempenho dos sistemas limpador e lavador do pára-brisa para fins de homologação de veículos automotores. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 fev. 2006f. Disponível em: <http://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelink.php?numlink=1-48-34-2006-02-09-224>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 225, de 9 de fevereiro de 2007. Estabelece requisitos de localização, identificação e iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas piloto. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 mar. 2007b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_225.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 226, de 9 de fevereiro de 2007. Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 mar. 2007c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_226.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 227, de 9 de fevereiro de 2007. Estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 mar. 2007d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_225.pdf>. Acesso em: jul. 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 maio, 2007e. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_238.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 246, de 27 de julho de 2007. Altera a Resolução n. 196, de 25 de julho de 2006, do CONTRAN, que fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras de madeira bruta por veículo rodoviário de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 01 ago. 2007f. Disponível em:

<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_246.pdf>. Acesso em: jul. 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. 2007g. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_247.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 254, de 26 de outubro de 2007. Estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 nov. 2007h. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_254.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 272, de 14 de fevereiro de 2008. Altera a redação do art. 9º da Resolução n. 157, de 22 de abril de 2004, do CONTRAN, que fixa especificações para os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 mar. 2008a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_272.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 294, de 17 de outubro de 2008. Altera a Resolução n. 227/2007, de 9 de fevereiro, do CONTRAN, que estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 out. 2008b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_294.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 305, de 6 de março de 2009. Estabelece requisitos de segurança necessários à circulação de Combinações para Transporte de Veículo e Cargas Paletizadas – CTVP. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 mar. 2009a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_305_09.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 311, de 3 de abril de 2009. Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva - Air Bag. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 7 abr. 2009b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_311_09.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 317, de 5 de junho de 2009. Estabelece o uso de dispositivos retrorrefletivos de segurança nos veículos de transporte de cargas e de transporte coletivo de passageiros em trânsito internacional no território nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 jun. 2009c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_317_09.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 318, de 5 de junho de 2009. Estabelece limites de pesos e dimensões para circulação de veículos de transporte de carga e transporte coletivo de passageiros em viagem internacional pelo território nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 jun. 2009d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_318_09.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 333, de 6 de novembro de 2009. Restabelece a vigência da Resolução n. 157, de 22 de abril de 2004, dando nova redação ao artigo 8º, que fixa especificações para os extintores de incêndio sendo equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semi-reboque. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 nov. 2009e. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_333_09.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 341, de 25 de fevereiro de 2010. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 fev. 2010a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_341_10.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 349, de 17 de maio de 2010. Dispõe sobre o transporte eventual de cargas ou de bicicletas nos veículos classificados nas espécies automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 maio, 2010b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_349_10.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 providencias. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 29 set. 2010c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_359_10.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 366, de 24 de novembro de 2010. Altera dispositivo do Anexo das Resoluções nºs 128/2001 e 132/2002, do Conselho Nacional de Trânsito CONTRAN, que tratam do uso obrigatório de película refletiva. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 nov. 2010d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_366_10.pdf >. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 380, de 28 de abril de 2011. Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas – ABS para veículos de passageiros, cargas e reboques. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 abr. 2011a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_380_10.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 386, de 2 de junho de 2011. Dá nova redação aos artigos 4º e 5º da Resolução CONTRAN n. 254/2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília,

DF, 7 jun. 2011b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolu%C3%A7%C3%A3o%20386.2011.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 394, de 13 de dezembro de 2011. Altera a Resolução 311, de 03 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva – "Air Bag". **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 2011c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_394_11.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 395, de 13 de dezembro de 2011. Altera a Resolução 380, de 28 de abril de 2011, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas – ABS. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 2011d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_395_11.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 406, de 12 de junho de 2012. Altera a Resolução n. 92, de 4 de maio de 1999, que dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 jun. 2012. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO%20406.2012.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 441, de 28 de agosto de 2013. Dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 maio, 2013a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_441_13.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 445, de 25 de junho de 2013. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 jun. 2013b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4452013.pdf>. Acesso em: jun. 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. 2013c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4662013.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 492, de 5 de junho de 2014. Altera o Art. 1º, da Resolução CONTRAN n. 558/1980, que dispõe sobre a fabricação e reforma de pneus. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 jun. 2014a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4922014.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 499, de 28 de agosto de 2014. Altera a Resolução CONTRAN n. 441, de 28 de maio de 2013, que dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas

à circulação pública em todo o território nacional, concedendo prazo para exigência de lona ou dispositivo similar no transporte de cana-de-açúcar e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 set. 2014b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_441_13.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 519, de 29 de janeiro de 2015. Dispõe sobre os procedimentos para avaliação dos sistemas de freios de veículos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 fev. 2015a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5192014.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 525, de 29 de abril de 2015. Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 29 fev. 2015b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 535, de 17 de junho de 2015. Altera a Resolução CONTRAN n. 380, de 28 de abril de 2011, a qual dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas – ABS. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 jun. 2015c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5352015.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 540, de 15 de julho de 2015. Dispõe sobre o conjunto roda e pneu sobressalente de uso temporário e sistemas alternativos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 15 jul. 2015d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5402015.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 552, de 17 de setembro de 2015. Fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 set. 2015e. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5522015.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 556, de 17 de setembro de 2015. Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 set. 2015f. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5562015.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 558, de 15 de abril de 1980. Fabricação e reforma de pneumático com indicadores de profundidade. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 abr. 1980. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/res_ant_1998.zip>. Acesso em: jul. 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. 2015g. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5642015.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 593, de 24 de maio de 2016. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 maio, 2016a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_224.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução n. 597, de 24 de maio de 2016. Altera a Resolução CONTRAN n. 311, de 03 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva - Air Bag. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 maio, 2016b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao59720162.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 631, de 30 de novembro de 2016. Altera a Resolução CONTRAN n. 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30 nov. 2016c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6312016.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 643, de 14 de dezembro de 2016. Dispõe sobre o emprego de película retrorrefletiva em veículos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 dez. 2016d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/RESOLU%C3%87%C3%83O_643.2016.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 645, de 14 de dezembro de 2016. Altera o Anexo I da Resolução CONTRAN n. 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações de fabricação e instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 dez. 2016e. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6452016.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 667, de 18 de maio de 2017. Estabelece as características e especificações técnicas dos sistemas de sinalização, iluminação e seus dispositivos aplicáveis a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, caminhões tratores, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques, novos saídos de fábrica, nacionais ou importados e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 maio, 2017a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6672017.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 674, de 21 de junho de 2017. Altera a Resolução CONTRAN n. 593, de 24 de maio de 2016, que 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26 jun. 2017b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao59720162.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 676, de 21 de junho de 2017. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26 jun. 2017c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6762017.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução n. 703, de 10 de outubro de 2017. Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 out. 2017. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao132_02.doc>. Acesso em: nov. 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-rodoviarias/sistema-de-gerenciamento-de-autorizacao-especial-de-transito-siaet/RESOLUO012016DNITCargasIndivisveis.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE - PARAGUAY (DINATRAN). Resolución del Consejo de la DINATRAN n. 53, de 8 de outubro de 2003. Por la cual se aprueba el Reglamento para el Transporte Nacional e Internacional de Cargas por Carretera. **Gaceta Oficial**, Asunción, 8 out. 2003. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/rcarga5302.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución del Consejo de la DINATRAN n. 216, de 3 de julho de 2012. Por la cual se deja sin efecto la Resolución del Consejo de la Dinatran nº 304/2004, y se establece el reglamento del transporte público de pasajeros modificado y unificado en un solo instrumentro en base a resoluciones emitidas por el Consejo de la Dinatran, conforme a lo establecido en la Ley nº 1.128/1197, sus anexos y sus modificaciones; la Ley nº 3.850/2009 y su reglamento; los decretos emitidos por el Poder Ejecutivo con referencia al servicio de transporte público de pasajeros; y la Resolución del Consejo de la Dinatran nº 290/2010 "Por la cual se etablece la reestructuración orgánica y funcional de la Dirección Nacional de Transporte - Dinatran". **Gaceta Oficial**, Asunción, 5 dez. 2012. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/resoluciones/resol216Reglamento%20del%20Transporte%20P%C3%BAblico%20de%20Pasajeros.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución n. 11, de 24 de fevereiro de 2005. Por la cual se establecen los niveles admisibles de emisión de gases contaminantes a los vehículos. **Gaceta Oficial**, Asunción, 24 fev. 2005. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/resoluciones/res11_05.PDF>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución n. 243, de 14 de setembro de 2006. Por la cual se establecen las documentaciones de porte obligatorio para empresas nacionales y extranjeras que realizan servicios de transporte internacional de cargas y pasajeros. **Gaceta Oficial**, Asunción, 5 dez. 2006. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/resoluciones/2430001.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución n. 341, de 13 de junho de 2016. Por la cual se deja sin efecto la Resolución cd nº 323 de fecha 31 de mayo de 2016 y se modifica parcialmente la resolución cd nº 662/2015 “por la cual establece el regimen de insfracciones y sanciones a ser aplicadas por la direccion nacional de transporte a los propietarios de unidades prestadoras del servicio de

transporte nacional e internacional de cargas y pasajeros, conforme a las facultades conferidas por la Ley nº 1.590/2.000". **Gaceta Oficial**, Asunción, 15 jun. 2016a. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/resoluciones/RESOL341.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución n. 376, de 26 de novembro de 2009. Por la cual se califican situaciones referidas a la prestacion del servicio de transporte publico de pasajeros en la modalidad de permiso ocasional o viaje especial como infracciones y se establece sanciones por su comision. **Gaceta Oficial**, Asunción, 26 nov. 2009a. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/resoluciones/3760001.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución n. 822, de 29 de novembro de 2016. Por la cual se modifica el artículo 2°, apartado II transporte de cargas, inciso (B) infracciones o contravenciones graves de la Resolución CD nº 341 de fecha 16 de junio de 2016. **Gaceta Oficial**, Asunción, 5 dez. 2016b. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOL%20N%C2%BA%20822_2016.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución n. 825, de 30 de novembro de 2016. Por la cual se modifica el artículo 2°, apartado i transporte de pasajeros, inciso (a) Infracciones o contravenciones leves de la1resolución cd n° 341 de fecha 13 de junio de 2016. **Gaceta Oficial**, Asunción, 2 dez. 2016c. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOL%20N%C2%BA%20825_2016.pdf>. Acesso em: ago. 2017

_____. Resolución n. 1.947, de 5 de novembro de 2009. Por la cual se aprueba la vigencia de la resolucion MERCOSUR/GMC/RES 64/08. **Gaceta Oficial**, Asunción, 5 nov. 2009b. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/resoluciones/19470001.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

FERROCARRILES DEL PARAGUAY SA (FEPASA). Estatuto FEPASA. Constituicion de empresa FEPASA. **Escribania Mayor de Gobierno**. 2002. Disponível em: <http://www.fepasa.com.py/legal/estatuto.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución nº 15 del Directorio de FEPASA, de 7 de outubro 2015. Reglamento General de Contrataciones excluidas de la Ley 2051/2003. **Gaceta Oficial**, Asunción, 7 out. 2015. Disponível em: <http://www.fepasa.com.py/legal/reglamentocontratos.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Decisão n. 1, 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. 2, de 5 de agosto de 1994.** Acuerdo sobre transporte de mercancias peligrosas en el Mercosur. Buenos Aires, Argentina, 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. 8, de 15 de dezembro de 1997.** Regime de Infrações e Sanções do acordo sobre transporte de mercadorias perigosas no Mercosul. Montevideo, Uruguai, 15 dez. 1997a. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=2E2783F6A30C4CF8032577140050D99F>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Decisão n. 14, de 17 de dezembro de 1994.** Transporte de productos peligrosos. Ouro Preto, Brasil, 17 dez. 1994b. Disponível em: <http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=279>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Decisão n. 27, de 2 de agosto de 2010.** Código aduaneiro do Mercosul. San Juan. Argentina, 2 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. 2008a. Disponível em: <http://200.40.51.218/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=2C4580D5531D9D0703257598007335D4>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Diretriz n. 20, de 7 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.

_____. **Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do Mercosul**. Protocolo de Ouro Preto. Ouro Preto, Brasil, 17 dez. 1994c. Disponível em: <http://www.mercosur.int/innovaportal/file/721/1/cmc_1994_protocolo_ouro_preto_es.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 6, de 1º de abril de 1992**. Substituição do artigo n. 1 da Resolução n. 9/91. Buenos Aires, Argentina, 1º abr. 1992a. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=F50C56534681DF3C832577D0005AE07C>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 10, de 5 de abril de 2000.** Instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancias peligrosas en el Mercosur. Buenos Aires, Argentina, 5 abr. 2000b. Disponível em: <https://gestorweb.mercosur.int/files/5955199ac9344912d429b3e1>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolucão n. 14, de 13 de maio de 2014.** Régimen de infracciones y sanciones aplicables por incumplimiento de los límites de peso en vehículos de transporte internacional por carretera en el mercosur. Caracas, Venezuela, 13 maio. 2014a. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=0DD8DAEE0B504CCD83257CDA0067500A>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 15, de 13 de maio de 2014.** Valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional. Caracas, Venezuela, 13 maio, 2014b. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=DF407D0FA53F118C83257CDA0056E3B2>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 15, de 22 de junho de 2006**. Aperfeiçoamento do prazo de vigência da inspeção técnica veicular. Buenos Aires, Argentina, 22 jun. 2006. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=6981148D756BA6EF032575980073388A>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 26, de 3 de agosto de 1994.** Ancoragem de assentos. Buenos Aires, Argentina, 03 ago. 1994d. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/PubWeb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM\GestDoc\DocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D8325774B00635D15&archivo=RES_026-1994_PT_Fixa%E7%E3o%20Assentos.doc>. Acesso em: ago. 2017.

_____. **Resolução n. 26, 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. 27, de 3 de agosto de 1994**. Instalação e uso de cintos de segurança. Buenos Aires, Argentina, 03 ago. 1994e. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM/GestDoc/DocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D8325774B00616D96&archivo=RES_027-1994_PT_InstalaUsoCintosSeguran%E7a.doc>. Acesso em: ago. 2017.

_____. **Resolução n. 30, de 3 de agosto de 1994**. Sistema limpador de para-brisas. Buenos Aires, Argentina, 03 ago. 1994f. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM/GestDoc/DocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D83257730006411D4&archivo=RES_030-1994_PT_SistemasLimpiadoresP%E1ra-Brisas.doc>. Acesso em: ago. 2017.

_____. **Resolução n. 32, de 3 de agosto de 1994**. Espelhos retrovisores. Buenos Aires, Argentina, 03 ago. 1997b. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM/GestDoc/DocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D83257734006C5F14&archivo=RES_032-1994_ES_EspejoRetrovis.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. **Resolução n. 32, 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. 34, 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. 62, 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, Uruguai, 13 dez. 1997c. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=D500E8616226D3940325771300527577>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 64, de 28 de novembro de 2008**. Uso de faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros. Brasília, Brasil, 28 nov. 2008b. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5Cpubweb.nsf/404C5DFBE7C7F7DD032581A80064DAD0/$File/RES_064-2008_PT_Faixas%20Refletivas.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. **Resolução n. 65, de 15 de dezembro de 1992**. Pneus, Aros e válvulas. Montevideo, Uruguay, 15 dez. 1992b. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM/GestDoc/DocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D0325771C0061798A&archivo=RES_065_1992_PT_Pneumaticos,%20Aros%20e%20V%E1lvulas.doc>. Acesso em: ago. 2017.

_____. **Resolução n. 65, de 28 de novembro de 2008**. Acordo sobre pesos e dimensões para veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas. Brasília, Brasil, 28 nov. 2008c. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=26ED22FB30E1012C0325766A00686B2B>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 75, de 13 de dezembro de 1997**. Inspeccion técnica vehicular. Montevideo, Uruguai, 13 dez. 1997d. Disponível em: <https://gestorweb.mercosur.int/files/59550c69c9344912d4298cc1>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução n. 83, de 3 de agosto de 199**4. Sistemas de iluminação e sinalização veícular. Buenos Aires, Argentina, 03 ago. 1994g. Disponível em: <http://www.mercosur.int/innovaportal/v/3097/2/innova.front/resoluciones-1994>. Acesso em: ago. 2017.

_____. **Resolução n. 84, de 15 de dezembro de 1994**. Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes. Ouro Preto, Brasil, 12 dez. 1994h. 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, Brasil, 15 dez. 1994i. Disponível em: <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, Brasil, 14 dez. 1996b. Disponível em: <https://gestorweb.mercosur.int/files/59529137c93449103c71346a>. Acesso em: jun. 2017.

PARAGUAY. Constitución de la República de Paraguay, 1992. **Gaceta Oficial**, Asunción, 20 jul. 1992. Disponível em: <http://jme.gov.py/transito/leyes/1992.html>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Decreto n. 3.427, de 18 de maio de 2015. Por el cual se aprueba la relamentación de la ley nacional de tránsito y seguridad vial. **Gaceta Oficial**, Asunción, 18 maio, 2015a. Disponível em: <http://www.mopc.gov.py/mopcweb/userfiles/files/Dto_3427_15%20regamena%20ley%205016%20de%20seguridad.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto n. 4.672, de 6 de janeiro de 2005. Por el cual se reglamenta la Ley n. 2.422/2004, "Codigo Aduanero" y se establece la estructura organizacional de la Dirección Nacional de Aduanas. **Gaceta Oficial**, Asunción, 6 jan. 2005a. Disponível em: <https://serviciosaduanerosycomerciales.wordpress.com/decreto-467205-reglamento-del-codigo-aduanero-ley-242204/>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto n. 6.060, de 25 de julho de 2005. Por el cual se reglamenta la Ley nº 1.295/98, "de Locación, Arrendamiento o Leasing Financiero y Mercantil". **Gaceta Oficial**, Asunción, 25 jul. 2005b. Disponível em: <https://paraguay.justia.com/nacionales/decretos/decreto-6060-jul-25-2005/gdoc/>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto n. 6.139, de 14 de fevereiro de 2011. Por el cual se aprueba el reglamento nacional de inspección técnica vehicular. **Gaceta Oficial**, Asunción, 14 fev. 2011a. Disponível em: <http://www.mopc.gov.py/userfiles/files/decreto%206139.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto n. 6.703, de 6 de junho de 2011. Por el cual se establece nueva modalidad de percepción de tasas de tránsito (Peaje), por el cruce de puentes y uso de Rutas Camineras por vehículos automotores, dentro del Território Nacional. **Gaceta Oficial**, Asunción, 6 jun. 2011b. Disponível em: <http://www.buscoley.com/pdfs/d_6703_2011.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto n. 7.351, de 27 de junho de 2017. Por el cual se dispone el reajuste de los sueldos y jornales mínimos de trabajadores del sector privado. **Gaceta Oficial**, Asunción, 30 jun. 2017a. Disponível em: <http://www.impuestospy.com/Decretos/Decreto%207351_17.php>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto n. 8.831, de 23 de maio de 2000. Por el cual se establece el pago de tasas de transito (Peaje), por vehículos automotores en el kilómetro 48 de la Ruta Nacioanl nº 9 "Carlos Antonio López", localidad de Cerrito, en el Departamento de Presidente Hayes, en sentido único. **Gaceta Oficial**, Asunción, 23 maio, 2000a. Disponível em: <http://www.buscoley.com/pdfs/d_8831_2000.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto n. 9.977, de 9 de agosto de 2000. Por el cual se modifica parcialmente el Decreto nº 25.423 del 30 de octubre de 1962, que reglamenta la Ley nº 750 del 31 de agosto de 1961, que declara obligatorio en toda la República el Seguro contra Accidentes a Pasajeros de Autovehículos. **Gaceta Oficial**, Asunción, 9 ago. 2000b. Disponível em: <http://www.morinigoyasociados.com/todas_disposiciones/2000/decretos/decreto_9977_00.htm>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto nº 16.927, de 16 de abril de 1997. Por el cual se aprueba el Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías. **Gaceta Oficial**, Asunción, 16 abr. 1997a. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/06626dfab6b52ba083257d8000579af1/d14c34664c926d7a0325682500797d3d?OpenDocument>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto n. 17.061 de 30 de abril de 2002. Por la cual se reglamentan aspectos de la ley n. 1615/00. **Gaceta Oficial**, Asunción, 30 abr. 2002. Disponível em: <http://www.buscoley.com/1.991/12/ley-numero-117-1-991-r9-117-10355.html>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto n. 17.723, de 7 de abril de 1997. Por el cual se autoriza la vigencia en la República del Paraguay, del "Acuerdo de alcance parcial, para la facilitación del transporte de mercancías peligrosas", protocolizado en el marco del tratado de Montevideo del año 1980. **Gaceta Oficial**, Asunción, 9 abr. 1997b. Disponível em: <http://www.leyes.com.py/todas_disposiciones/1997/decretos/decreto_17723_97.php>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto n. 25.423, de 31 de agosto de 1962. Por el cual se reglamenta la Ley n. 750 del 31 de agosto de 1961, que declara obligatorio en toda la República, el seguro contra accidentes de pasajeros de autovehículos. **Gaceta Oficial**, Asunción, 31 ago. 1962. Disponível em: <https://pt.scribd.com/doc/311988687/Digesto-Normativo-Codigo-Civil-Paraguayo-Tomo-III-Leyes-2013-a-2015-Portalguarani>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Decreto-Lei n. 198, de 25 de março de 1959. Facúltase al Poder Ejecutivo a establecer Tasas de Tránsito por el uso de tramos de rutas y puentes en las zonas de la República que a criterio del mismo sean necesarias para su mejoramiento o conservación. **Gaceta Oficial**, Asunción, 25 mar. 1959. Disponível em: <http://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/240/por-el-cual-se-faculta-al-poder-ejecutivo-a-establecer-el-cobro-de-tasas-de-transito-en-puentes-o-tramos-de-rutas-camineras-de-la-republica>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 117, de 18 de dezembro de 1991. Ley de Inversiones. **Gaceta Oficial**, Asunción, 18 dez. 1991. Disponível em: <http://www.fepasa.com.py/legal/ley_1618_2000.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 567, de 1º de junho de 1995. Que aprueba el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminacion. **Gaceta Oficial**, Asunción, 1º jun. 1995. Disponível em: <http://paraguay.justia.com/nacionales/leyes/ley-567-jun-1-1995/gdoc/>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 750, de 31 de agosto de 1961. Que crea el Seguro Obligatorio de Accidentes de Transito (SOAT). **Gaceta Oficial**, Asunción, 31 ago. 1961. Disponível em: <https://www.bcp.gov.py/userfiles/files/LEY_750_61_QUE%20CREA%20EL%20SEGURO%20OBLIGATORIO%20CONTRA%20ACCIDENTE%20A%20PASAJEROS.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.100, de 31 de julho de 1997. De prevencion de la polucion sonora. **Gaceta Oficial**, Asunción, 31 jul. 1997c. Disponível em: <http://www.seam.gov.py/sites/default/files/ley_1100.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.128, de 22 abril de 1997. Que aprueba el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre, con sus respectivos anexos y modificaciones. **Gaceta Oficial**, Asunción, 22 abr. 1997d. Disponível em: <http://morinigoyasociados.com/todas_disposiciones/1997/leyes/ley_1128_97.htm>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.183, de 23 de dezembro de 1985. Código Civil. **Gaceta Oficial**, Asunción, 23 dez. 1985. Disponível em: <https://www.contrataciones.gov.py/documentos/download/marco-legal/3458>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.295, de 6 de agosto de 1998. De Locación, Arrendamiento o Leasing Financiero y Mercantil. **Gaceta Oficial**, Asunción, 6 ago. 1998. Disponível em: <http://www.bacn.gov.py/NzEy&ley-n-1295>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.590, de 16 de setembro de 2000. Que regula el Sistema Nacional de Transporte y crea la Dirección Nacional de Transporte (Dinatran) y la Secretaria Metropolitana de Transporte (SMT). **Gaceta Oficial**, Asunción, 16 set. 2000c. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/leyes/ley1590_00.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.615, de 31 de outubro de 2000. General de reorganizacion y transformacion de entidades publicas descentralizadas y de reforma y modernizacion de organismos de la administracion central. **Gaceta Oficial**, Asunción, 31 out. 2000d. Disponível em: <http://www.fepasa.com.py/legal/Ley_1615_2000.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.618, 31 de agosto de 2000. De concesiones de obras y servicios públicos. **Gaceta Oficial**, Asunción, 18 dez. 2000e. Disponível em: <http://www.fepasa.com.py/legal/decreto_17061.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 1.821, de 7 de novembro de 2001. Que establece la utilización obligatoria de tacómetro para ciertos automotores. **Gaceta Oficial**, Asunción, 7 nov. 2001. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/leyes/tacografo.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 2.051, de 28 de novembro de 2002. Lei de contratações públicas. **Gaceta Oficial**, Asunción, 12 dez. 2002. Disponível em: <http://www.annp.gov.py/archivos/documentos/ley_2051_844pt3uj.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 2.422, de 26 de maio de 2004. Código Aduaneiro. **Gaceta Oficial**, Asunción, 26 maio. 2004. Disponível em: <http://www.antsv.gov.py/sites/default/files/descargas/LEY%20Nro%205016%20NACIONAL%20DE%20TRANSITO%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 3.608, de 25 de junho de 2008. Que autoriza la vigencia en la república del paraguay del segundo protocolo adicional al acuerdo de alcance parcial sobre transporte internacional terrestre de los países del cono sur, firmado por los plenipotenciarios de las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Federativa del Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Oriental del Uruguay; en el marco de la asociación latinoamericana de integración (ALADI), en fecha 16 de febrero de 2005. **Gaceta Oficial**, Asunción, 22 out. 2008. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/leyes/ley3608.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 3.850, de 16 de outubro de 2009. Que crea el sistema nacional de inspeccion tecnica vehicular y establece la obligatoriedad de la realizacion de la inspeccion tecnica como requisito previo para la obtencion o renovacion de la patente municipal de rodados en todo el territorio nacional. **Gaceta Oficial**, Assunción, 16 out. 2009a. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/leyes/3850_09.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 4.856, de 28 de dezembro de 2012. Que modifica y amplía la Ley n. 3.850/09. **Gaceta Oficial**, Asunción, 14 fev. 2012. Disponível em: <http://www.bacn.gov.py/pdfs/20140910113609.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 4.950, de 14 de julho de 2013. Que crea el Seguro Obligatorio de Accidentes de Transito (SOAT). **Gaceta Oficial**, Asunción, 14 jul. 2013. Disponível em: <http://www.bacn.gov.py/MzA5Mg&ley-n-4950>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 5.016, de 16 de maio de 2014. Ley nacional de transito y seguridad vial. **Gaceta Oficial**, Asunción, 16 maio, 2014a. Disponível em: <http://www.antsv.gov.py/sites/default/files/descargas/LEY%20Nro%205016%20NACIONAL%20DE%20TRANSITO%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 5.150, de 24 de fevereiro de 2014. Que deroga la Ley nº 4.950/2013"que crea el Seguro Obligatorio de Accidentes de Transito (SOAT)". **Gaceta Oficial**, Asunción, 24 fev. 2014b.

Disponível em: <http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/20129>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 5.498, de 13 de outubro de 2015. Que crea la Dirección Nacional de la Patrulla Caminera y estabelece su Carta Orgánica. **Gaceta Oficial**, Asunción, 13 out. 2015b. Disponível em: <http://www.mopc.gov.py/mopcweb/userfiles/files/carta%20oranica.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 5.552, de 12 de janeiro de 2016. Que clasifica y categoriza las rutas nacionales, departamentales y vecinales. **Gaceta Oficial**, Asunción, 14 jan. 2016a. Disponível em: <http://www.bacn.gov.py/NDUzMQ==&ley-n-5552>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ley n. 22.094, de 17 de setembro de 1947. Por el cual se establece el reglamento general de tránsito caminero. **Gaceta Oficial**, Asunción, 17 set. 1947. Disponível em: <http://www.mopc.gov.py/userfiles/files/decreto%2022094.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda (MOPSV). Resolución Ministerial n. 234, de 24 de junho de 2016. **Gaceta Oficial**, Asunción, 4 ago. 2016b. Disponível em: <http://www.aduana.gob.bo/aduana7/sites/default/files/kcfinder/files/circulares/circular1712016.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución n. 147, de 11 de fevereiro de 2009. Por la cual se establece normativas especificas para el transito de camiones de longitudes especiales. **Gaceta Oficial**, Asunción, 11 fev. 2009b. Disponível em: <http://www.mopc.gov.py/userfiles/files/resolucion_147.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución n. 656, de 13 de setembro de 2005. Por la cual se autoriza a varias comisiones vecinales a cobrar en concepto de tasas de tránsito (Peaje) en los diferentes caminos vecinales de la región occidental, para su mantenimiento a un nivel de servicio mínimo. **Gaceta Oficial**, Asunción, 13 set. 2005.

_____. Resolución n. 673, de 12 de abril de 2010. Por la cual se amplia el artículo 3º de la Resolución 147. **Gaceta Oficial**, Asunción, 12 abr. 2010. Disponível em: <https://www.contrataciones.gov.py/documentos/download/marco-legal/12760>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución n. 1.762, de 28 de novembro de 1997. Unifica en un solo instrumento las disposiciones relativas a peso y dimensiones. **Gaceta Oficial**, Asunción, 28 nov. 1997e. Disponível em: <http://www.mopc.gov.py/mopcweb/userfiles/files/RESOLUCION%20N%C2%BA%201762-97.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO N. 5, 6 de maio de 2011, Assunção. SGT 5 – Transportes del Mercosur. **Atas...** Assunção: Mercosul, 2011. Disponível em: <https://goo.gl/WXqrxB>. Acesso em: jun. 2017.

SUPERINTENDENCIA DE PENSIONES, VALORES Y SEGUROS – BOLIVIA-. Resolução Administrativa IS n. 890, de 14 de novembro de 2008. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 14 nov. 2008. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-L-N737.xhtml>. Acesso em: ago. 2017.

SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS - PARAGUAY. Resolución de la Superintendência de Seguros n. 23, de 14 de março 2014. Por la cual se toma conocimiento de la Ley nº 5.150/14 que

deroga la Ley nº 4.950/13 “que crea el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”. **Gaceta Oficial**, Asunción, 14 mar. 2014. Disponível em: <https://www.bcp.gov.py/userfiles/files/RES_SS_SG_N_023_14_TOMA_CONOC_DEROG_LEY_4950_%2013_SOAT%282%29.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolución de la Superintendência de Seguros n. 42, de 17 de julho de 2013. Reglamentacion de la Ley nº 4.950/2013 “que crea el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito". **Gaceta Oficial**, Asunción, 17 jul. 2013. Disponível em: <http://www.apcs.org.py/textos/SIS-SOAT-REGLAMENTACION.pdf>. Acesso em: jul. 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 1º 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, 1º 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 maio, 2014. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=32982>. 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>. 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>. 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)

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; requere 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 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 211/2006, 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 57t 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.

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 aos 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 1, 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 1/2016, de 14 de janeiro de 2016 – Ementa: Trata das Normas para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões e para o trânsito de veículos especiais em rodovias federais.

Regulamenta o uso de rodovias federais por veículos ou combinações de veículos e equipamentos destinados 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 modelo do documento anexado à Instrução Normativa.

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, anexado à Instrução Normativa, o modelo do documento e explicação sobre o preenchimento de cada campo.

1.1.6. 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.

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 desembaraço 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 1.563/1995, 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 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 Tarifs 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; e 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 19/2002, 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 1.432/2006, de 26 de abril de 2006 – Ementa: Estabelece procedimentos para o transporte de bagagens e encomendas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros e para a identificação de seus proprietários ou responsáveis, e dá outras providências.

As permissionárias e as autorizatárias são obrigadas, a título de franquia, a efetuar o transporte gratuito de bagagem no bagageiro e de volume no porta-embrulhos dos passageiros embarcados, observados os limites máximos de peso e dimensão. Não dispõe sobre extravio.

Resolução ANTT nº 4.770/2015, 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 e 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.
Aborda 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 nº 4.998/2016, 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.

1.2.2. Presidência da República

Decreto nº 2.521/1998, 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.

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.

1.3. Passageiros e cargas

1.3.1. Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução CONTRAN nº 4/1998, 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 205/2006, 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.

2. Tarifas e pedágios

2.1. Cargas

2.1.1. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 4.898/2015, 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"

2.2. Passageiros

2.2.1. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 1.430/2006, 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 1.627/2006, 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 75 km.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 4.282/2014, 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 da 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 5.123/2016, 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 11.975/2009, 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".

3. Seguros

3.1 Cargas

3.1.1. Conselho Nacional de Seguros Privados

Resolução CNSP nº 180/2007, de 2007 – Ementa: Revoga a Resolução CNSP nº 03, de 18 de janeiro de 1971.

Não sujeita à harmonização.

Resolução CNSP nº 219/2010, 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 421/2011, 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)

Circular SUSEP nº 471/2013, de 28 de junho de 2013 – Ementa: Altera dispositivos da Circular Susep nº 008/1989.

3.3. Cargas e passageiros

3.3.1. Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução CONTRAN nº 238/2007, 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.

3.3.2. Superintendência de Seguros Privados (Susep)

Circular SUSEP nº 010/1995, 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 171/2001, 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.

Carta Circular SUSEP/DIRAT/CGPRO nº 2/2014, 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 Responsabilidade Civil 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 488/2014, de 22 de maio de 2014 – Ementa: Altera dispositivos da Circular SUSEP nº 171/2001.

3.3.3. Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP)

Resolução CNSP nº 17/1988 – Ementa: Operacionaliza o RCTR-VI.

3.3.4. Presidência da República

Decreto-Lei nº 73/1966, 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 61.867/1967, de 11 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.

Decreto nº 1.866/1996, 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 por estas.

Lei nº 11.482/2007, 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.

4. Produtos perigosos

4.1. Cargas

4.1.1. Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Resolução ANTT nº 420/2004, 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 nº 5.232/2016, 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 2.063/1983, 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.

Serão aplicadas e arrecadadas multas pela autoridade com jurisdição sobre a via pública ou rodovia, variando conforme o grau de risco e aplicada em dobro caso haja reincidência. O máximo de obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional é 250 (duzentas e cinquenta); infratores podem ser suspensos por 180 dias ou ter cancelamento do registro.

Decreto nº 96.044/1988, 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 equipamentos, carga e seu acondicionamento, itinerário, estacionamento, pessoal envolvido na operação do transporte, documentação e serviço de acompanhamento técnico especializado. Aborda também procedimentos em caso de emergência, acidente ou avaria; deveres, obrigações e responsabilidades, do fabricante e do importador, contratante, do expedidor e do destinatário, transportador; fiscalização; infrações e penalidades. O transporte de produtos perigosos realizado pelas forças armadas obedecerá à legislação específica.

Portaria MT nº 22/2001, de 19 de janeiro de 2001 – Ementa: Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Mercosul.

5. Normas técnicas

5.1. Cargas

5.1.1. Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução CONTRAN nº 128/2001, de 06 de agosto de 2001 – Ementa: Estabelece a obrigatoriedade de utilização de dispositivo de segurança para prover melhores condições de visibilidade diurna e noturna em veículos de transporte de carga.

Os veículos de transporte de carga com Peso Bruto Total (PBT) superior a 4.536 Kg, fabricados a partir de 30 de abril de 2001, somente poderão ser comercializados quando possuírem dispositivo de segurança afixado de acordo com as disposições constantes do anexo.

Resolução CONTRAN nº 132/2002, de 2 de abril de 2002 – Ementa: Estabelecer 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 181/2005, 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 um tanque suplementar, com capacidade máxima de 1.200 l.

Resolução CONTRAN nº 196/2006, de 25 de julho de 2006 – Ementa: Fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras e de madeira bruta por veículo rodoviário de carga.

As toras devem ser transportadas no sentido longitudinal do veículo. Os veículos adaptados ou alterados para o transporte de toras, na forma prevista nesta Resolução, devem ser submetidos à inspeção de segurança veicular em Instituição Técnica Licenciada (ITL) pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, para obtenção de novo Certificado de Registro de Veículos (CRV) e Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV). As madeiras brutas com comprimento igual ou inferior a 2,50 metros devem ser transportadas no sentido longitudinal ou transversal sobre a carroçaria do veículo.

Resolução CONTRAN nº 246/2007, de 27 de julho de 2007 – Ementa: Altera a Resolução nº 196, de 25 de julho de 2006, do Contran, que fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras de madeira bruta por veículo rodoviário de carga.

As toras devem ser transportadas no sentido longitudinal do veículo, com disposição vertical ou piramidal (triangular). A altura máxima da carga deve ser limitada pela menor altura do painel dianteiro do veículo. Fica assegurado o direito de circulação, até o sucateamento, aos veículos fabricados e licenciados para o transporte de toras ou de madeira bruta, até a data de publicação da Resolução nº 196/06, do Contran, desde que seus proprietários tenham cumprido todos os requisitos para sua regularização.

Resolução CONTRAN nº 305/2009, 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 441/2013, 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. Ademais, a lona ou dispositivo similar não poderá prejudicar a eficiência dos demais equipamentos obrigatórios.

Resolução CONTRAN nº 499/2014, de 28 de agosto de 2014 – Ementa: Altera a Resolução CONTRAN nº 441, de 28 de maio de 2013, que dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional, concedendo prazo para exigência de lona ou dispositivo similar no transporte de cana-de-açúcar e dá outras providências.

A carga transportada não poderá exceder os limites da carroceria do veículo. Para os veículos utilizados no transporte de cana-de-açúcar, o uso de lona ou dispositivo similar será.

Resolução CONTRAN nº 564/2015, de 25 de novembro2015 – 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 552/2015, de 17 de setembro de 2015 – Ementa: Fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga.

Todas as cargas transportadas, conforme seu tipo, devem estar devidamente amarradas, ancoradas e acondicionadas no compartimento de carga ou superfície de carregamento do veículo, de modo a prevenir movimentos relativos durante todas as condições de operação esperadas no transcorrer da viagem, como: manobras bruscas, solavancos, curvas, frenagens ou desacelerações repentinas. Devem ser utilizados dispositivos de amarração, como cintas têxteis, correntes ou cabos de aço, com resistência à ruptura por tração.

Resolução CONTRAN nº 631/2016, 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.

Resolução CONTRAN nº 645/2016, de 14 de dezembro de 2016 – Ementa: Altera o Anexo I da Resolução CONTRAN nº 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações de fabricação e instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4.

Altera os subitens 1.10.6 e 1.10.7 e acrescenta os subitens 1.10.4.1 e 1.10.6.1 do Anexo I da Resolução CONTRAN nº 593, de 24 de maio de 2016.

Resolução CONTRAN nº 676/2017, de 21 de junho de 2017 – 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.

Os pontos de amarração devem ser projetados para transmitir as forças que recebem aos elementos estruturais do veículo. Devem estar fixados na plataforma de carga e sobre a parede vertical dianteira (painel frontal), quando esta for utilizada para apoiar a carga. Quando não utilizados, não devem ficar acima do nível horizontal da plataforma e nem sobre a parede vertical dianteira no interior da região de carga. Os encaixes necessários para acomodar os pontos de amarração na plataforma de carga devem ser os menores possíveis.

5.2. Passageiros

5.2.1. Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução CONTRAN nº 317/2009, de 5 de junho de 2009 – Ementa: Estabelece o uso de dispositivos retrorrefletivos 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 318/2009, 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”.

Resolução CONTRAN nº 445/2013, 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 593/2016, 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.

5.3. Cargas e passageiros

5.3.1. Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)

Resolução CONAMA nº 8/1993, 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 18/1993, de 6 de maio de 1986.

Dispõe sobre a criação do Programa de Controle de Poluição do Ar por veículos Automotores (Proconve).

Resolução CONAMA nº 272/2000, 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 558/1980, 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 14/1998, de 6 de fevereiro de 1998 – Ementa: Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

Estabelece equipamentos obrigatórios para veículos automotores, ônibus elétricos, reboques, semirreboques, ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos, quadriciclos, tratores de rodas e mistos, tratores de esteira, etc.

Resolução CONTRAN nº 35/1998, 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 48/1998, 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 62/1998, de 21 de maio de 1998 – Ementa: Estabelece o uso de pneus extralargos e define seus limites de peso de acordo com o Parágrafo único do art. 100 do Código de Trânsito Brasileiro.

Altera a Resolução CONTRAN nº 593, de 24 de maio de 2016, que 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.

Resolução CONTRAN nº 92/1999, 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 87/1999, de 4 de maio de 1999 – Ementa: Dá nova redação à alínea "a", e cria a alínea "c" inciso III do art. 2º, prorroga o prazo referente ao inciso II do art. 6º da Resolução CONTRAN nº 14/98, que estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

Dá nova redação à alínea "a", e cria a alínea "c" inciso III do art. 2º, prorroga o prazo referente ao inciso II do art. 6º da Resolução nº 14/98-CONTRAN, que estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

Resolução CONTRAN nº 157/2004, 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 216/2006, 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 223/2007, 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 224/2006, de 9 de fevereiro de 2007 – 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 225/2007, 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 227/2007, 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, ao encarroçador ou a serem complementados por terceiros não estão sujeitos à aplicação de alguns dispositivos. É proibida a colocação de adesivos, pinturas, películas ou qualquer outro material nos dispositivos dos sistemas de iluminação ou sinalização de veículos.

Resolução CONTRAN nº 247/2007, 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 254/2007, 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 272/2008, 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:”

Resolução CONTRAN nº 294/2008, 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 oito faróis, independentemente de suas finalidades.

Resolução CONTRAN nº 311/2009, de 3 de abril de 2009 – Ementa: 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.

Estabelece como obrigatório o equipamento suplementar de segurança passiva – *Air Bag*, instalados na posição frontal para o condutor e o passageiro do assento dianteiro, para os veículos novos produzidos, saídos de fábrica e os veículos originários de novos projetos, das categorias M1e N1, nacionais e importados.

Resolução CONTRAN nº 333/2009, 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, que fixa especificações para os extintores de incêndio sendo equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semirreboque, de acordo com o artigo 105 do Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

"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".

Resolução CONTRAN nº 359/2010, 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 providencias.

Atribui ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) competência para realização de inspeção técnica em veículos. O veículo inspecionado e aprovado receberá um selo de segurança, aposto no para-brisa, vinculado ao respectivo certificado que será de porte obrigatório.

Resolução CONTRAN nº 366/2010, 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% da extensão das bordas laterais e 80% das bordas traseiras do veículo da frota em circulação.

Resolução CONTRAN nº 380/2011, 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 386/2011, de 2 de junho de 2011 – Ementa: Dá nova redação aos artigos 4º e 5º da Resolução CONTRAN nº 254/2007, que estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas

envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III, do artigo 111 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O art. 4º e o art. 5º da Resolução CONTRAN n.º 254, de 26 de outubro de 2007, passam a vigorar, respectivamente, com a seguinte redação: "Art. 4º Os vidros de segurança a que se refere esta Resolução, deverão trazer marcação indelével em local de fácil visualização contendo, no mínimo, o índice de transmitância luminosa, a marca do fabricante do vidro e o símbolo de conformidade com a legislação brasileira definido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO. [...] Art. 5º Fica a critério do DENATRAN admitir, exclusivamente para os vidros de segurança, para efeito de comprovação do atendimento da NBR 9491 e suas normas complementares, os resultados de testes e ensaios obtidos por procedimentos ou métodos equivalentes, realizados no exterior."

Resolução CONTRAN nº 394/2011, de 13 de dezembro de 2011 – Ementa: Altera a Resolução 311, de 03 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva – *Air Bag*, na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

O Artigo 3º da Resolução CONTRAN nº 311/2009 passa a vigorar acrescido do parágrafo 5º com a seguinte redação: "§ 5º Para veículos N1 das espécies Carga e Especial do tipo Caminhonete, com peso bruto total – PBT até 3.500 kg, que compartilhem plataforma e cabine com veículos N2 das espécies Carga e Especial do tipo Caminhão, será obrigatória a instalação de *Air Bag*, em 100% (cem por cento) da produção, a partir de 1º de janeiro de 2013, para o condutor e, a partir de 1º de janeiro de 2014, para o condutor e passageiros."

Resolução CONTRAN nº 406/2012, 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 466/2013, 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 540/2015, 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 556/2015, 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".

Resolução CONTRAN nº 597/2016, 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".

Resolução CONTRAN nº 643/2016, de 14 de dezembro de 2016 – Ementa: Dispõe sobre o emprego de película retrorrefletiva em veículos.

Regulamenta o emprego de película retrorrefletiva em veículos com objetivo de prover melhores condições de visibilidade diurna e noturna. Os veículos habilitados ao transporte internacional de cargas e coletivo de passageiros, de que trata o acordo aprovado pela Resolução Mercosul/GMC/ nº 64/2008, quando em trânsito internacional, somente poderão circular pelo território nacional quando possuírem dispositivos retrorrefletivos de segurança.

Resolução CONTRAN nº 674/2017, de 21 de junho de 2017 – Ementa: Altera a Resolução CONTRAN Nº 593, de 24 de maio de 2016, que 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.

Resolução CONTRAN nº 703/2017, de 10 de outubro de 2017 – Ementa: Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores.

Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores. Detalha tecnicamente sobre posição, distância de detecção, raio de curvatura, superfície refletora, reflexão, ensaios, instalação e outras especificações do espelho.

6. Infrações e sanções

6.1. Passageiros

6.1.1. Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Resolução ANTT nº 3.075/2009, 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 4.287/2014, 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.

6.2. Cargas e passageiros

6.2.1. Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Resolução ANTT nº 5.083/2016, 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.

6.2.2. Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução CONTRAN nº 471/2013, 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 o modo com que foi constatado o cometimento da infração.

Não sujeita à harmonização.

Resolução CONTRAN nº 525/2015, 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 Transito 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 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 cinco horas e meia ininterruptas os veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas). Compete ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via em que ocorrer a abordagem do veículo a fiscalização das condutas previstas nesta Resolução.

APÊNDICE 2 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO BOLIVIANA

1. Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços

1.1. Cargas

1.1.1. Aduana Nacional de Bolivia

Circular nº 182/2000 - Ementa: Normas complementares do Manifesto Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA).

Por meio da Circular nº 182/2000 são implementadas normas complementares ao MIC/DTA, determinando que todas as operações sujeitas ao regime de Trânsito Aduaneiro, de mercadorias provenientes do exterior, deverão estar amparadas por um MIC/DTA.
Fica também proibido o ingresso de mercadorias sem seus respectivos MIC/DTA. As mercadorias que não cumprirem com as exigências aduaneiras ou que apresentarem situação irregular serão retidas mediante comunicação oficial perante a Gerência Nacional de Fiscalização.

Circular nº 197/2002 - Ementa: Emite a Resolução do diretório nº RD 01/25/02 de 22 de agosto de 2002, que aprova o novo procedimento de trânsito aduaneiro e deixa sem efeito a Resolução do Diretório nº 01/44/01 de 14 de novembro 2001.

Versa sobre formalidades prévias ao regime de trânsito aduaneiro; formalidades de trânsito aduaneiro; formalidades para o transbordo de mercadorias; transporte multimodal; contêineres; descrição de procedimentos na aduana de partida, destino e passagem; transporte multimodal; e, transbordo de mercadorias.

1.1.2. Congreso de la Republica

Lei nº 1.769/1997. Ementa: Lei de Cargas.

Eleva ao patamar de Lei o Decreto Supremo nº 24.327 de 28 de junho de 1996, com modificações na redação do art. 3.

Lei nº 1.990/1999. Ementa: Lei Geral de Aduanas.

1.1.3. Presidencia de la Republica

Decreto Supremo nº 25.870/2000 - Ementa: Regulamento da Lei Geral de Aduanas.

Trata sobre aspectos tributários aduaneiros; questões organizacionais e relativas a funções exercidas por funcionários; transportadores internacionais; transporte multimodal; operações aduaneiras; e demais disposições regulamentárias.

Decreto Supremo nº 25.959/2000.

Rege o arrendamento financeiro de bens móveis e imóveis. Dentre outras determinações, é imposta a necessidade de contratação de seguros que cubram riscos de possíveis acidentes e seguro de responsabilidade civil contra terceiros.

Decreto Supremo nº 28.876/2006.

Modifica o Decreto Supremo nº 28.710, de 11 de maio de 2006, que regulamenta as atividades dos subsetores de transportes.

Decreto Supremo nº 246/2009.

O presente Decreto Supremo tem por objeto modificar o Decreto Supremo nº 28.710, de 11 de maio de 2006, que regulamenta as atividades dos Subsetores de Transporte, modificado pelo Decreto Supremo nº 28.876, de 4 de outubro de 2006.

1.2. Cargas e Passageiros

1.2.1. Asamblea Legislativa Plurinacional

Lei nº 165/2011 - Ementa: Lei Geral de Transporte.

Versa sobre o objeto e o âmbito de aplicação da lei; princípios e definições gerais; política de Estado em matéria de transporte; competências e atribuições dos órgãos e autoridades competentes; sistemas de informação e registro; direitos e obrigações dos envolvidos na operação de transporte; infraestrutura; e disposições diversas sobre outros modais de transporte.
Sobre infrações e sanções, define-se que poderão ser sancionadas as infrações dispostas na presente lei. As infrações para cada modal de transporte se classificam em: prestação ilegal de serviço; contra o STI (Sistema de Transporte Integral); contra os direitos dos usuários; contra os direitos dos operadores; contra as atribuições das autoridades competentes; e outras infrações estabelecidas em normativas específicas. São definidas para cada classificação as seguintes infrações:

> Artigo 39 infrações e sanções
>
> [...]
>
> III. Constituem infrações por prestação ilegal de serviço as seguintes:
>
> a) A realização de atividades, prestação ou oferecimento do serviço de transporte, sem ser titular de uma autorização para a prestação do serviço.
>
> b) A prestação ilegal do serviço de transporte quando, tendo um título que concede a habilitação, se realizem atividades, prestação ou oferecimento de serviços de transporte distintos aos permitidos na autorização ou licença em posse.

IV. Constituem infrações contra o Sistema de Transporte Integral – STI, as seguintes:

a) Acordos anticompetitivos, práticas anticompetitivas ou abusivas e fusiones entre competidores, proibidas no marco normativo nacional, internacional ou supranacional.

b) Provisão de serviços aos usuários condicionada a outro tipo de cobrança, que não seja parte da estrutura tarifaria e que se constitua como cobranças irregulares.

c) Abandono injustificado ou sem autorização da prestação do serviço público.

d) Incumprimento de pagamento da taxa de regulação.

V. Constituem infrações contra os direitos de usuários os seguintes:

a) Cobrança indevida de tarifas.

b) Proporcionar informação qualificada como falsa ou enganosa pela autoridade competente.

c) Não aplicação dos procedimentos de atendimento de reclamações estabelecidos e aprovados por autoridade competente.

d) Inexistência de oficinas de atendimento ao usuário por parte dos operadores, nos casos em que a autoridade competente considere pertinente.

e) Negativa sistemática e indevida, a provisão do serviço ou práticas discriminatórias com usuários.

f) Por em risco ou afetar a segurança e integridade física de usuários por negligencia na verificação e aplicação das normas técnicas e condições de segurança na prestação dos serviços.

g) Por em risco a segurança e integridade física de usuários por negligencia nas funções de manutenção e preservação da infraestrutura e equipamento.

h) A não devolução aos usuários da cobrança de tarifas excedentes, quando assim dispõe a autoridade competente.

i) A perda ou roubo de bagagens, encomendas ou cargas.

j) Deficiências no conteúdo ou emissão das faturas ou nos contratos de transporte de acordo com normativa específica para cada modalidade de transporte.

k) Incumprimento de parâmetros ou padrões técnicos mínimos aprovados pela autoridade competente.

l) Incumprimento dos itinerários em pontualidade e cancelamento, aprovados pela autoridade competente.

VI. Constituem infrações contra os direitos dos operadores as seguintes:

a) Prestar o serviço abaixo das máximas e médias tarifárias aprovadas, quando isto levar à situações anticompetitivas.

b) Realizar fusões, acordos, pactos, convênios ou práticas com outros operadores com a finalidade de capturar um mercado de usuários significativo. A qualificação e/ou valoração da magnitude deste mercado corresponde à autoridade competente.

c) Realizar, em geral, qualquer prática abusiva, anticompetitiva, predatória, de emissão de publicidade falsa ou enganosa que induza a erro de usuários, em possível benefício do prestador de serviços ou outros.

VII. Constituem infrações contra as atribuições da autoridade competente as seguintes:

a) Apresentação às autoridades competente de informação falsa.

b) Incumprimento total ou parcial ou dificultar atos administrativos ditados pela autoridade competente.

c) Agressão física ou verbal aos representantes das autoridades competentes em função de fiscalização.

d) Negação, obstrução ou resistência ao exercício das atribuições de fiscalização e/ou inspeção administrativa da autoridade competente.

e) Negação do representante legal a proporcionar informação e/ou documentação de carácter regulatório e fiscalizador perante requerimento da autoridade competente.

As infrações são passíveis de advertência; multa pecuniária; suspensão temporal das operações; revogação da autorização; ou rescisão unilateral das autorizações e revogação das licenças nos casos que correspondam. Fica autorizado às autoridades o estabelecimento de outras infrações caso necessário.
Sobre o regime tarifário, são definidos os mecanismos de regulação e os princípios que o regime deve ter em conta ao ser estabelecido.
O capítulo sexto versa sobre o transporte internacional, que deve seguir os princípios de reciprocidade real e efetiva que permitam um intercâmbio igualitário nas condições e nas operações de transporte com outros estados. A demanda de transporte internacional dentro do território do país deve gerar uma oferta justa aos transportadores, para que estes tenham acesso ao mercado mantendo os mesmos níveis do serviço.
As empresas estrangeiras poderão realizar serviços de transporte internacional para a Bolívia conforme os convênios ou acordos internacionais que a Bolívia seja signatária, ou, ainda, mediante autorização e regulamentação de autoridades competentes.
Em relação ao transporte local, a Lei dispõe no seu artigo 96 a exclusividade dentro do território, determinando que a prestação de serviços de transporte nas rotas nacionais está reservada a pessoas físicas ou jurídicas e instituições públicas de nacionalidade boliviana com domicílio dentro do estado. Exceções devem ser reguladas por autoridades competentes, mediante autorização e formulação de normativa específica.
No capítulo terceiro é abordada a questão da necessidade dos seguros. A contratação do seguro para os funcionários que exercem funções operativas é obrigatória, devendo cobrir todo tipo de acidente do cumprimento da função, de acordo com cada modalidade de transporte. Além deste, há o seguro relativo aos danos aos usuários, terceiros, carga, contêineres e uso de outras unidades de carga.
Tratando sobre as autorizações de transporte, a autorização tratada na Lei é a Licença Especial para cargas que excedam pesos e dimensões permitidas, que será regulamentada por normativa específica. Também é disposto sobre as Revisões Técnicas Veiculares.

1.2.2. Congreso Nacional

Lei nº 1.158/1990 - Ementa: Aprova o Acordo Sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias.

1.2.3. Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda

Manual de procesos e procedimientos de la Unidad de Servicios a Operadores (USO).

Documento emitido com o objetivo de compilar os trâmites requeridos pela normativa vigente para as operações de transporte terrestre de passageiros e de cargas, de transporte multimodal e demais envolvidos. Aprovado pela Resolução Ministerial nº 356/2010.
Sobre o transporte terrestre os procedimentos detalhados no manual são:
a) Operadores de Transporte Terrestre

1. Registro de Operadores de Transporte Terrestre Internacional e outorga de Cartões de Operação (Tarjetas de Operación).
2. Registro de Operadores de Transporte Terrestre Interdepartamental e outorga de Cartões de Operação (Tarjetas de Operación).
3. Renovação de Cartões de Operação de Operadores de Transporte Terrestre de Carga ou Passageiros.
4. Baixa de Cartões de Operação de Operadores de Transporte Terrestre de Carga ou Passageiros.
5. Aprovação, atualização e ampliação de rotas, frequências e horários para Operadores de Transporte Terrestre de Passageiros.

b) Operadores de Transporte Terrestre Internacional (Nacionais e Internacionais)

1. Extensão de novo Documento de Idoneidade.
2. Prorrogação de Documento de Idoneidade.
3. Revalidação de Documento de Idoneidade.
4. Inclusão de veículo – Alta (carga/passageiros) no Documento de Idoneidade.
5. Modificação ao Documento de Idoneidade.
6. Extensão da Licença Complementar de Transporte Internacional de Carga ou Passageiros.
7. Renovação da Licença Complementar de Transporte Internacional de Carga ou Passageiros.
8. Extensão da Licença Ocasional.
9. Altas, bajas e modificações da Licença Ocasional.
10. Extensão da Licença de Circuito Cerrado.
11. Altas, bajas e modificações da Licença de Circuito Cerrado.
12. Extensão da Licença de Transporte Internacional de Mercadorias.
13. Altas, bajas e modificações da Licença de Transporte Internacional de Mercadorias.
14. Comunicação e modificação de Licenças Internacionais.

O processo de extensão ou prorrogação do documento de identidade é o equivalente à Licença Originária. É citado como base legal o ATIT, a Decisão 398 e a Decisão 399 da Comunidade Andina. Os requisitos para a requisição da Licença são: formulário *on-line* preenchido pelo Operador no sítio da USO.

Resolução Ministerial nº 234/2016 – Ementa: Resolução ministerial nº 234 de 24 de junho de 2016, emitida pelo Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, sobre a capacidade de carga mínima exigida às empresas de transporte internacional no marco do Decreto Supremo nº 2.777 de 25 de maio de 2016 e o processo para o registro de operadores de transporte terrestre internacional e outorga de cartões de operação (tarjeta de operación).

Para o transporte terrestre internacional de cargas os requisitos para dar entrada ao processo são: posse do Formulário PR-USO-01 de registro no Sistema de Informação de Operadores (SIO-Net); ter, em nome do operador ou dos sócios, veículos que em somatória alcancem 80 toneladas de capacidade de carga ou de reboque, segundo a Lei nº 441; documento fotográfico no qual seja possível visualizar os eixos dos veículos, reboques e semirreboques; fotocópia simples e legível do Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT); fotocópia autenticada do Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT); fotocópia legível da inspeção técnica veicular; apresentação de documentação que comprove e detalhe os dados dos reboques e semirreboques. A tramitação do processo após a entrega de toda a documentação necessária deve durar até dez dias.
No tocante à documentação que comprove a pessoa jurídica, são definidas as documentações para cooperativas, sociedades comerciais e empresas unipessoais.
O Cartão de Operação, conforme especificado no Decreto Supremo nº 246/2009 que altera o Decreto Supremo nº 28.876/2006, tem a função de autorizar o parque automotor a prestar o serviço registrado na requisição.

Decreto Supremo nº 24.327/1996 - Ementa:

Estabelece disposições que se aplicam a todo veículo de transporte de carga ou de passageiros que circulam pelas rodovias do país.

1.2.4. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foi também analisada para o tema Autorizações, Serviços e Documentos a normativa a seguir, cujo resumo consta no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Lei nº 441/2013 - Ementa: Lei de controle de pesos e dimensões veiculares.

2. Tarifas e Pedágios

2.1. Cargas e passageiros

2.1.1. Presidencia de la Republica

Decreto Supremo nº 28.948/2006 – Ementa: Cria entidade pública Vías Bolivia com a finalidade de administrar diretamente os pedágios, pesagem, controle de pesos e dimensões da Rede Viária Fundamental de rodovias.

Cria a Vías Bolívia, entidade pública descentralizada, administrada pela Administradora Boliviana de Rodovias, e está sujeita à Lei nº 1.178/90. Compete à Vías Bolívia a administração de pedágios, pesagem, controle de pesos e dimensões na Rede Viária Fundamental. Versa sobre a Diretoria Geral Executiva, regime econômico e estações de pedágio e controle de peso e dimensões.

2.1.2. 2 Outras normativas

Além da normativa cujo resumo já consta neste tema, foi também analisada para o tema Tarifas e Pedágios a normativa a seguir, cujo resumo consta no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Lei nº 165/2011. - Ementa: Lei Geral de Transporte.

3. Seguros

3.1. Cargas e passageiros

3.1.1. Asamblea Legislativa Plurinacional

Lei nº 737/2015 – Ementa: Modifica o art. 37 da Lei nº 1.883, de 25 de junho de 1998, que trata sobre seguros.

Modifica o art. 37 da Lei nº 1.883/2015.

3.1.2 Congreso Nacional

Lei nº 1.883/1998, de 25 de junho de 1998 – Ementa: Lei de seguros da República da Bolívia.

Estabelece o âmbito de aplicação da Lei de seguros, suas obrigações e proibições. Especifica as modalidades de seguros e versa sobre os requisitos e responsabilidades das entidades asseguradoras e resseguradoras, corretores e auxiliares de seguros. Estipula os seguros obrigatórios, o consequente controle e fiscalização e, por fim, as infrações e sanções que podem ser impostas pelo órgão responsável.

3.1.2. Consejo de Ministros

Decreto Supremo nº 12.926/1975 – Ementa: Cria a Superintendência Nacional de Seguros e Resseguros como entidade de controle das Companhias de Seguros e Resseguros.

Decreta as organizações e as funções da Superintendência Nacional de Seguros e Resseguros, as atribuições e faculdades do superintendente e outras disposições gerais.

Decreto Supremo nº 20.618/1984 – Ementa: Cria-se a Empresa Nacional de Seguros e Resseguros com o fim de assegurar os bens e patrimônios do Estado, as instituições públicas, empresas públicas e demais entidades onde o Estado tenha 51% ou mais de capital comprometido.

Cria-se a Empresa Nacional de Seguros e Resseguros e classifica-se como será composto o diretório do órgão e suas respectivas funções.

Decreto Supremo nº 25.785/2000 – Ementa: S.O.A.T. SEGURO Obrigatório de acidentes de trânsito.

Indica a obrigatoriedade, exceções e exclusões do SOAT, a vigência do seguro e quais são os documentos que o certifica. Também institui a cobertura e as indenizações da apólice, as sanções referentes a infrações cometidas e as obrigações das entidades seguradoras e centros médicos.

Decreto Supremo nº 2.920/2016 – Ementa: Efetua reformas no Regulamento Único de Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (SOAT).

Modifica-se os artigos 3º, 9º, 14, 17, 22, 24, 25, 34, 37, 38, 40 e 42 do Decreto Supremo nº 27.295, de 2003.

3.1.3. Presidencia de La Republica

Código de Comércio/1977 – Ementa: Aprova-se e promulga-se como Lei da República o Código de Comércio em seu título preliminar e seus quatro livros com 1.693 artigos e cinco disposições transitórias.

Introduz as disposições gerais do Código Comercial, obrigações, proibições e sanções para os comerciantes; versa sobre competição desleal, auxiliares de comércio, sociedades comerciais, acionistas, bens mercantis e mercado de valores, contratos e obrigações comerciais, procedimentos especiais.

3.1.5 Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros

Resolução Administrativa nº 890/2008 – Ementa: Resolução de Registro de Textos Únicos.

Autoriza o registro de textos únicos e uniformes referentes ao seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional e seguro de responsabilidade do operador de transporte multimodal por danos a carga transportada. Especifica os riscos cobertos, assim como os prejuízos não indenizáveis e as obrigações do assegurado.

4. Produtos Perigosos

4.1. Cargas

4.1.1. Presidencia de la Republica

Decreto Supremo nº 24.176/1995 – Ementa**:** Regulamento para atividade com substâncias perigosas.

Regulamenta a Lei do Meio Ambiente nº 1.333/1992, no que se refere às atividades com produtos perigosos no marco do desenvolvimento sustentável, estabelecendo procedimento de manejo, controle e redução de riscos.

Decreto Supremo nº 3.031/2016 - Ementa: Aprova o Regulamento de Transporte de Mercadorias Perigosas por rodovia e ferrovia.

Ao longo de 17 artigos, o Regulamento discorre sobre os principais pontos que tangem o transporte de mercadorias perigosas. Estabelece as condições gerais aplicáveis ao transporte nacional e internacional de cargas, materiais e substâncias consideradas como produtos perigosos por rodovia e ferrovia dentro do território Paraguaio. Visa minimizar os riscos à saúde das pessoas, à segurança pública e ao meio ambiente. Dispõe sobre o alcance, sobre a autoridade competente, traz definições, versa sobre a devida sinalização das embalagens e dos veículos, sobre a devida manipulação dos produtos perigosos, habilitação de unidades, segurança e prevenção no transporte e sobre a apólice de seguro.

4.1.2. Congreso Nacional

Lei nº 1.698/1996 - Ementa: Aprova e ratifica a Convenção da Basiléia sobre o controle dos movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seu depósito.

Estabelece mecanismos internacionais de controle, baseado no princípio do consentimento prévio e explícito para a importação, exportação e o trânsito de resíduos perigosos.

4.1.3. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foi também analisada para o tema Produtos Perigosos a normativa a seguir, cujo resumo consta no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Lei nº 165/2011. Ementa: Lei Geral de Transporte.

5. Normas Técnicas

5.1. Cargas e Passageiros

5.1.1. Asamblea Legislativa Plurinacional

Lei nº 441/2013 - Ementa: Lei de controle de pesos e dimensões veiculares.

Estabelece os pesos e dimensões máximos permitidos dos veículos que circulam nas vias bolivianas. Todos os veículos de carga ou passageiros são obrigados a submeter-se ao processo de controle de pesos e dimensões em todos os postos de controle. O controle dos pesos considera as configurações por eixo, grupo de eixo e peso bruto. O controle de dimensões considerará a altura, a largura e o comprimento do veículo mais a carga transportada. A Lei traz tabelas do peso máximo permitido, diferenciando os valores para veículos com largura de roda inferior a 270 mm. Define que a tolerância da determinação do peso por cada eixo é de até 5% do peso máximo permitido. Há uma tabela com as dimensões máximas permitidas classificadas por tipo de veículo. Regulamenta a permissão especial de circulação para aqueles veículos que excedam as dimensões permitidas e que precisem transportar qualquer carga indivisível. Trata sobre as proibições, infrações e sanções, bem como sobre multas para aqueles com excesso de peso e dimensões.

5.1.2. Consejo de ministros

Decreto-Lei nº 10.735/1973 - Ementa: Aprova o Código Nacional de Trânsito.

Aprova o Código Nacional de Trânsito em seus VII Títulos e 200 artigos.

O CNT trata de maneira geral sobre:
- condições e classificação de vias públicas;
- classificação dos veículos;
- circulação dos veículos nas vias;
- inspeções técnicas;
- velocidade nas vias;
- estacionamentos e paradas;
- sinais de trânsito;
- condições dos passageiros;
- condições das cargas;
- condutores de veículos;
- infrações e sanções de trânsito; e
- acidentes e responsabilidades.

Informa sobre alguns itens obrigatórios nos veículos: sistema de iluminação e sinalização, *kit* primeiros socorros, limpador de para-brisas, buzina e equipamentos para reparos.

Decreto Supremo nº 24.176/1995 - Ementa: Regulamento em matéria de contaminação atmosférica.

Regulamenta a Lei do Meio Ambiente. O Anexo 3 regulamenta a matéria de contaminação atmosférica. Regulamenta as funções do Ministerio de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente., da autoridade de nível departamental, dos governos municipais e dos organismos setoriais competentes em relação às contaminações atmosféricas. Trata sobre como é feito o controle e avaliação das contaminações nas fontes fixas e móveis (veículos). O Ministerio de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente fica responsável por fixar normas técnicas de emissões veiculares. Os veículos em circulação não devem emitir contaminantes atmosféricos em quantidades que excedam os limites permitidos. O Ministerio de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente pode recorrer a empresas privadas para a prestação dos serviços de verificação veicular.

Decreto Supremo nº 24.139/2005 - Ementa: Modifica o Decreto Supremo nº 24.176/1995.

Substitui o conteúdo do Anexo 5 do Decreto Supremo nº 24.176/1995, que traz os limites permitidos de emissões de fontes móveis pelo conteúdo da Norma Boliviana (NB) 62002 da IBNORCA. A NB 62002 define limites para veículos em circulação e para os novos veículos. Em relação aos veículos em circulação, há tabelas para veículos movidos a gasolina, a gás natural veicular (GNV) e a diesel, sem, no entanto, dividi-los entre leves, médios e pesados, como se encontra normalmente nas normativas sobre o assunto. Nos veículos a diesel, a contaminação é medida pela opacidade do gás emitido.

5.1.3. Congresso Nacional

Lei nº 3.988/2008 - Ementa: Eleva-se a nível de Lei o Decreto-Lei nº 10.135, de 16 de fevereiro de 1973.

5.1.4. Presidencia de La República

Resolução Suprema nº 187.444/1978 - Ementa: Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT) em seus VII Títulos e 447 artigos.

O RCNT se aplica ao transporte terrestre, seja para pedestres ou motoristas de veículos a motor, tração humana ou tração animal.
O RCNT trata sobre:
- classificação e classes de veículos;
- dimensões e peso máximo dos veículos;
- permissão especial para veículos fora do padrão;
- regras de circulação e trânsito;
- inspeção veicular;
- velocidades;
- estacionamentos e paradas na via;
- sinalização;
- regras para passageiros e para cargas;
- exames e regras para os condutores;
- autorizações gerais;
- placas;
- infrações e sanções de trânsito;
- acidentes de trânsito.

5.1.5. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foram também analisadas para o tema Normas Técnicas as normativas a seguir, cujos resumos constam no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Lei de Cargas nº 1.769/1997.

Lei nº 165/2011 - Ementa: Lei Geral de Transporte.

6.6. Infrações e Sanções

6.1. Cargas

6.1.1. Asamblea Legislativa Plurinacional

Lei nº 441/2013 – Ementa: Lei de controle de pesos e dimensões veiculares na Rede Vial Fundamental.

Estabelece as multas aplicáveis ao excesso de peso e dimensão de todos os veículos que circulem na rede viária, sem exceções. As sanções são especificadas, de acordo com a quantidade de toneladas métricas excedidas no veículo, conforme tabela disposta no art. 21 da norma, e variam de 500 a 7.500 bolivianos. No caso de dimensão maior que o permitido, além de descarregar ou reorganizar o excesso de dimensão, o infrator deverá pagar uma multa de 1.000 bolivianos por dimensão excedida para que possa continuar circulando.

6.1.2. Outras normativas

Além da normativa cujo resumo já consta neste tema, foi também analisada para o tema Infrações e Sanções a normativa a seguir, cujo resumo consta no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Resolução Suprema nº 187.444/1978 - Ementa: Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

6.2. Passageiros

6.2.1. Consejo de Ministros

Decreto Supremo nº 420/2010 – Ementa: Aprova mecanismos de controle, fiscalização e segurança rodoviária no setor de transporte automotor público terrestre de passageiros, para diminuir o risco de acidentes de trânsito nas rodovias e caminhos do Estado Plurinacional de Bolívia, estabelecendo as infrações e sanções ante o descumprimento destes.

Versa sobre os requisitos que os condutores e operadores deverão apresentar para poderem exercer o transporte terrestre público de passageiros e os mecanismos de controle para um bom desempenho da equipe de condução. Estabelece como deverão ser transmitidas as informações para os usuários e determina as infrações e sanções relativas ao desrespeito aos procedimentos apresentados nesta norma.

Decreto Supremo nº 659/2010 – Ementa: Regulamenta os mecanismos de controle, fiscalização e segurança rodoviária no setor de transporte automotor público terrestre de passageiros, estabelecidos no Decreto Supremo nº 420/2010.

Regulamenta os mecanismos de controle, fiscalização e segurança rodoviária no setor de transporte automotor público terrestre de passageiros, estabelecidos no Decreto Supremo nº 420/2010.

6.3. Cargas e Passageiros

6.3.1. Outras normativas

Foram analisadas para o tema Infrações e Sanções a **Lei de Cargas nº 1.769/1997, a Lei nº 165/2011**, **a Lei nº 441/2013 e o Decreto Supremo nº 3.031/2016** cujos resumos constam no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

APÊNDICE 3 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO PARAGUAIA

1. Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços

1.1. Cargas

1.1.1. Congreso de la Nación Paraguaya

Decreto-Lei nº 22.094/1947 – Ementa: Estabelece o Regulamento Geral de Trânsito Caminhoneiro.

Determina disposições gerais sobre trânsito caminhoneiro; medidas (pesos e dimensões), equipamentos e pneus; construção de carrocerias; luzes e identificação dos veículos; inscrição e expedição de patentes; licença para conduzir; circulação nacional e internacional de veículos; trânsito de pedestres e automóveis; velocidades máximas; operações de carga e descarga; e penalidades.
Mais especificamente, sobre a circulação internacional, o Regulamento determina que será concedido um Certificado Internacional para Automóveis, após exame e licenciamento do veículo pelas respectivas autoridades, de acordo com as especificações nos capítulos do presente Regulamento. Todos os Certificados terão validade de um ano a partir da sua data de expedição, sendo expedidos por autoridades de outros países ou por associações autorizadas e reconhecidos como válidos quando apresentados e analisados pelas autoridades competentes do país.
Nenhum automóvel poderá transitar por outros países sem que possua na sua parte posterior a placa de licença do país de origem e outra que permita reconhecer sua nacionalidade. A validez dessa placa será de um ano, devendo o veículo ser reemplacado ao fim desse tempo pelo órgão responsável do país.
Para garantir que as condições de segurança no trânsito foram cumpridas, será concedido uma Licença Internacional para Conduzir.

Decreto nº 16.927/1997 – Ementa: Autoriza na República do Paraguai a vigência do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Cargas, protocolado no marco do Tratado de Montevideo no ano de 1980.

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 Mercado Comum do Sul (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.

Lei nº 2.422/2004 – Ementa: Aprova o Código Aduaneiro.

Aprova o Código Aduaneiro paraguaio, definindo o âmbito de aplicação; os fundamentos da gestão da Direção Nacional de Aduanas; a aplicação de sistemas informáticos; as zonas primárias e secundárias; as pessoas vinculadas na operação, seus direitos e obrigações; o controle aduaneiro sobre o tráfego internacional; as operações aduaneiras; os regimes aduaneiros; as infrações aduaneiras e demais disposições.

1.1.2. Dinatran

Resolução do Conselho da Dinatran nº 53/2002 – Ementa: Aprova o Regulamento para o Transporte Nacional e Internacional de Cargas por estradas.

O regulamento refere-se exclusivamente aos serviços de transporte nacional e internacional automotor de cargas. O transporte nacional é o realizado dentro dos limites do território nacional, utilizando a rede viária do país, sendo regido pela Lei nº 1.590/00 e suas modificações. O transporte internacional é regido pela Lei nº 1.128/97 que aprova o Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre dos Países do Cone Sul.
O Regulamento apresenta em seu Capítulo III definições de termos relativos ao transporte para entendimento geral das disposições estabelecidas.
Os veículos automotores, reboques e semirreboques a serem utilizados para a exploração do serviço de transporte de cargas deverão estar escritos no Registro Único de Automotores (Lei nº 608/95) em nome do titular, ao qual deve-se creditar a titularidade com a Escritura Pública (título) devidamente inscrita. No caso de *leasing*, segue-se o disposto na Lei nº 1.295/00. Cada um dos veículos utilizados pelas empresas permissionárias deve estar habilitado pela Dirección Nacional de Transporte Terrestre.
Para a habilitação de prestação do serviço, as empresas deverão passar por uma inspeção técnica, conforme as disposições legais vigentes para a matéria. Para altas (incorporação de veículos) na frota, as empresas operadoras devem apresentar documentos que creditem a propriedade dos veículos a serem incorporados e a apólice de seguro de responsabilidade civil que cubra acidentes a tripulantes e danos a terceiros. Para a renovação anual de habilitação das unidades que realizam o serviço nacional de transporte de cargas, as empresas operadoras paraguaias devem apresentar a apólice de seguro de responsabilidade civil que cubra acidentes a tripulantes e danos a terceiros. Uma vez cumprido esse requisito e quitadas as taxas correspondentes, a unidade estará habilitada com a autorização correspondente.
Os serviços são classificados em comerciais, próprios, ocasionais e especiais. É expressamente proibido o transporte de passageiros em veículos de carga, salvo a capacidade da cabine. As cargas são classificadas em: gerais, líquidas, refrigeradas, perigosas e especiais.
Para a exploração do serviço de transporte terrestre de cargas requer-se a habilitação outorgada pela Dinatran. Para a exploração do serviço de transporte terrestre internacional automotor de cargas exige-se a permissão emitida pelo Dinatran, de acordo com convênios, leis e regulamentos que regem a matéria.

A permissão é um documento intransferível, tendo uma vigência de sete anos e podendo ser renovado pelo mesmo período de tempo sempre que as empresas operadoras cumprirem as regulamentações quanto ao tema. Para a primeira obtenção de uma empresa da Licença Originária o procedimento é:

1) A empresa deve estar legalmente constituída, apresentando o estatuto da empresa e a inscrição no registro público de comércio.

2) As unidades da frota automotora de propriedade da empresa devem ser de pelo menos quatro veículos (armazenamento mínimo de 80 toneladas) e o resto da frota poderá ser utilizada por *leasing* (Lei 1.295/00).

3) Certidão negativa de interdição judicial e certidão de solvência.

4) Certificado de cumprimento tributário.

5) Registro único de contribuintes (RUC).

6) Balanço de finanças do exercício anterior com vistas do Ministério da Fazenda ou Balanço Inicial para empresas novas.

7) Patente Municipal atualizada.

8) Título de propriedade ou Contrato de Arrendamento.

9) Declaração jurada de responsabilidade perante as autoridades judiciais, policiais e administrativas de origem e posse das unidades, assim como das documentações.

10) Estar em dia com o cumprimento das leis laborais:

- contrato de trabalho;

- inscrição patronal;

- Instituto de Previsión Social (IPS).

11) Todas as unidades deverão contar com uma apólice de seguros de responsabilidade civil contra terceiros.

Para a renovação da Licença Originária, segue-se o seguinte procedimento:

1) Certidão negativa de interdição judicial.

2) Certidão de solvência.

3) Certificado de Cumprimento tributário.

4) Balanço de finanças do exercício anterior com vistas do Ministério da Fazenda.

5) Patente municipal.

6) Deve-se acompanhar os arquivos da empresa registrada na Dinatran.

7) Patente municipal atualizada.

8) Estar em pleno cumprimento com as leis laborais.

9) Declaração jurada de responsabilidade perante as autoridades judiciais, policiais e administrativas de origem e posse das unidades, assim como das documentações.

10) Todas as unidades deverão contar com uma apólice de seguros de responsabilidade civil contra terceiros.

Diferencia-se a obtenção da Licença por empresas e a obtenção por transportadores autônomos, que seguem os seguintes procedimentos para a obtenção:

Requisitos para o operador de transporte autônomo:

a) Unidades próprias do operador (até uma unidade).

b) Registro único de contribuinte (RUC).

c) Patente municipal.

d) Dados do domicilio.

e) Inscrição como contribuinte do Tributo Único.

Para a Licença Originária para Empresa Unipessoal:

Reunirão os seguintes requisitos da Licença Originária para a Empresa Unipessoal:

1) Inscrição no registro público.

2) Registro único de contribuinte (RUC).

3) Certificado de interdição judicial.

4) Certidão de solvência.

6) Balanço Financeiro ou Balanço Inicial.

7) Patente municipal.

8) As unidades da frota automotora devem ser propriedade da empresa unipessoal (armazenagem mínimo de 80 toneladas).

9) Título de propriedade do local ou o contrato de arrendamento em nome da empresa.

10) Declaração jurada de responsabilidade perante as autoridades judiciais, policiais e administrativas de origem e posse das unidades, assim como das documentações.

11) Apresentar documentos que creditem cumprimento com:

- contrato de trabalho;

- inscrição patronal;

- Instituto de Previsión Social (IPS);

Todas as unidades deverão contar com uma apólice de seguros de responsabilidade civil contra terceiros.

Segundo o art. 28, as empresas podem solicitar uma suspensão temporária por um prazo de seis meses com motivos devidamente justificados, sendo esse prazo prorrogável apenas uma vez pelo mesmo período. Após esse período a licença será cancelada.

As licenças de exploração são extinguidas pelo vencimento (de um ano) e não renovação pela empresa; por incapacidade ou inabilitação judicial da empresa operadora titular por quebra ou dissolução dela; ou por todo ato que implique no descumprimento de requisitos legais.
Para outorga da autorização para viagens internacionais ocasionais ou especiais, as empresas operadoras devem apresentar os seguintes documentos:

a) Título de propriedade das unidades em nome do solicitante.

b) Patente municipal.

c) Seguros com cobertura internacional de responsabilidade contra terceiros.

d) Fotocopia autenticada da cédula de identidade ou RUC do solicitante.

e) Solicitação dirigida à Dirección Nacional de Transporte Terrestre, indicando origem, destino, data de viagem, passagens fronteiriças a utilizar e detalhes da carga transportada.

f) Habilitação da Dinatran.

g) Abono da taxa correspondente por viaje.

De acordo com o tipo de serviço, as tarifas serão aplicadas por tonelada-quilômetro, por metro cúbico – quilômetro ou por contrato entre as partes quando o tipo de serviço ou características da carga não se enquadrarem nas tarifas fixadas para um frete comum.
A Dinatran fica responsável pela fiscalização da prestação do serviço dentro das regulamentações para esse tipo de serviço. Tanto as empresas permissionárias operadoras do serviço quanto as empresas estrangeiras estão sujeitas às sanções previstas na Lei nº 1.590/00 quando infringirem as normas estabelecidas na Lei.
As infrações serão sancionadas por meio de aviso privado; aviso público; multa; multa e retenção do veículo; multa e retirada do veículo de circulação; suspensão; e desabilitação da empresa. As infrações são classificadas em gravíssimas, graves e leves.
Artigo 43 – As infrações passíveis de sanções por multas serão aplicadas conforme a gravidade destas, de acordo com a seguinte classificação:

1) Gravíssimas:

a) adulteração ou falsificação de qualquer documento exigido pela Dinatran e comprovado por esta;

b) apólice de seguros vencida ou sem apólice de seguro;

c) não contar com habilitação veicular;

d) comprovação de práticas de *dumping*.

2) Graves:

a) não reunir condições técnicas de segurança;

b) não renovação da licença de exploração de um a noventa dias de atraso (um atraso maior significa uma falta gravíssima);

c) circular com luzes que não estão de acordo com as regulamentações vigentes;

d) desacato à autoridade;

> e) circular sem adesivos de habilitação ou com adesivos de habilitação vencidos;
>
> f) habilitação veicular vencida.
>
> 3) Leves:
>
> a) faróis queimados; limpador de para-brisa quebrado ou sem funcionar; falta de extintor; carência de baliza; sem pneu estepe; e sem para-choques.
>
> b) Outros casos não previstos neste Regulamento

Resolução do Conselho da Dinatran nº 402/2017 – Ementa: Cria o Registro de intermediadores do serviço de transporte terrestre de cargas-transportadores e estabelece as garantias e condições que deverão ser cumpridas pelas empresas intermediadoras para a devida inscrição.

Cria o Registro de Intermediadoras do Serviço de Transporte Terrestre de Cargas – Transportadoras. Estabelece as condições para a inscrição, bem como a documentação necessária para inscrição e renovação da inscrição no registro.

1.1.3. Ministério de Obras Públicas y Comunicaciones

Resolução MOPC nº 147/2009 – Ementa: Estabelece normativas específicas para o trânsito de caminhões de longitudes especiais para o transporte de gado e outras cargas variadas dentro da rede viária nacional.

Versa sobre as dimensões; limites de peso; longitude máxima e sinalização dos veículos transportadores de cargas terrestres aprovados pelo Subgrupo de Trabalho 5 (SGT-5) no âmbito do Mercosul.

1.1.4. Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas

Resolução SENAVE nº 371/2007 – Ementa: Aprova o Regulamento para o Registro e a Habilitação de Meios de Transporte de Ingredientes Ativos e Pesticidas formulados para uso agrícola, do Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (Senave).

Versa sobre os objetos do registro; requisitos para inscrição no Senave; habilitação de veículo; aspectos de acomodação das cargas; medidas de precaução; documentação obrigatória; ficha de segurança; e obrigações e responsabilidades dos envolvidos na operação de transporte.

1.2. Passageiros

1.2.1. Dinatran

Resolução do Conselho da Dinatran nº 216/2012 – Ementa: Aprova o Regulamento de Transporte Público de Passageiros Nacional e Internacional.

Revoga as Resoluções nº 304/2004 e 109/2004, estabelecendo o novo Regulamento de Transporte Público de Passageiros Nacional e Internacional.
As empresas internacionais operadoras devem cumprir as disposições estabelecidas no ATIT, aprovadas pelas leis nº 1.128/1997, 1590/200, 3850/2009 e demais regulamentações e modificações dessas leis.
Toda pessoa física ou jurídica que possua meios de oferecer garantias para a prestação eficiente do serviço de transporte de passageiros nacional ou internacional deverá ter pelo menos 51% do capital social pertencente a paraguaios naturais ou naturalizados. O controle efetivo e a direção da empresa devem estar igualmente em mãos de paraguaios naturais ou naturalizados.
Para a prestação do serviço, a frota automotora da empresa deve possuir as características técnicas regentes no âmbito da República, também devidamente habilitados pelo Dinatran. Os veículos incorporados à frota por altas ou baixas, devem ser unidades com chassis e carrocerias que não excedam dez anos de antiguidade, com exceção das empresas de transporte permissionárias habilitadas pelo Dinatran. Para a concessão de novas linhas, os modelos da frota da empresa operadora devem ser unidades com chassis e carrocerias que não excedam cinco anos de antiguidade. São dadas outras disposições sobre a idade máxima das frotas nas empresas permissionárias e sobre as classes de ônibus.
As empresas permissionárias devem possuir um representante técnico que deve apresentar seu currículo, cursos realizados sobre transporte e experiência certificada no âmbito de transporte no setor privado ou público.
Para a concessão da licença de primeira vez para o serviço nacional e internacional (licença originária) para pessoas físicas ou jurídicas, as empresas operadoras devem iniciar um processo licitatório, apresentando à Dinatran os seguintes documentos:

> 48.1 – Documentação referente à pessoa física ou jurídica solicitante:
>
> 48.1.1 – Fotocópia autenticada da Escritura de Constituição da Sociedade ou Estatuto Social em caso de pessoa jurídica. Em caso de pessoa física bastará apresentar a fotocópia do RUC.
>
> 48.1.2 – Fotocópia autenticada da Inscrição de Pessoa Jurídica na Direção Geral de Registro Públicos.
>
> 48.1.3 – Fotocópia autenticada do documento que credita o RUC.
>
> 48.1.4 – Fotocópia autenticada ou o original da Certidão negativa de interdição judicial.
>
> 48.1.5 – Fotocópia autenticada ou o original da Certidão de Solvência.
>
> 48.1.6 – Estar em pleno cumprimento das obrigações tributárias, taxas, tarifas e multas com o Estado paraguaio, com o Governo Municipal responsável pela empresa e com a Dinatran. Deverá apresentar provas documentais de não estar em dívida com o Ministério da Fazenda, com a municipalidade responsável pelo local da empresa e com a Dinatran.

48.1.7 – Balanço Geral do exercício anterior da empresa ou Balanço de Abertura de novas empresa com firma do contador e prova documental da entrada na Subsecretaria do Estado de Tributação.

48.1.8 – Fotocópia autenticada do Formulário SSET nº 101 (imposto de renda) e Formulário SSET nº 220 (grandes contribuintes) ou Formulário SSET nº 110 (pequenos contribuintes) com prova documental de entrada na Subsecretaria do Estado de Tributação ou de Entidade autorizada para receber, do mês anterior à apresentação da solicitação realizada na Dinatran.

48.1.9 – Fotocópia autenticada da patente comercial que contemple como atividade principal o transporte de passageiros (atualizado).

48.1.10 – Constatação de estar em pleno cumprimento das leis laborais. Apresentar documentos que creditem ter cumprido com:

48.1.10.1 – Fotocópia autenticada da Inscrição Patronal no Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social.

48.1.10.2 – Fotocópia autenticada do Contrato de Trabalho de cada funcionário da empresa.

48.1.11 – Todo funcionário deve contar com um seguro social obrigatório de acordo as normas legais vigentes. Apresentar documentos creditando ter cumprido com:

48.1.11.1 – Fotocópia autenticada da Inscrição Patronal no Instituto de Previsión Social.

48.1.11.2 – Fotocópia autenticada da última planilha de pagamento ao Instituto de Previsión Social do funcionário segurado da empresa, no qual se registre cada um dos segurados.

48.2 – A respeito da prestação de serviço deverão ser apresentados:

48.2.1 – A descrição dos serviços a serem prestados, detalhando os países de destino pretendidos para a prestação do serviço de passageiros incluindo as passagens de fronteira a serem utilizadas e país de destino, no caso de transporte internacional, com um plano administrativo.

48.2.2 – Determinação da distância do percurso, com especificações do tipo de rota, tipo e estado de conservação do pavimento. Se o percurso possuir mais de um tipo de pavimento, deverá ser especificada a longitude dos trajetos que cada um compreende.

48.2.3 – Tempo de viagem, por destino solicitado.

48.2.4 – Lugares de paradas técnicas.

48.2.5 – Descrição dos tipos de cargas a serrem transportadas.

Ainda, são descritas condições relativas à frota automotora, recursos humanos e infraestrutura.
Para a renovação da licença de exploração com a validade de sete anos, a empresa deve solicitar a renovação da licença através de uma solicitação acompanhada das mesmas documentações exigidas na primeira outorga da licença, com exceção dos documentos que já estão em posse da Dinatran e uma fotocópia autenticada pela Secretaria Geral da Dinatran da resolução da licença, objeto de solicitação de renovação, outorgada pela Dinatran.

As empresas que desejarem renovar suas licenças terão um prazo de trinta dias úteis a partir da apresentação da solicitação para compilar os documentos necessários que comprovem o cumprimento das condições exigidas. As empresas nacionais que não estiverem em pleno cumprimento das condições estabelecidas para a licença de sete anos poderão obter uma licença provisória de um ano. Se ao final desse prazo a empresa comprovar suas condições de prestação de serviço, será concedida uma licença de seis anos, caso contrário, não será concedida mais uma licença provisória.
As licenças são intransferíveis, a não ser quando contarem com o parecer da Dinatran e demais órgãos responsáveis. São passíveis de serem extintas caso após o vencimento não haja interesse de renovação em até um ano, por incapacidade da empresa operadora titular da licença ou por todo ato que não cumpra os requisitos legais. Pode ser solicitada a suspensão da licença em um período de até seis meses, quando devidamente justificado, prorrogável por apenas mais uma vez.
Para a Licença Complementar, o Regulamento define que deverão ser cumpridos os requisitos estabelecidos no Acordo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT) nos artigos 24 e 25.
Sobre o serviço em circuitos fechados, o Regulamento dispõe que se encaixam nessa categoria as viagens de transporte de passageiros para turismo interno, transporte de funcionários, os serviços de viagens especiais em circuito fechado de caráter nacional e internacional e outros serviços.
Para outorga da autorização para as viagens especiais em circuito fechado, as operadoras devem apresentar os seguintes documentos:

> 68.1 – Solicitação dirigida à Dinatran especificando o tipo de serviço solicitado, detalhando origem, destino e data de viagem.
>
> 68.2 – Fotocópia autenticada da Carta de Identidade e RUC do solicitante.
>
> 68.3 – Fotocópia autenticada do Título de Propriedade da(s) unidade(s) em nome do solicitante.
>
> 68.4 – Fotocópia autenticada da Carta Verde emitida pelo Registro Único del Automotor ou documento provisório e Patente Municipal ou habilitação de placa.
>
> 68.5 – Planilha de inspeção técnica veicular (ITV) aprovada e vigente com a data da solicitação, realizada em um dos centros de ITV autorizados pela Dinatran. Em caso de fotocópia, deve ser autenticada por um escrivão público. Uma vez implementada a Lei nº 3.850/2009 se exigirão as documentações estabelecidas no Regulamento desta Lei.
>
> 68.6 - Fotocópia autenticada da habilitação expedida pela Direção Geral de Transporte Terrestre da Dinatran, pela Setama ou algum município nacional.
>
> 68.7 - Fotocópia autenticada da Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil e Danos a Terceiros e a Passageiros Transportados vigente para cada veículo que realizará o serviço.

Para a solicitação da licença para realizar viagens ocasionais ou especiais de caráter internacional, em circuito fechado em regime de turismo internacional, transporte de funcionários ou outro serviço ocasional, deverão ser apresentados os seguintes documentos:

> 70.1 – Solicitação dirigida à Dinatran especificando o tipo de serviço solicitado, detalhando origem, destino e data de viagem.
>
> 70.2 – Em caso de empresa, apresentar a fotocópia autenticada de Constituição de Sociedade, Associação com Pessoa Jurídica, Agências de Viagem e/ou Hotelarias.

> 70.3 – Contrato entre a empresa solicitante do serviço (contratante) e a empresa de transporte (adjudicatária) para realizar o serviço de transporte de turismo internacional, de funcionários ou outro tipo de serviço ocasional.
>
> 70.4 – Fotocópia autenticada do Título de Propriedade da(s) unidade(s) em nome do solicitante.
>
> 70.5 – Fotocópia autenticada da Carta Verde emitida pelo Registro Único del Automotor ou documento provisório e Patente Municipal ou habilitação de placa.
>
> 70.6 – Fotocópia autenticada da habilitação expedida pela Direção Geral de Transporte Terrestre da Dinatran, pela Setama ou algum Município Nacional.
>
> 70.7 – Planilha de ITV aprovada e vigente com a data da solicitação, realizada em um dos Centros de ITV autorizados pela Dinatran. Em caso de fotocópia, deve ser autenticada por um escrivão público. Uma vez implementada a Lei nº 3.850/2009 se exigirão as documentações estabelecidas no Regulamento desta Lei.
>
> 70.8 – Fotocópia autenticada da Carta de Identidade e RUC do solicitante.
>
> 70.9 – Fotocópia autenticada da Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil e Danos a Terceiros e a Passageiros Transportados vigente para cada veículo que realizará o serviço.
>
> 70.10 – Abono das taxas correspondentes pela licença ocasional ou viagem especial, por fax.

Ainda, é determinado que as empresas operadoras devem cumprir com os requisitos estabelecidos em acordos ou tratados internacionais sobre transporte terrestre.
No Capítulo XII – Transporte Internacional, é definido que o transporte rodoviário internacional de passageiros será regido pela Lei nº 1.128/1997 e demais tratados ratificados; pela Lei nº 3.850/2009; pelas Resoluções da Dinatran e pela presente regulamentação.
No Capítulo XV – Documentos Emitidos por Serviço Realizado e de Porte Obrigatório, define-se que as documentações obrigatórias durante a prestação do serviço são as seguintes:

> 104.1 – Do veículo: Carta Verde e a Habilitação Municipal.
>
> 104.2 – Emitidos pela Dinatran: Habilitação da Dinatran.
>
> 104.3 – Inspeção Técnica Veicular: Planilha de ITV; Adesivo da ITV e Certificado da ITV.
>
> 104.4 – Apólice de Seguros: Responsabilidade Civil e Danos a Terceiros; e Apólice de Seguro contra Acidentes à Passageiros.
>
> 104.5 – Transporte Internacional: Frota Automotora.

Por fim, são dispostos os direitos e obrigações dos usuários e as infrações e suas possíveis sanções.

> 117.1 – Infrações ou contravenções gravíssimas:
>
> 117.1.2 – Não renovação da licença de exploração do serviço internacional de passageiros. De noventa e um a cento e oitenta dias de atraso.
>
> 117.1.3 – Não renovação da licença de exploração do serviço nacional de passageiros. De noventa e um a cento e oitenta dias de atraso.

117.1.4 – Não renovação da habilitação veicular. De noventa e um a cento e oitenta dias de atraso.

117.1.5 – Cobertura de serviço não autorizado.

117.1.6 – Adulteração ou fiscalização de qualquer documento exigido pela Dinatran e comprovado por esta.

117.1.7 – Não contar com habilitação veicular emitida pela Dinatran.

117.1.8 – Não possuir ITV.

117.1.9 – Circular com planilha, certificado ou adesivo de ITV vencidos.

117.1.10 – Não reunir condições técnicas de segurança comprovadas no controle e definida na normativa vigente de ITV.

117.1.11 – Não possuir Apólice de Seguros.

117.1.12 – Circular sem Apólice de Seguros.

117.1.13 – Circular com Apólice de Seguros vencida.

117.1.14 – Comprovação de práticas de *dumping*.

117.2 – Infrações ou contravenções graves:

117.2.1 – Não renovação da licença de exploração do serviço internacional de passageiros. De um a noventa dias de atraso (um atraso maior significa uma falta gravíssima).

117.2.2 - Não renovação da licença de exploração do serviço nacional de passageiros. De um a noventa dias de atraso (um atraso maior significa uma falta gravíssima).

117.2.3 – Não renovação da habilitação veicular. De um a noventa dias de atraso (um atraso maior significa uma falta gravíssima).

117.2.4 – Circular sem habilitação emitida pela Dinatran.

117.2.5 – Circular sem a planilha, certificado ou adesivo de ITV.

117.2.6 – Executar viagem ocasional ou especial sem autorização.

117.2.7 – Circular com luzes que não estão de acordo com a regulamentação vigente.

117.2.8 – Desacato às autoridades.

117.2.9 – Adulteração ou falsificação de passagens.

117.2.10 – Não expedir faturas por serviço prestado.

117.2.11 – Cobrar um montante maior ou menor que a tarifa de passagem estabelecida por Decreto do Poder Executivo ou Resolução do Conselho da Dinatran.

117.3 – Infrações ou contravenções leves:

117.3.1 – Faróis queimados.

117.3.2 – Limpador de para-brisas quebrado ou sem funcionar.

117.3.3 – Falta de extintor.

> 117.3.4 – Carecer de baliza.
>
> 117.3.5 – Sem pneu estepe.
>
> 117.3.6 – Sem para-choque.
>
> 117.3.7 – Outros casos não previsto neste Regulamento.

1.3. Cargas e Passageiros

1.3.1. Congreso de la Nación Paraguaya

Lei nº 608/1995 - Ementa: Cria o Sistema de Matrícula e a Cédula do Automotor.

Cria-se o Sistema de Matrícula, que será determinada pelo Registro de Automotores, dependente da Direção Geral dos Registros Públicos e deverá constar na cédula e demais documentos do condutor. A matrícula deve também ser gravada nos para-brisas dianteiro e traseiro e no chassi dos automóveis.
Produzida a matrícula do automotor no Registo de automotores pela Direção Geral dos Registros Públicos, se expedirá ao proprietário ou possuidor a Cédula do Automotor. Ela identifica o proprietário ou possuidor do automotor e habilita sua livre circulação.
Cria-se também um Registo Especial e Transitório no Registo de Automotores para a inscrição de unidades automotoras carentes de documentação legal, para fins de se ter um censo desses veículos, conhecer seus possuidores e submetê-los a um regime legal específico.

Lei nº 1.128/1997 - Ementa: Aprova o Convênio sobre o Transporte Internacional Terrestre com seus respectivos anexos e modificações, cuja vigência administrativa foi posta pelo Decreto do Poder Executivo nº 10.921, de 17 de setembro de 1991.

Lei nº 1.295/2000 - Ementa: Locação, arrendamento ou *leasing* financeiro e mercantil.

São considerados arrendatários aptos a celebrar o contrato de locação financeira, arrendamento financeiro ou *leasing* financeiro, os seguintes:

> a) as filiais de entidades autorizadas pela Lei nº 861, de 24 de junho de 1996;
>
> b) uma sociedade de arrendamento financeiro;
>
> c) um Importador, sobre os bens que importe;
>
> d) um fabricante com domicílio no país, sobre os bens que fabrique;
>
> e) um provedor do exterior sobre os bens que distribui;
>
> f) um provedor do exterior sobre os bens que provenha desde o exterior; e
>
> g) uma empresa construtora, imobiliária ou promotora sobre os imóveis edificados, próprios ou de terceiros, a serem adquiridos para tal efeito.

Deverão se constituir sob a forma de sociedades anônimas, agregando seu nome social à expressão "Sociedad Anónima de Locación Financiera" ou "Sociedad Anónima de Leasing Financiero". Seu capital deverá estar representado por ações nominativas e seu objeto social limitado a realização das operações de *leasing* previstos na presente lei.

O capital mínimo de constituição das empresas deve ser de ₲ 750 milhões[1], sendo esse valor constante, atualizado anualmente e calculado pelo Banco Central do Paraguai. O endividamento máximo das sociedades de locação, arrendamento ou *leasing* financeiro não poderá superar quinze vezes seu capital e reservas.
O contrato deve ser outorgado por uma escritura pública em casos de bens registrados e por instrumentos públicos ou privados com firmas certificadas. O tempo do contrato deve ser acordado entre as partes. É proibida a possibilidade de anular o efeito do contrato periodicamente durante a sua vigência, salvo casos em que se tenha cumprido 50% das obrigações pactuadas e se exercite a opção de compra ou em caso de perdas extraordinárias sofridas ao objeto do contrato por fortuitos ou forças maiores.
O contrato para automotores deve estar inscrito na Direção Geral de Registro Públicos, no Registro de Automotores.
É também regulamentado o *leasing* operativo (arrendamento mercantil).

Lei nº 1.590/2000 - Ementa: Regula o Sistema Nacional de transporte e cria a Dirección Nacional de Transporte (Dinatran) e a Secretaría Metropolitana de Transporte (SMT).

Estabelece o Sistema Nacional de Transporte. Cria a Dirección Nacional de Transporte (Dinatran) como ente descentralizado em forma de pessoa jurídica de direito público, encarregada da regulamentação do transporte nacional e internacional. Regulamenta também o Conselho da Dinatran, sendo caracterizado como a autoridade máxima da Dinatran.
Cria a Secretaria de Transporte del Área Metropolitana de Assunción, que tem por objetivo estabelecer e administrar políticas e regulações comuns e integrais de trânsito e transporte para os munícipios, em coordenação com a Dinatran.
Dispõe ainda sobre as infrações e suas respectivas sanções relativas a essas autoridades, considerando infrações as seguintes:

a) A aplicação de tarifas superiores às autorizadas.

b) O descumprimento das características técnicas, assim como as condições de segurança que todas as unidades dedicadas ao transporte devem ter.

c) A utilização de veículos sem habilitação técnica.

d) A transferência a terceiros das concessões ou licenças de exploração de serviços sem autorização correspondente.

e) O descumprimento das especificações de serviço estabelecidas.

f) A falta de expedição de boletos ou recibos dos serviços prestados.

g) A inobservância das leis laborais.

h) O descumprimento das disposições estabelecidas nesta Lei e seus regulamentos.

i) O descumprimento no pagamento de tributos, taxas ou multas.

[1] ₲ corresponde ao símbolo da moeda paraguaia denominada guarani.

As infrações estabelecidas nesta Lei serão sancionadas com multas aplicadas aos proprietários dos veículos, conforme leis e regulamentos. As sanções serão aplicadas por meio de disposições da máxima autoridade executiva correspondente, com prévia comprovação da infração.

Lei nº 1.818/2001 – Ementa: Modifica a redação do art. 11 da Lei nº 1.590, de 16 de setembro de 2000, que regula o Sistema Nacional de Transporte e cria a Dirección Nacional de Transporte (Dinatran) e a Secretaria Metropolitana de Transporte (SMT).

Lei nº 5.016/2014 – Ementa: Lei Nacional de Transito y Seguridad Vial em concordância com o anexo de seu Decreto Regulamentário nº 3.427/2015.

Primeiramente, determina-se o alcance, o objeto, o âmbito de aplicação, as autoridades e atribuições da presente Lei.
Sobre os usuários da via pública, define-se as idades mínimas para a obtenção das licenças “A”, “B”, “C” e “D”; pré-requisitos e deveres das escolas de condutores; e disposições sobre as licenças de condução. As licenças para conduzir habilitam o condutor a trafegar pelas ruas e pela rede viária da República, devendo ser emitida conforme modelo padrão aprovado pela Agência Nacional de Trânsito e Segurança Viária. Possuem validade máxima de cinco anos e mínima de um ano, dependendo da autoridade de aplicação. Para sua renovação o condutor deve ser aprovado nos exames psicofísicos e práticos e ter seu registro de infrações checado.
Dentre suas classificações, há a licença de estrangeiros, que habilita o titular a conduzir veículos de uso privado com ou sem carga e peso máximo de 2.000 kg. A licença é válida por apenas um ano, sendo expedida mediante a apresentação da licença de conduzir e licença de imigrante. A licença de conduzir emitida no exterior será válida no território nacional por um tempo não maior que três meses, contados a partir da entrada no país, devendo autorizar a condução de automóveis de acordo com a licença específica.
São estabelecidas responsabilidades, proibições e deveres dos pedestres e demais veículos que utilizam as vias públicas.
Sobre os veículos, são indicadas as condições técnicas que os veículos de cada categoria devem possuir para estarem de acordo com as regulamentações vigentes. Existem exceções para as dimensão e pesos máximos que são explanadas na presente Lei. Também versa sobre dispositivos de segurança, iluminação e revisão técnica.
Quanto à tração, são classificados em autopropulsados por motores de combustão interna; autopropulsados por motores elétricos; propulsão humana; tração animal; rebocados (reboques ou semirreboques). Podem ainda ser classificados quanto à espécie (passageiros, carga, misto, profissão, tração e especial) e quanto ao destino do serviço (oficial, organismos internacionais creditados à República; serviços de taxímetro; transporte público de passageiros; transporte escolar; transporte de cargas e especiais).
É especificado que para veículos de transporte é expressamente proibido a circulação ou trânsito por vias públicas de veículos de transporte de passageiros não devidamente habilitados. Assim como veículos de transporte de carga deverão portar os documentos correspondentes que autorizem o transporte da carga correspondente (Carta de Porte, MIC ou Nota de Remissão são os documentos necessários para a identificação da carga correspondente). Ademais, são impostos pré-requisitos para o transporte de cargas específicos.
Em relação às licenças para cargas que excedam os pesos ou dimensões máximas, as quais não possam ser transportadas de outra forma ou por outro meio, será outorgada uma permissão para circulação que responsabiliza o transportador pelos danos à via pública e demais possíveis danos.

Sobre o SOAT, é determinado que é um seguro social exigido em todo território da República, cobrindo gastos relativos à atenção médica e cirúrgica; gastos farmacêuticos, hospitalares, e de internação; incapacidade permanente; e gastos com o transporte imediato de lesionados. Sua vigência é anual e deve ser contratado com qualquer companhia de seguro no país que tenha autorização para outorgar esse seguro.
Por fim, são dispostas as infrações e suas possíveis sanções. As infrações podem ser classificadas em leves, graves e gravíssimas.
As infrações leves são as consideradas pelo Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones e pelas Ordenanzas Municipales referentes à condução em estado de intoxicação alcoólica desde 0,001 a 0,199 mg/L de CAAL e 0.399 g/L de CAS.
As infrações graves são consideradas as seguintes:

> Artigo 112 – Faltas graves. Constituem faltas graves as seguintes:
>
> a) As que violam as disposições vigentes na presente Lei e sua regulamentação, resultando em atentados contra a segurança de trânsito.
>
> b) As que:
>
> Obstruam a circulação.
>
> Dificultem ou impeçam o estacionamento e/ou detenção dos veículos do serviço público de passageiros e de emergência nos lugares reservados.
>
> Ocupem espaços reservados por razões de visibilidade e/ou segurança.
>
> c) As que afetem por contaminação o meio ambiente.
>
> d) A condução de veículos sem estar devidamente habilitados.
>
> e) A falta de documentação exigida.
>
> f) A circulação de veículos que não tenham colocadas suas placas, ou sem o seguro obrigatório vigente.
>
> g) Não cumprir com o exigido em caso de acidentes.
>
> h) Circular com veículos de transporte de passageiros ou cargas sem contar com habilitação da autoridade vigente competente ou tendo-a porém não estando em cumprimento com o que ali é exigido.
>
> i) Circular com veículos de transporte que por excesso de peso, provoquem uma redução na vida útil da infraestrutura viária.
>
> j) A condução de veículos transportando um número de ocupantes superior a capacidade para a qual o veículo foi construído.
>
> k) A circulação de ciclomotores, motocicletas, triciclos e quadrículos com excesso de pessoas incluindo o condutor. Também a direção de motocargas transportando qualquer pessoa.
>
> i) Levar como acompanhante um menor de doze anos em ciclomotores, motocicletas, triciclos e quadrículos.
>
> m) Conduzir um veículo com velocidade maior que a máxima permitida.
>
> n) A condução de veículos utilizando sistemas auriculares e/ou de comunicação móvel de operação manual contínua.

ñ) A condução de veículos sem que algum de seus ocupantes utilize o correspondente cinto de segurança.

o) Conduzir ciclomotores, motocicletas, triciclos, quadrículos e motocargas levando objetos ou elementos que impeçam o condutor de manter ambas as mãos no volante.

p) Desobedecer sinais e ordens de trânsito da autoridade de aplicação.

q) Não respeitar o direito preferencial de passagem de um pedestre ou de outro condutor.

r) Deter ou estacionar um veículo em lugar não permitido.

s) Conduzir um veículo sem luzes nas horas e circunstâncias exigidas por esta Lei.

t) Conduzir taxi sem taxímetro ou ter este sem o selo da autoridade, de modo que não marque a tarifa regulamentada.

u) Não portar limpador de para-brisas em condições de funcionamento, nem espelho retrovisor regulável.

v) Manter abertas as portar de um veículo destinado ao serviço de transporte público enquanto se encontra em movimento ou levar passageiros nas estribeiras ou não parar para embarque ou desembarque de passageiros.

w) Negar-se a pagar ou evadir o pagamento da tarifa de passagem.

x) A condução em estado de intoxicação alcoólica de 0.200 a 0.799 mg/L de CAAL e 0.400 a 1.599 g/L de CAS.

Artigo 113 – Faltas gravíssimas. Constituem faltas gravíssimas as seguintes:

a) A falta cometida que tenha causado um acidente que tenha resultado em morte, lesões ou posto em eminente perigo a saúde de pessoas ou tenha ocasionado danos aos bem materiais.

b) Quando o infrator tenha cometido uma falta fingindo a prestação de um serviço de urgência, emergência ou oficial, utilizando indevidamente uma autorização ou quando esta não lhe corresponde.

c) A condução de veículos sem respeitar a sinalização de semáforos ou do sinal de “PARE”.

d) Quando a consequência da mesma se veja dificultada a prestação de um serviço público.

e) Quando o infrator é funcionário e comete a falta abusando de tal caráter.

f) Fugir ou negar-se a fornecer documentação ou informação quando exigida pela autoridade de aplicação.

g) A condução em estado de intoxicação alcoólica, entorpecentes ou outra substância que diminua as condições psicofísicas normais e/ou em estado de exaustão.

h) Negação de submeter-se a realização do teste de nível de álcool no sangue, espirometria ou teste de entorpecentes.

i) A condução de ciclomotores, motocicletas, triciclos, quadrículos e motocargas sem que algum dos seus ocupantes utilize corretamente o capacete, colete refletor e demais elementos que exija a regulamentação.

> j) A evasão do controle de peso por parte do transporte de carga nas estações fixas ou móveis dispostas pela autoridade competente.
>
> k) Ultrapassar outro veículo em curvas, pontes, passagens a nível, cruzamentos ou faixa amarela contínua.
>
> l) Conduzir veículo no sentido contrário ao trânsito.
>
> m) Consumo de bebidas alcoólicas, qualquer que seja sua composição, em vias públicas e em estabelecimentos comerciais que tenham acessa direto a autopistas, rotas nacionais, ramais ou caminhos departamentais.
>
> n) A destruição, inutilização ou dano de qualquer sinal de trânsito disposto pela autoridade competente, sem prejuízo da tipificação disposta na legislação penal.

A sanção pode ser eximida em casos de necessidades devidamente comprovadas ou em casos nos quais não seja provado o cometimento da falta. As faltas concomitantes se sancionarão separadamente. Será considerado caso de reincidência quando o infrator cometer uma nova falta passível de sanção dentro do prazo de um ano para faltas leves e de dois anos para faltas graves e gravíssimas.
A sanção da multa progredirá em 25% na primeira reincidência; 50% na segunda reincidência; 75% na terceira reincidência; e 100% nas seguintes reincidências. A sanção de retirada de habilitação para conduzir deve ser aplicada em casos de faltas graves e gravíssimas, sendo de até nove meses na primeira reincidência; até 12 meses na segunda reincidência; até 18 meses na terceira reincidência; e de 24 meses até cinco anos nas reincidências seguintes.
As sanções podem ser advertências; multas; desabilitação para conduzir veículos em determinada categoria; confisco dos objetos cuja comercialização, uso ou transporte nos veículos está expressamente proibido; e designação para cursos especiais de educação e capacitação para o uso correto da via pública.

> Artigo 119 – Aplicação de Sanções. As sanções se aplicarão de conformidade ao que se estabelece na presente Lei:
>
> a) Para faltas leves: advertência de até três jornadas diárias legais.
>
> b) Para faltas graves: multa de 4 a 10 jornadas diárias legais, quitação de pontos ou desabilitação quando corresponda.
>
> c) Para faltas gravíssimas: multa de 11 a 20 jornadas diárias legais, quitação de pontos ou desabilitação quando corresponda.

Ainda dispõe sobre os procedimentos administrativos para a aplicação das sanções.

1.3.2. Dinatran

Resolução Dinatran nº 243/2006 - Ementa: Estabelece as documentações de porte obrigatório para as empresas nacionais e estrangeiras que realizam serviço de transporte internacional de cargas e passageiros.

Estabelece as documentações de caráter obrigatório que as unidades de transporte nacionais e estrangeiras, as quais realizam serviços internacionais de autotransporte de passageiros e cargas, de caráter regular e ocasional, deverão portar.

Para o serviço de autotransporte público de passageiros, segundo o Anexo A da presente Resolução, os documentos de porte obrigatório são:

1. Cópia autenticada da Licença Originária para empresas estrangeiras e da Licença Complementar para empresas paraguaias ou a cópia de outros documentos provisórios que substituam ou complementem as licenças.
2. Cópia autenticada da planilha de controle da frota autorizada ou do Documento de Alta da unidade para empresas paraguaias e estrangeiras.
3. Cópia autenticada da Tarifa de Pedágio emitida pelo Dinatran para empresas paraguaias e estrangeiras.
4. Documento original ou cópia autenticada da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para empresas paraguaias ou estrangeiras.
5. Lista de passageiros para empresas paraguaias e estrangeiras.
6. Certificado de Inspeção Técnica Veicular expedida por qualquer país signatário do ATIT (Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre) para empresas paraguaias e estrangeiras.

Para o serviço ocasional internacional em circuito fechado, segundo o Anexo B da presente Resolução, os documentos de porte obrigatório são:

Certificado de Habilitação nacional para empresas paraguaias.

Certificado da Secretaria Nacional de Turismo – SENATUR para empresas paraguaias.

Autorização para viagem especial internacional em circuito fechado, expedida por autoridade competente do país de origem da empresa contendo:

Nome ou razão social da empresa proprietária do veículo;

Individualização do veículo: tipo, marca, patente, chassis;

Itinerário da viagem: origem – destino e pontos intermediários;

Passagens de fronteira a serem utilizadas na ida e na volta;

Data em que se efetuará a viagem de ida e de volta.

Lista de passageiros.

Documento original ou cópia autenticada da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para empresas paraguaias ou estrangeiras.

Certificado de Inspeção Técnica Veicular expedida por qualquer país signatário do ATIT (Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre) para empresas paraguaias e estrangeiras. Para o serviço ocasional internacional de transporte de cargas, segundo o Anexo “C” da presente Resolução, os documentos de porte obrigatório são:

Cópia autenticada da Licença Originária para empresas estrangeiras e da Licença Complementar para empresas paraguaias ou a cópia de outros documentos provisórios que substituam ou complementem as licenças.

> Cópia autenticada da planilha de controle da frota autorizada ou do Documento de Alta da unidade para empresas paraguaias e estrangeiras.
>
> Documento original ou cópia autenticada da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para empresas paraguaias ou estrangeiras.
>
> Certificado de Inspeção Técnica Veicular expedida por qualquer país signatário do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) para empresas paraguaias e estrangeiras.
>
> Manifesto Internacional de Carga – Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) devidamente preenchido. Os serviços em lastro deverão cumprir esta mesma exigência.

1.3.3. Ministério de Obras Públicas y Comunicaciones

Decreto Regulamentário MOPC nº 3.427/2015 - Ementa: Aprova a regulamentação da Lei nº 5.016/2014, Lei Nacional de Trânsito e Segurança Viária.

> Aprova a regulamentação da Lei nº 5.016/2014, Lei Nacional de Trânsito e Segurança Viária.

1.3.4. Presidente de la República del Paraguay

Decreto nº 21.674/1998 - Ementa: Regulamenta a Lei nº 608/95 que cria o Sistema de Matrícula e a Cédula do Automotor.

> O Registro de Automotores, dependente da Direção Geral dos Registros Públicos é o organismo que está encarregado de reger, organizar e executar o Sistema de Matrícula e emissão de Cédula dos Automotores.
> Determina as especificações das placas definitivas dos automotores.
> A Cédula de Identificação deve possuir número de matrícula; nome completo do possuidor; número do documento de identidade; domicilio; marca do veículo; ano de fabricação; número do motor; número do chassi, série ou VIN; ano de fabricação; e data de inscrição e vencimento no Registro Especial e Transitório. Terá validade de 36 meses contados desde a data de inscrição do automotor no Registro Especial e Transitório.

Decreto nº 4.672/2005 - Ementa: Regulamenta a Lei nº 2.422/2004, Código Aduaneiro, e estabelece a estrutura organizacional da Direção Nacional de Aduanas.

> Regulamenta a Lei nº 2.422/2004, Código Aduaneiro, e estabelece a estrutura organizacional da Direção Nacional de Aduanas, segundo o Anexo I.

Decreto nº 6.060/2005 - Ementa: Regulamenta a Lei nº 1.295/1998, Locação, Arrendamento ou *Leasing* Financeiro e Mercantil.

Regulamenta a Lei nº 1.295/1998, Locação, Arrendamento ou *Leasing* Financeiro e Mercantil.

2. Tarifas e Pedágios

2.1. Cargas

2.1.1. Outras normativas

Foi analisada para o tema Tarifas e Pedágios a normativa a seguir, cujo resumo consta no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Resolução nº 53/2002 - Ementa: Aprova o Reglamento para el Transporte Nacional e Internacional de Cargas por Carretera.

2.2. Cargas e passageiros

2.2.1. Presidencia de la Republica

Decreto nº 6.703/2011 – Ementa: Estabelece nova modalidade de arrecadação de taxas de trânsito (pedágio), pelo cruzamento de pontos e uso de rotas por veículos, dentro do território nacional.

Estabelece nova modalidade de recepção de taxas de trânsito (pedágio) pelo cruzamento de pontos e uso de rotas, em sentido bidirecional de circulação por veículos automotores dentro do território nacional. Estipula valores de tarifa, ordena a delimitação de pontos de pedágio estipulados e autoriza a revisão e atualização das tarifas de taxas de trânsito conforme a variação do Índice de Preços ao Consumidor (IPC).

Decreto nº 8.831/2000 – Ementa: Estabelece o pagamento de taxas de trânsito (pedágio), por veículos automóveis no Km 49 da Rodovia Nacional nº 9, Carlos Antônio López, localidade de Cerrito, no departamento de Presidente Hayes, em sentido único.

Estabelece o pagamento de taxas de trânsito por veículos automotores no Km 48 da Rodovia Nacional Nº 9.

Decreto-Lei nº 198/1959 – Ementa: Faculta ao poder executivo a estabelecer a cobrança de taxas de trânsito em pontes ou trechos de rodovias da República.

Dispõe ao Poder Executivo o estabelecimento de pedágios referentes ao uso de trechos de rodovias ou ponto nas zonas da República do Paraguai que a critério deste sejam necessárias para a sua manutenção e preservação.

2.2.2. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

Resolução MOPC nº 656/2009 – Ementa: Autoriza às várias comissões locais a cobrar o conceito de taxas de trânsito (pedágio) da região ocidental, para sua manutenção a um nível de serviço mínimo.

Autoriza as Comissões Locais estipuladas a realizar a cobrança de taxas de trânsito (pedágio) nas diferentes estradas locais da Região Ocidental, para sua manutenção a um nível mínimo de serviço. Estabelece a tarifa de pedágio a ser cobrada em cada trecho.

2.2.3. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foram analisadas para o tema Tarifas e Pedágios as normativas a seguir, cujos resumos constam no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Resolução nº 1.762/1997 – Ementa: Pela qual unifica-se em somente um documento, as disposições relativas a peso e dimensões de caminhões e ônibus que transitam por rotas nacionais.

Lei nº 1.590/2000 – Ementa: Regula o Sistema Nacional de transporte e cria a Direção Nacional de Transporte (Dinatran) e a Secretaria Metropolitana de Transporte (SMT).

3. Seguros

3.1. Cargas

3.1.1. Outras normativas

Foram analisadas para o tema Seguros as normativas a seguir, cujos resumos constam no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Resolução nº 53/2002 – Ementa: Aprova o Regulamento para o Transporte Nacional e Internacional de cargas por rodovias.

Resolução MOPC nº 243/2006 – Ementa: Estabelece as documentações de porte obrigatório para as empresas nacionais e estrangeiras que realizam serviço de transporte internacional de cargas e passageiros.

Resolução MOPC nº 147/2009 – Ementa: Estabelece normativas específicas para o trânsito de caminhões de longitudes especiais para o transporte de gado e outras cargas variadas dentro da rede viária nacional.

3.2. Passageiros

3.2.1. Presidencia de la Republica

Decreto nº 25.423/1962 – Ementa: Pela qual se regulamenta a Lei nº 750, de 31 de agosto de 1961, que declara obrigatório em toda a República o Seguro contra Acidentes de Passageiros de autoveículos.

Todas as empresas que prestarem o serviço de transporte terrestre automotor estão obrigadas a contratar seguros que cubram todas as pessoas que viajam no(s) veículo(s) de sua propriedade. Os passageiros que viajam em veículos que realizam o transporte de passageiros (ônibus, micro-ônibus, caminhões, caminhonetes, táxis etc.), que tenham ou não pago pelo preço estipulado pelo transporte, serão beneficiados pelo seguro, devendo apenas comprovar o dano sofrido para receber a indenização correspondente. Ficam revogados os Decretos nº 22.279/1962 e nº 23.152/1962 do Poder Executivo.

Decreto nº 9.977/2000 – Ementa: Pelo qual modifica-se parcialmente o Decreto nº 25.423 de 30 de outubro de 1962, que regulamenta a Lei nº 750, de 31 de agosto de 1961, que declara obrigatório em toda a República o seguro contra acidentes a passageiros de automóveis.

Modifica parcialmente o Decreto nº 25.423/1962. Os empresários de transporte automotor de serviço público da capital e do interior da República e todos aqueles com finalidade de lucro que realizarem acidentalmente transporte de passageiros estão obrigados a assegurar todas as pessoas que viajarem com o automóvel de sua propriedade contra todo dano em sua integridade física e orgânica.

3.2.2 Camera de Representantes de la Nación Paraguaya

Lei nº 750/1961 – Ementa: Cria o Seguro Obrigatório contra Acidentes de Passageiros.

Declara obrigatória, para as empresas prestadoras do serviço público de transporte terrestre por automotores, a contratação da apólice de seguros contra acidentes de passageiros. Para obter os benefícios do seguro, o passageiro que sofreu danos ou seu representante deve provar, perante a seguradora, sua condição de passageiro, sendo, portanto, coberto pelo seguro. Fica revogado o Decreto-Lei nº 180, de 1º de dezembro de 1958.

3.3. Cargas e Passageiros

3.3.1. Congreso Nacional

Código Civil/1985 – Ementa: Código Civil.

Decreta o Código Civil Paraguaio, descrevendo os direitos pessoais nas relações familiares, os fatos, atos jurídicos e as obrigações, contratos e outras fontes de obrigações, direitos reais ou sobre as coisas e da sucessão no caso de morte.

Lei nº 4.950/2013 – Ementa: Cria o Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (SOAT).

Revogada pela Lei nº 5.150, de 25 de fevereiro de 2014.

Lei nº 5.150/2014 – Ementa: Que derroga a Lei nº 4.950/2013, que cria o Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (SOAT).

Derroga a Lei nº 4.950/2013.

3.3.2 Superintendencia de Seguros

Resolução nº 42/2013 – Ementa: Regulamentação da Lei nº 4.950/2013, que cria o Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito.

Regulamenta a Lei nº 4.950/2013. Especifica as obrigações e requerimentos para adquirir o SOAT, outros seguros complementares, cobertura aos condutores e motociclistas, vigência exigida pela apólice.

Resolução nº 23/2014 – Ementa: Pela qual toma-se conhecimento da Lei nº 5.150/14, que derroga a Lei nº 4950/13, que cria o Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (SOAT).

Deixa sem efeito as Resoluções nº 42/2013, 47/2013, 57/13, 61/13, 109/2013, 111/2013, 114/2013, 1/2014, 3/2014 da Superintendencia de Seguros.

3.3.2. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foram analisadas para o tópico Seguros as normativas a seguir, com os resumos do seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Lei nº 1.128/1997 – Ementa: Aprova o Convênio sobre o Transporte Internacional Terrestre com seus respectivos Anexos e modificações, cuja vigência administrativa foi posta pelo Decreto do Poder Executivo nº 10.921, de 17 de setembro de 1991.

Resolução nº 1.762/1997 – Ementa**:** Pela qual unificam-se, em somente um documento, as disposições relativas a peso e dimensões de caminhões e ônibus que transitam por rotas nacionais.

Lei nº 3.608/2008 – Ementa: Autoriza a vigência, na República do Paraguai, do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre dos Países do Cone Sul, firmado pelos plenipotenciários das Repúblicas da Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai; no marco da Associação Latino-Americana de integração (ALADI), na data de 16 de fevereiro de 2005.

Lei nº 5.016/2014 – Ementa: Lei Nacional de Trânsito e segurança rodoviária em concordância com o Anexo de seu Decreto Regulamentário nº 3.427/2015.

Decreto Regulamentário nº 3.427/2015 – Ementa: Aprova a regulamentação da Lei nº 5.016/2014, Lei Nacional de Trânsito e Segurança Viária.

4. Normas Técnicas

4.1. Cargas

4.1.1. Outras normativas

Foi analisada para o tema Normas Técnicas a normativa subsequente, cujo resumo consta no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Decreto-Lei nº 22.094/1947 – Ementa: Estabelece o Regulamento Geral de Trânsito Caminhoneiro.

4.2. Passageiros

4.2.1. Outras normativas

Foi analisada para o tema Normas Técnicas a normativa a seguir, cujo resumo consta no seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Resolução do Conselho da Dinatran nº 216/2012 – Ementa: Aprova o Regulamento de Transporte Público de Passageiros Nacional e Internacional.

4.3. Cargas e Passageiros

4.3.1. Congreso de la Nacion Paraguaya

Lei nº 1.821/2001 – Ementa: Dispões da utilização obrigatória de tacômetros para registros de velocidade.

Os veículos listados devem utilizar tacômetros para registro de velocidade:

a. Caminhões de carga com mais de 10 toneladas.
b. Veículos que transportem substâncias explosivas ou inflamáveis.
c. Veículos de transporte público de passageiros com capacidade para 20 ou mais passageiros.
d. Caminhões com reboque acoplado.

Lei nº 3.850/2009 – Ementa: Cria o Sistema Nacional de Inspeção Técnica Veicular e estabelece a obrigatoriedade da realização da inspeção como requisito prévio para a obtenção da renovação da placa em todo território nacional.

Institui o Sistema Nacional de Inspeção Técnica Veicular, que estabelece a obrigatoriedade da realização da inspeção para a obtenção do licenciamento. A inspeção certifica as condições técnicas de segurança, emissões de gases, ruídos e outros contaminantes. Os métodos e instrumentos de inspeção serão estabelecidos pela Dinatran. Esta também pode, através da emanação de regulamentos, expandir e atualizar o conteúdo das inspeções de acordo com os novos requisitos técnicos de segurança e proteção ambiental. As inspeções técnicas ficam a cargo dos Centros de Inspeção Técnica Veicular, que devem ser previamente autorizados pela Dinatran mediante processo de licitação. No que se refere especificamente à frequência da realização das inspeções: a) para veículos de transporte público de passageiros com até seis anos, a inspeção deve ser feita anualmente; b) para veículos de transporte público de passageiros entre seis anos e 13 treze anos, a inspeção deve ser realizada a cada seis meses; c) para veículos de transporte público de passageiros com mais de 13 anos, a inspeção deve ser feita a cada quatro meses; d) para todos os outros veículos, a inspeção é feita anualmente, independentemente da idade. Os veículos com placa estrangeira devem apresentar um certificado de inspeção do país de origem, aprovada em conformidade com os regulamentos do Mercosul ou através de acordos de reciprocidade entre o país de origem e o Estado paraguaio. Caso não apresente tal documento, o veículo deve ser submetido a processo visando à obtenção de certificado no Centro de Inspeção Técnica mais perto do ponto de entrada no país.

Lei nº 4.856/2012 – Ementa: Modifica e amplia a Lei nº 3.850/2009.

Os Certificados de Inspeção Técnica Veicular (CITV) tributarão as placas correspondentes ao município em que estão localizados. Os CITVs emitidos serão os únicos documentos necessários para circular pelas vias públicas terrestres nacionais e urbanas em todo o país. Os municípios devem exigir o Certificado no momento da renovação da placa. Não será exigida a Inspeção para veículos com menos de um ano de idade.

4.3.2. Dirección Nacional de Transportes

Resolução Dinatran nº 11/2005 – Ementa: Estabelece os níveis admissíveis de emissão de gases contaminantes aplicáveis a veículos de transporte público de passageiros e carga movidos a diesel.

Estabeleceu os níveis admissíveis de emissão de gases contaminantes aplicáveis a veículos de transporte público de passageiros e cargas movidos a gasóleo/diesel, sendo os níveis admissíveis de emissão valores menores a cinco unidades da escala Bacharach.

4.3.3. Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones

Resolução MOPC nº 1.947/2009 – Ementa: Aprova a vigência da resolução MERCOSUL/GMC nº 64/08.

Aprova a vigência da resolução MERCOSUL/GMC nº 64/08, sobre o uso de fitas refletivas para veículos de transporte rodoviário de carga ou passageiro.

Resolução nº 673/2010 – Ementa: Estabelece regras específicas para o trânsito de caminhões de comprimentos especiais para o transporte de gado e de cargas gerais na rede vial nacional.

As cintas refletivas devem brilhar facilmente e manter a cor tanto durante o dia como à noite. Devem possuir as cores vermelha e branca e refletir 700 velas de luz por m^2 de refletividade mínima.

Decreto nº 6.139/2011 – Ementa: Aprova o Regulamento Nacional de Inspeção Técnica Veicular.

Aprova o Regulamento Nacional de Inspeção Técnica Veicular anexado ao Decreto.
Regulamenta os seguintes aspectos:
– Os procedimentos para a implementação do Sistema Nacional de Inspeção Técnica Veicular.
– Os procedimentos, os requisitos e as condições que devem cumprir as pessoas físicas, jurídicas ou o consórcio para serem autorizadas a oferecer serviços no CITV.
– O procedimento pelo qual os CITVs autorizados efetuarão a inspeção técnica, e, em caso de aprovação, emitirão os certificados e adesivos referentes à inspeção.
– Os procedimentos de supervisão, fiscalização e controle do CITV.
– A supervisão dos CITVs fica a cargo da Dinatran e há possibilidade de terceirizá-la.
– O procedimento de contratação de entidades supervisoras do CITV.

4.3.4. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foram analisadas para o tópico Normas Técnicas as normativas a seguir, com os resumos do seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Resolução MOPC nº 243/2006 – Ementa: Estabelece as documentações de porte obrigatório para as empresas nacionais e estrangeiras que realizam serviço de transporte internacional de cargas e passageiros.

Lei nº 5.016/2014 – Ementa: Lei Nacional de Trânsito e Seguridade das vias em concordância com o Anexo de seu Decreto Regulamentário nº 3.427/2015.

Decreto Regulamentário nº 3.427/2015 – Ementa: Aprova a regulamentação da Lei nº 5.016/2014, Lei Nacional de Trânsito e Segurança Viária.

5. Produtos Perigosos

5.1. Cargas

5.1.1. Presidencia de la Republica

Decreto nº 17.723/1997 – Ementa: Pelo qual se autoriza a vigência, na República do Paraguai, do Acordo de alcance parcial, para a facilitação do transporte de produtos perigosos, protocolado no marco do Tratado de Montevidéu do ano de 1980.

Autoriza a vigência, na República do Paraguai, do Acordo de Alcance Parcial para a facilitação do transporte de produtos perigosos celebrado entre os países do Mercosul, assinado em 30 de dezembro de 1994, amparado pelo Tratado de Montevidéu do ano de 1980, aprovado pela Lei da República nº 837/1980.

5.1.2. Poder Legislativo

Lei nº 567/1995 – Ementa: Que aprova a Convenção da Basileia sobre o controle dos movimentos transfronteiriços de dejetos perigosos e sua eliminação.

Aprova a Convenção da Basileia sobre o controle dos movimentos transfronteiriços de dejetos perigosos e sua eliminação.

5.1.3. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foram analisadas para o tópico Produtos Perigosos as normativas a seguir, com os resumos do seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Resolução nº 1.762/1997 – Ementa: Pela qual se unifica, em somente um documento, as disposições relativas ao peso e às dimensões de caminhões e ônibus que transitam por rotas nacionais.

Lei nº 5.016/2014 – Ementa: Lei Nacional de Trânsito e Seguridade das vias em concordância com o Anexo de seu Decreto Regulamentário nº 3.427/2015.

6. Infrações e Sanções

6.1. Cargas

6.1.1. Dirección Nacional de Transportes

Resolução Dinatran nº 822/2016 – Ementa: Pelo qual se modifica o art. 2º, Parte II Transporte de Cargas, Inciso (B) Infrações ou Contravenções Graves da Resolução CD nº 341, de 13 de junho de 2016.

Altera a Resolução nº 341/2016.

6.1.2. Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones

Decreto Supremo nº 17.723/1997 – Ementa: Pela qual se autoriza a vigência, na República do Paraguai, do Acordo de Alcance Parcial para a facilitação do transporte de produtos perigosos, protocolizado no marco do Tratado de Montevidéu do ano de 1980.

Internaliza o Acordo de Alcance Parcial para a facilitação do Transporte de Produtos Perigosos.

6.1.3. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foram analisadas para o tema Infrações e Sanções as normativas a seguir, com os resumos de seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Resolução nº 53/2002 – Ementa: Aprova o Regulamento para Transporte Nacional e Internacional de Cargas por estradas.

Resolução MOPC nº 147/2009 – Ementa: Estabelece normativas específicas para o trânsito de caminhões de longitudes especiais para o transporte de gado e outras cargas variadas dentro da rede viária nacional.

6.2. Passageiros

6.2.1. Direção Nacional de Transportes

Resolução nº 376/2009 – Ementa: Pela qual se qualificam situações referidas à prestação de serviço de transporte público de passageiros na modalidade de Licença Ocasional ou viagem especial e as infrações e sanções por seu cometimento.

Determina as infrações consideradas graves nas modalidades de Licença Ocasional ou Viagem Especial e suas respectivas sanções. Estipula também as sanções no caso de reincidência de infrações.

Resolução nº 825/2016 – Ementa: Pela qual se modifica o art. 2º, parte I, Transporte de Passageiros, Inciso (A) Infrações ou Contravenções Leves da Resolução CD nº 341, de 13 de junho de 2016.

Altera a Resolução nº 341/2016.

6.3. Cargas e Passageiros

6.3.1. Congreso Nacional

Lei nº 3.608/2008 – Ementa: Autoriza a vigência, na República do Paraguai, do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre dos Países do Cone Sul, firmado pelos plenipotenciários das Repúblicas da Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai; no marco da Associação Latino-Americana de integração (ALADI), na data de 16 de fevereiro de 2005.

Internaliza o Segundo Protocolo Adicional ao ATIT.

6.3.2. Dirección Nacional de Transportes

Resolução do Conselho da Dinatran nº 341/2016 – Ementa: Pela qual se deixa sem efeito a Resolução CD nº 323, de 31 de maio de 2016, e modifica-se parcialmente a Resolução CD nº 662/2015, pela qual estabelece o regime de infrações e sanções a serem aplicadas pela Direção Nacional de Transporte aos proprietários de unidades prestadoras de serviço de transporte nacional e internacional de cargas e passageiros, conforme as faculdades conferidas pela Lei nº 1.590/2000.

Além de deixar sem efeito e modificar algumas Resoluções, estabelece as infrações leves, graves e gravíssimas para o transporte nacional e internacional de passageiros e de cargas e suas respectivas sanções.

6.3.3. Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social

Decreto nº 7.351/2017 – Ementa: Pelo qual se dispõe o reajuste dos saldos e jornadas mínimas de trabalhadores do setor privado.

Dispõe-se um reajuste de 3,9% dos saldos e jornadas do setor privado, que regerá a partir de 1º de julho de 2017, em relação ao salário mínimo vigente nas atividades expressamente previstas, escaladas e não especificadas; este fica estabelecido em ₲ 2.041.123, e a jornada mínima em ₲ 78.505.

6.3.4. Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones

Resolução nº 1.762/1997 – Ementa: Pela qual se unifica em somente um documento, as disposições relativas a peso e dimensões de caminhões e ônibus que transitam por rotas nacionais.

Derroga as Resoluções nº 5/1990, 189/1990, 440/1991, 211/1996, 1.245/1996 e 860/1997. Instaura o limite de pesos e dimensões para circulação de ônibus e caminhões; designa os procedimentos relativos ao transporte de cargas indivisíveis e especifica as sanções por excesso de peso e dimensões.

6.3.5. Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foram analisadas para o tópico Infrações e Sanções as normativas a seguir, com os resumos do seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Lei nº 1.128/1997 – Ementa: Aprova o Convênio sobre o Transporte Internacional Terrestre com seus respectivos anexos e modificações, cuja vigência administrativa foi posta pelo Decreto do Poder Executivo nº 10.921, de 17 de setembro de 1991.

Resolução MOPC nº 243/2006 – Ementa: Estabelece as documentações de porte obrigatório para as empresas nacionais e estrangeiras que realizam serviço de transporte internacional de cargas e passageiros.

Lei nº 1.590/2000 – Ementa: Regula o Sistema Nacional de transporte e cria a Direção Nacional de Transporte (Dinatran) e a Secretaria Metropolitana de Transporte (SMT).

Lei nº 5.016/2014 – Ementa: Lei Nacional de Trânsito e Seguridade das Vias em concordância com o Anexo de seu Decreto Regulamentário nº 3.427/2015.

APÊNDICE 4 – RESUMOS DE LEGISLAÇÕES INTERNACIONAIS

1. Mercado Comum do Sul (Mercosul)

1.1. Cargas

Resolução nº 4/1991/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 nº 6/1991/GMC/MERCOSUL – Ementa: Validez dos lacres colocados em cada Estado-Parte para operações de trânsito aduaneiro.

Os lacres colocados em cada um dos Estados-Partes serão considerados válidos pelas aduanas dos demais Estados-Partes para efeito de operações de trânsito aduaneiro internacional, e solicita aos organismos competentes dos Estados-Partes que adotem medidas pertinentes para a plena implementação do disposto.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 2/1994/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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); determina 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; e que estejam marcadas, identificadas e em conformidade com as práticas nacionais que atendem 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 o manuseio de mercadorias perigosas deva receber treinamento específico para as funções que lhes competem, além de dispor de equipamento de proteção adequado. Modificado pela Decisão 014/1994/CMC/MERCOSUL.

Decisão nº 14/1994/CMC/MERCOSUL – Ementa: Transporte de produtos perigosos. Atualiza a Decisão nº 02/1994/CMC/MERCOSUL.

Acrescenta o art. 11, que requer o estabelecimento de comissões de especialistas que se reunirão em intervalos não superiores a dois anos, e, em cada caso, designarão um dos Estados-Partes como Coordenador.

Decisão nº 15/1994/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 nº 25/1994/CMC/MERCOSUL – Ementa: Código aduaneiro do Mercosul. Revogado. Atualmente é vigente a Decisão nº 027/2010/CMC/MERCOSUL.

Resolução nº 1/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa: Tratamento dos veículos de transporte de produtos perigosos nos postos de fronteira.

Solicita às autoridades aduaneiras competentes nas fronteiras dos Estados-Partes que concedam aos veículos de transporte de produtos perigosos, nos Postos de Fronte, um tratamento tal que evite a detenção dos veículos por longos períodos de tempo em instalações inadequadas que não permitam separá-los dos demais veículos. Complementada pela Decisão nº 032/2007/CMC/MERCOSUL.

Resolução nº 58/1994 /GMC/MERCOSUL – Ementa: Princípios gerais de acesso à profissão de transportador e seu exercício no âmbito do Mercosul.

Para a obtenção ou renovação das autorizações para realizar o transporte internacional terrestre de cargas, as empresas deverão apresentar uma solicitação que contenha os seguintes requisitos: a) requisitos previstos e enunciados no ATIT; b) a individualização do proprietário ou integração da diretoria ou administradores da sociedade; c) cópia autenticada do contrato ou estatuto social para empresas individuais e 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 nº 014/2006/GMC/MERCOSUL. Substitui o item 6 – alínea a. Define acesso à atividade de transportador que tenha uma capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 t, 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 – Ementa: 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, o qual deverá ser apresentado na aduana de partida com indicação das aduanas de carga intermediárias entre a partida e a 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 nº 20/1995/CCM/MERCOSUL – Ementa: 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 nº 4/1996/GMC/MERCOSUL – Ementa: Normas sanitárias para o intercâmbio de cães e felinos domésticos no Mercosul.

Os caninos e felinos deverão estar acompanhados de um certificado zoossanitário indicando o país de procedência e o de destino, com informações do proprietário do animal (nome completo e endereço residencial) e do animal (nome, raça, sexo, data de nascimento, tamanho, pelagem e sinais particulares), cuja emissão deve ter sido realizada dentro dos dez dias anteriores ao embarque e o atestado de vacinação antirrábica.

Resolução nº 5/1996/GMC/MERCOSUL – Ementa: Normas sanitárias para a importação de caninos e felinos domésticos de terceiros países.

Os caninos e felinos deverão estar acompanhados de um certificado zoossanitário indicando o país de procedência e o de destino, emitido dentro dos dez dias anteriores ao embarque, e do 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, deve ser incluída a certificação constando que no lugar de procedência e em um raio de 50 km não tenha havido registro de casos nos últimos três anos e que não tenham transladado por regiões afetadas.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 8/1997/CMC/MERCOSUL – Ementa: Regime de infrações e sanções do acordo sobre transporte de mercadorias perigosas do Mercosul. Revogada pela Decisão nº 019/2009/CMC/MERCOSUL.

Resolução nº 58/1997/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 nº 006/1998/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 dos veículos, verifica as condições do carregamento e dos equipamentos de segurança. Cronograma alterado pela Resolução nº 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 nº 2/1999/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 de 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 nº 006/1998/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 10/2000/GMC/MERCOSUL – Ementa: Instruções para a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos no Mercosul.

Objetiva orientar a autoridade competente de fiscalização na aplicação dos dispositivos legais que compõem o Acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no Mercosul. Enumera precauções gerais. Exige a fiscalização do transporte que inclui a documentação (declaração de carga, instruções escritas ou ficha de emergência, certificados de capacitação, documento que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, documento original que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor do veículo e autorizações dos organismos competentes do Estado-Parte de origem), a identificação das Unidades de Transporte verificando os elementos indicativos de risco, painel de segurança, rótulos de risco. Verifica também as 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 à Licença Especial da autoridade competente e produtos cujo transporte é proibido.

Resolução nº 25/2000/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 nº 34/2002/GMC/MERCOSUL – Ementa: *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 intraMercosul de produtos básicos pertencentes à categoria 1 de risco fitossanitário e para todas as categorias de produtos já harmonizados que não apresentem pragas de caráter quarentenário no país de origem em relação ao país de destino. Define categoria de risco fitossanitário, classe do produto, ponto de origem, ponto de destino, ponto de entrada, ponto de saída e uso proposto. O RVD diferencia-se 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 nº 02/1996/GMC/MERCOSUL.

Resolução nº 37/2006/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 de controle dos prestadores de serviços de certificação e suas responsabilidades, assegurando a proteção de dados pessoais.

Resolução nº 40/2006/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Código aduaneiro do Mercosul. Revogado. Atualmente a vigente é a Decisão 027/2010/CMC/MERCOSUL.

Decisão nº 15/2007/CMC/MERCOSUL – Ementa: Código aduaneiro do Mercosul. Revogado. Atualmente a vigente é a Decisão 027/2010/CMC/MERCOSUL.

Decisão nº 32/2007/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 nº 55/2007/CMC/MERCOSUL – Ementa: Código aduaneiro do Mercosul. Revogado. Atualmente a vigente é a Decisão nº 027/2010/CMC/MERCOSUL.

Resolução nº 50/2008/GMC/MERCOSUL – Ementa: Regulamento Técnico do Mercosul para Transporte de Substâncias Infecciosas e Amostras Biológicas entre os Estados-Partes (Revogação da Resolução nº 25/00/GMC).

Resolução nº 19/2009/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 nº 008/1997/CMC/MERCOSUL e o art. 3º da Decisão nº 032/2007/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 17/2010/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 Grupo Mercado Comum (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 nº 27/2010/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 e 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 o exportador, o despachante aduaneiro, entre outros. Trata das normas relativas ao ingresso da mercadoria no território aduaneiro, classifica o destino destas 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 a tripulantes, provisões de bordo, franquias diplomáticas, remessas postais internacionais, amostras, remessas de assistência e salvamento, comércio fronteiriço, contêineres, meios de transporte comerciais, retorno de mercadoria, remessas em consignação, e substituição de mercadoria. Versa sobre áreas com tratamentos aduaneiros especiais como as zonas francas, as áreas aduaneiras especiais e as lojas francas (*Duty Free*). Trata sobre disposições comuns à importação e à exportação (proibições ou restrições, garantias, casos fortuitos ou de força maior, gestão de risco, sistemas informatizados, destinação de mercadoria e transbordo). Regula os tributos aduaneiros, as obrigações tributárias aduaneiras e a determinação dos impostos de importação. Institui as questões processuais da Administração Aduaneira (petição e consulta, recursos, acesso à via judicial, disposições gerais e transitórias). Por fim, dispõe que os descumprimentos de obrigações impostas serão sancionados conforme a legislação dos Estados-Partes e cria o comitê do Código Aduaneiro.

Decisão nº 53/2010/CMC/MERCOSUL – Ementa: Patente Mercosul.

Cria a Patente Mercosul, válida para circulação, identificação e fiscalização de veículos nos Estados-Partes. Constitui no âmbito do GMC, o Grupo Ad Hoc para elaboração e implementação da Patente Mercosul. A Resolução nº 033/2014/GMC/MERCOSUL deu prosseguimento à patente.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 25/2011/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 26/2011/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 38/2011/GMC/MERCOSUL – Ementa: Cronograma de implementação da Patente Mercosul.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 52/2012/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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. Modifica a Decisão nº 052/2010/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 12/2014/GMC/MERCOSUL – Ementa: Garantia em uma operação de trânsito aduaneiro internacional.

Decisão nº 24/2015/CMC/MERCOSUL – Ementa: Regimes especiais de importação.

Autoriza a utilização de regimes de *drawback* e admissão temporária para o comércio intrazona até 31 de dezembro de 2023. A decisão possui ressalvas para o Uruguai e o Paraguai, levando em conta as legislações internas.

Decisão nº 33/2015/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 utilizadas área aduaneira especial, zona de processamento de exportações ou zona franca, sempre que as zonas mencionadas encontrem-se 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 18/1994/CMC/MERCOSUL – Ementa: Norma de aplicação relativa ao regime de bagagem no Mercosul. Revogado pela Decisão nº 053/2008/CMC/MERCOSUL.

Resolução nº 114/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 – Ementa: 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 nº 28/2005/GMC/MERCOSUL.

Resolução nº 2/1995/GMC/MERCOSUL – Ementa: Documentos hábeis de cada Estado-Parte para o traslado de pessoas no Mercosul. Modifica a Resolução nº 44/94. Agrega a Resolução nº 44/1994/GMC/MERCOSUL às cédulas de identidade expedidas pelos Governos Provinciais.

Resolução nº 58/1996/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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, o qual deverá estar escrito obrigatoriamente em espanhol e em português, e será emitido em duas vias: uma para a autoridade migratória e outra para o passageiro. Define as dimensões e outras questões técnicas.

Resolução nº 59/1996/GMC/MERCOSUL – Ementa: Criação de centros de consulta de documentos pessoais do Mercosul CCDP.

Define as sedes, os órgãos supervisores, o plano de atuação, as responsabilidades, o tratamento de informações, a contestação e a solicitação de relatórios e sua metodologia procedimental.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 63/1996/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 19/2002/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 chassis e características de carrocerias (balanço traseiro e estrutura) e suas condições de resistência ao capotamento e frente a impactos frontais, piso, caixas das escadas e estribos, características e dispositivos de acionamento de porta, janelas, saídas de emergência, dispositivo de destruição (martelo de segurança), bagageiros e porta-pacotes, isolamento e revestimento interior, inflamabilidade dos materiais destinados ao uso no interior de veículos automotores, poltronas, poltrona do condutor, acessórios (para-brisas, anteparos, cintos de segurança, equipamentos auxiliares e de segurança), disposições gerais (ventilação, refrigeração, calefação, compartimentos especiais), bar, gabinete sanitário, cabine do condutor, iluminação, ônibus de piso duplo e veículos leves da categoria M3 (micro-ônibus).

Resolução nº 20/2002/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 distâncias).

Especifica normas relativas às poltronas, a características gerais, aos bagageiros, a saídas de emergência e a condições para a habilitação.

Decisão nº 34/2004/CMC/MERCOSUL – Ementa: Projeto de acordo sobre transferência de pessoas condenadas dos Estados-Partes do Mercosul com 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 e 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 37/2004/CMC/MERCOSUL – Ementa: Projetos de acordos contra o tráfico ilícito de migrantes entre os Estados-Partes do Mercosul, a República da Bolívia e a República do Chile.

Este acordo foi redigido visando à prevenção e ao combate do tráfico ilícito de migrantes. 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 12/2005/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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. No novo texto lê-se 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". Modifica a Decisão nº 034/2004/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 28/2005/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 *Free on Board* (FOB) não superior a US$ 3.000,00 e com peso de 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 zoossanitárias, 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 das aduanas de fronteira e de destino e infrações e responsabilidades. Revoga a Resolução nº 117/1994/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 12/2006/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 18/2008/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 53/2008/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 31/2008/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 64/2010/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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. O plano 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 14/2011/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 21/2012/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 32/2012/CMC/MERCOSUL – Ementa: Mecanismo de articulação para atenção a mulheres em situação de tráfico internacional.

Os Estados-Partes prestarão assistência mútua e ampla cooperação para a atenção a 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 inciativas 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 14/2014/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 15/2014/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 25/2014/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 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 26/2014/CMC/MERCOSUL – Ementa: Mecanismo de articulação para 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 inciativas de prevenção. Encomenda à RMAAM o acompanhamento e monitoramento do mecanismo supracitado e solicita um relatório correspondente anual.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 37/2014/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 34/2014/CCM/MERCOSUL – Ementa: 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 21/2015/GMC/MERCOSUL – Ementa: Plano para facilitar a circulação de trabalhadores no Mercosul.

A mobilidade dos trabalhadores é complexa e interage com diversas 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 4/1991/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 solicita a participação de representantes do setor privado. Define a criação da Secretaria Administrativa do mercado comum sediada em Montevidéu, 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 2/1991/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Controle integrado de fronteira.

Implementa o controle integrado de fronteiras nos pontos habilitados para o transporte internacional dos países do Mercosul, conforme o programa proposto pelo Subgrupo de Trabalho nº 2 – Assuntos Aduaneiros, definido em função dos fluxos de cargas, de pessoas e das possibilidades de infraestrutura.

Resolução nº 3/1991/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 9/1991/GMC/MERCOSUL – Ementa: Normas técnicas harmonizadas sobre requisitos de segurança, ruídos e emissão de veículos.

Visa à harmonização com intuito de definir as exigências básicas para a circulação de veículos automotores que levem em consideração a saúde e a 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 Técnicas Harmonizadas sobre Requisitos de Segurança, Ruídos e Emissões 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 de para-brisa, superfícies refletivas, ancoragem dos assentos, freio hidráulico, sistema de controle de direção, espelho retrovisor e equipamentos obrigatórios.

Decisão nº 9/1992/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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 6/1992/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 8/1992/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 9/1992/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 10/1992/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 37/1992/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 aos 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 39/1992/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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) nº 5, mantendo o formato do formulário.

Resolução nº 51/1992/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Comissões nos SGT nº 2, 3 e 6.

Versa sobre a criação de Subgrupos de Trabalho (SGT).

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 65/1992/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 essa resolução.

Decisão nº 5/1993/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 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 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 12/1993/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** Protocolo regulamentar do Acordo de Recife sobre procedimentos operacionais. Revogado pela Decisão nº 005/2000/CMC/MERCOSUL.

Resolução nº 26/1993/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 65/1993/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Projeto de logotipo Mercosul.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 76/1993/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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; e) dados do veículo.
Para poder circular, cada unidade deverá possuir: a) título de propriedade do veículo ou cópia certificada 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 3/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 7/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Revogação do art. nº 2 da Resolução nº 1/94.

Resolução nº 8/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 13/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 26/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 27/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 28/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Fechaduras e dobradiças de portas laterais.

Estabelece requisitos para fechaduras e dobradiças de portas laterais a fim de reduzir as possibilidades de os passageiros serem expelidos do veículo. Dispõe sobre o método de ensaio de fechaduras e dobradiças de portas laterais.

Resolução nº 29/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 30/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 31/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 32/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa: Espelhos retrovisores.

Estabelece os requisitos para o desempenho e fixação dos espelhos retrovisores, de forma tal que proporcionem prevenção contra impactos e ao condutor uma retrovisão clara e desobstruída.

Resolução nº 33/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Sistema de controle de dirección, absorbedor de energía y requisitos de operación.

Estabelece os requisitos para o sistema de controle de direção que reduzam ao mínimo lesões torácicas e cranianas do condutor, como consequência, do impacto e reduzam os riscos provenientes do enrosco das vestimentas.

Resolução nº 34/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 35/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 três ou quatro, rodas quando o peso máximo exceder uma tonelada e for utilizado para o transporte de passageiros), N (veículo automotor que tenha pelo menos três ou quatro rodas, quando o peso máximo exceder uma tonelada e for utilizado para o transporte de cargas) e O (acoplados e sem acoplados).

Resolução nº 036/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 37/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 38/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Equipamento obrigatório.

Os veículos automotores correspondentes às 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 44/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Documentos hábeis de cada Estado-Parte para o translado de pessoas no Mercosul.

Resolução nº 48/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa: Regime de adequação.

A Comissão de Comércio do Mercosul será o órgão responsável pelo acompanhamento da implementação do Regime de Adequação. Nenhuma tarifa cobrada no comércio intraMercosul em virtude do Regime de Adequação poderá ser superior à tarifa cobrada de terceiros países para um mesmo item tarifário. Estabelece um cronograma do processo de desgravação anual com prazo final em 1º de janeiro de 2000. Até 31 de outubro de 1994, cada Estado-Parte comunicará oficialmente aos demais a lista de produtos que integrarão o Regime de Adequação.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 82/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento técnico sobre sistema de freios.

Os procedimentos de avaliação e aprovação do Sistema de Freios devem ser realizados de acordo com o Decreto nº 875/94, art. 27, inciso a, anexo A, da Argentina, ou conforme a Resolução CONTRAN nº 777/93 do Brasil, ou ainda conforme o Regulamento da Comissão Econômica Europeia (ECE R 13).

Resolução nº 83/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 essa Resolução.

Resolução nº 84/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes.

Resolução nº 85/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de ruídos veiculares

Resolução nº 86/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento técnico relativo a limites máximos de emissão de ruídos para motocicletas, triciclos, ciclomotores, bicicletas com motor auxiliar e veículos similares

Resolução nº 87/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 onde devem haver as gravações da numeração.

Resolução nº 89/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa: 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 90/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Coordenação de estações terrestres de serviço fixo por satélite

Estabelece o procedimento a ser empregado para a redução dos prazos previstos no Regulamento de Radiocomunicações (RR).

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 112/1994/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Características comuns a que deveriam tender os documentos de identificação de circulação entre os Estados-Partes.

Os documentos de identificação devem 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 – Ementa**:** 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 – Ementa**:** Seguro de responsabilidade civil do proprietário.

O objetivo do seguro é indenizar terceiros ou reembolsar o segurado pelos montantes aos 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. 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 – Ementa**:** 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 – Ementa**:** 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 art. 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 3/1995/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 1/1995/CCM/MERCOSUL – Ementa**:** 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 2/1995/CCM/MERCOSUL – Ementa**:** 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 – Ementa**:** 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 número de série ou número 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 1/1996/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 8/1997/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 43/1997/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 59/1997/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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. Almeja-se garantir tal objetivo por meio de estudos sobre as aduanas dos Países-Membros.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 62/1997/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 juizado civil, liberação de responsabilidade, inspeções, reembolso, rescisão, sub-rogação, prescrição e foro competente.

Resolução nº 75/1997/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 dessa 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 6/1997/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** "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 1/1998/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento de uso do nome, sigla e emblema/logotipo do Mercosul.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 2/1998/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 14/1999/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 16/1999/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 encontra, podendo fazê-lo diretamente, por seu representante legal, sub-rogatório ou através das autoridades consulares ou judiciais do Estado-Parte do qual seja nacional ou no qual tenha seu domicílio real e/ou legal. 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 caráteres da restituição judicial, assim como da restituição administrativa, do concurso de peritos, das disposições gerais e finais.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 18/1999/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 19/1999/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 4/2000/CMC/MERCOSUL – Ementa: Acordo de Recife.

Fundamenta as Áreas de Controle de Integrado (ACI). Dispõe sobre as definições, as disposições gerais dos controles, o recebimento dos impostos, taxas e outros gravames, como funcionários, delitos e infrações cometidas pelos funcionários nas ACI, nas instalações, nos materiais, nos equipamentos e nos bens destinados para o exercício de suas respectivas funções, adesão, vigência, duração e disposições finais.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 5/2000/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** Primeiro Protocolo adicional ao Acordo de Recife. Altera a Decisão nº 4/2000/CMC/MERCOSUL.

Substitui o art. 41 pela subsequente 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".
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". Revoga a Decisão nº 12/1993/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 14/2000/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamentação do Regime de Trânsito Vicinal Fronteiriço entre os Estados-Partes do Mercosul.

Regulamenta o Regime de Trânsito Vicinal Fronteiriço. A decisão define quem poderá ser beneficiado por tal regime, como se fixará mediante à acordos bilaterais ou trilaterais, entre os Estados-Partes ou associados, assim como as localidades fronteiriças e a área de circulação habilitada. Define também a credencial que será emitida pelo Estado-Parte de entrada, mediante prévia consulta do Estado-Parte de saída. Lista os documentos necessários para emissão da credencial. No anexo encontra-se a autorização para menores de idade e o modelo da credencial. Alterada pela Decisão nº 15/2000/CMC/MERCOSUL, incluindo a República da Bolívia e a República do Chile.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 15/2000/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamentação do Regime de Trânsito Vicinal Fronteiriço entre os Estados-Partes do Mercosul, na República da Bolívia e na do Chile.

Decisão nº 33/2000/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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-se o transporte comercial, a fim de diminuir os inconvenientes da segurança viária Em função da diversidade ou do pouco conhecimento destas normas, criou-se o Grupo de Trabalho sobre a Circulação Viária de Transporte não comercial no âmbito do Foro de Consulta e Concertação Política (FCCP).

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 49/2001/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Relação nominal dos pontos de fronteira de controles integrados entre os Estados-Partes.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz nº 7/2001/CCM/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento da Área de Controle Integrado de Cargas de Fray Bentos (UY).

Versa sobre o âmbito da aplicação; das definições básicas; das disposições administrativas dos funcionários e agentes privados; sobre a segurança, comunicação e as instalações; horário de funcionamento; organismos intervenientes e suas competências disposições operacionais, gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz nº 6/2001/CCM/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento da Área de Controle Integrado de Cargas de Concordia (AR).

Versa sobre o âmbito da aplicação; das definições básicas; das disposições administrativas dos funcionários e agentes privados; sobre a segurança, comunicação e as instalações; horário de funcionamento; organismos intervenientes e suas competências disposições operacionais, gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz nº 8/2001/CCM/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento da Área de Controle Integrado de Cargas de Paysandu (UY).

Versa sobre o âmbito da aplicação; das definições básicas; das disposições administrativas dos funcionários e agentes privados; sobre a segurança, comunicação e as instalações; horário de funcionamento; organismos intervenientes e suas competências disposições operacionais, gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz nº 9/2001/CCM/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento da Área de Controle Integrado de Cargas de Encarnación (PY).

Versa sobre o âmbito da aplicação; das definições básicas; das disposições administrativas dos funcionários e agentes privados; sobre a segurança, comunicação e as instalações; horário de funcionamento; organismos intervenientes e suas competências disposições operacionais, gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 17/2002/CMC/MERCOSUL – Ementa: 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). Estes 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 aos objetivos do Mercosul.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 11/2002/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** Acordo sobre a jurisdição do 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 à ação ante aos 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 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 tratar-se 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 à 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, produziu-se a destruição, perda, avaria ou atraso.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 12/2002/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** Acordo sobre jurisdição em matéria de contrato do transporte internacional de carga entre os Estados-Partes do Mercosul e as repúblicas da Bolívia e do Chile. Altera a Decisão nº 11/2002/CMC/MERCOSUL para a inclusão da República da Bolívia e a do Chile.

Diretriz nº 7/2003/CCM/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento do Funcionamento da Área de Controle Integrado de Clorinda (AR) e Porto Falcon (PY), ambas sendo cabeceiras.

Versa sobre o âmbito da aplicação; das definições básicas; das disposições administrativas dos funcionários e agentes privados; sobre a segurança, comunicação e as instalações; horário de funcionamento; organismos intervenientes e suas competências disposições operacionais, gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz nº 8/2003/CCM/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento do Funcionamento da Área de Controle Integrado de Santa Helena (BR) e Puerto Indio (PY). Cabeceira única, em Santa Helena (BR).

Versa sobre o âmbito da aplicação; das definições básicas; das disposições administrativas dos funcionários e agentes privados; sobre a segurança, comunicação e as instalações; horário de funcionamento; organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais, gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 22/2004/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 3/2005/CCM/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento Administrativo e Operacional da Área de Controle integrado de Jaguarão (BR) e Rio branco (UY).

Versa sobre o âmbito da aplicação; das definições básicas; das disposições administrativas dos funcionários e agentes privados; sobre a segurança, comunicação e as instalações; horário de funcionamento; organismos intervenientes e suas competências, disposições operacionais, gerais e específicas de controle.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 14/2006/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Princípios de acesso à atividade de transportador.

Define o acesso à atividade de transportador para empresas que tenham uma capacidade de transporte dinâmica, tendo um total mínimo 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 26/2011/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 15/2006/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 ao seu país de origem, o veículo deverá ser submetido, previamente, a uma inspeção técnica veicular no referido país de destino. Complementa a Resolução nº 75/1997/GMC/MERCOSUL.

Decisão nº 18/2007/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento técnico do Mercosul sobre a metodologia para a determinação do peso drenado.

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 29/2007/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Relação nominal dos pontos de fronteira de Controles Integrados entre os Estados-Partes. Revoga a Resolução nº 49/2001/GMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 64/2008/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Uso das faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.

Especifica as normas técnicas pertinentes ao uso adequado das faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.

Resolução nº 65/2008/GMC/MERCOSUL: Acordo sobre os pesos e as dimensões para os veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas.

Estabelece os pesos e as 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 de 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, a largura e a altura máximas dos veículos.

Resolução nº 20/2009/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Relação nominal e regulamento administrativo dos organismos coordenadores na área de controle integrado.

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 estabelece a missão, o objetivo, a execução, as atividades específicas e as medidas de coordenação. Revoga a Resolução GMC nº 3/95.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 32/2009/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Certificado único de Inspeção Técnica Veicular (CITV).

Com o intuito de dirimir as diferenças nos conteúdos e formatos atuais dos documentos de Inspeção Técnica Veicular (IVT) emitidos nos diferentes Estados-Partes, a decisão aprova o modelo de CITV que consta no anexo da Resolução.

Resolução nº 52/2010/GMC/MERCOSUL – Ementa: Especificações do CITV.

Especifica as características do papel, as medidas de segurança, as cores, as faixas de segurança, a numeração, o formato e a impressão, entre outros fatores. Complementa a Resolução nº 32/2009/GMC/MERCOSUL.

Decisão nº 56/2010/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 *Drawback*; 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 19/2011/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** Liberdade de trânsito.

Consideram-se mercadorias em trânsito através do território de um Estado-Parte, os meios de transporte terrestre e fluvial cuja passagem pelo território em questão constitua somente da parte de uma viagem completa, que começa e termina fora das fronteiras desse Estado-Parte. As mercadorias gozarão de liberdade de trânsito, dentro do território dos demais Estados-Partes. A decisão não se aplica aos transportes marítimo e aéreo.

Decisão nº 34/2011/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamentação do código aduaneiro do Mercosul.

Cria-se um Grupo destinado a coordenar, junto com o Comitê Técnico nº 2, a regulamentação do Código Aduaneiro.

Diretriz nº 13/2012/CCM/MERCOSUL – Ementa**:** Iniciativa de segurança no trânsito aduaneiro. Revogada pela Diretriz nº 41/2015/CCM/MERCOSUL.

Resolução nº 43/2012/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Especificações do selo da ITV. Revogada pela Resolução nº 44/2014/GMC/MERCOSUL para a inclusão da Venezuela.

Decisão nº 7/2012/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** Complementação do Acordo de Recife na matéria migratória. Atualizado pela Decisão nº 08/2014/CMC/MERCOSUL.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz nº 34/2014/CCM/MERCOSUL – Ementa**:** Regulamento administrativo e operacional da ACI da Cidade do Leste – Paraguai.

Homologa o Regulamento administrativo e operacional da ACI da 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 as disposições administrativas pertinentes ao funcionamento da ACI.

Não sujeita à harmonização.

Resolução nº 33/2014/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Patente e sistema de consultas sobre veículos do Mercosul.

Implementa a Patente Mercosul para o registro de veículos novos, a partir do dia 1º de janeiro de 2016, assim como 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 14/2014/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Regime de Infrações e Sanções aplicáveis por descumprimentos dos limites de peso dos veículos de transporte internacional por rodovias no Mercosul.

Resolução nº 44/2014/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** Especificações do selo da ITV.

Define as “Especificações do selo da ITV” que constam no anexo e outorga aos Estados-Partes a indicação dos organismos nacionais competentes para a implementação da Resolução.

Decisão nº 18/2014/CMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 os seguintes procedimentos: 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 7/2012/CMC/MERCOSUL incluindo modalidades de controle integrado migratório.

Não sujeita à harmonização.

Diretriz nº 41/2015/CCM/MERCOSUL – Ementa: Iniciativa de segurança no trânsito aduaneiro.

Resolução nº 27/2015/GMC/MERCOSUL – Ementa**:** 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 59/2015/GMC/MERCOSUL – Ementa: Subgrupo de Trabalho (SGT) sobre a integração fronteiriça.

Criação do SGT nº 18.

Não sujeita à harmonização.

2. Comunidade Andina (CAN)

2.1. Cargas

Resolução nº 300/1999 de La Comunidad Andina.

Regulamento da Decisão nº 399 (Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias).
Estabelece as autorizações necessárias para o transporte: expedição; numeração; prazo para expedição e numeração do Certificado de Idoneidade e da permissão de prestação de serviços. Regulariza a modificação do âmbito de operação do transportador.
Decide sobre a habilitação, o registro dos veículos e as unidades de carga. Entre as regulamentações tratadas, dispõe sobre a habilitação de novos veículos; renovação do Certificado de Habilitação; 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 ao Passaporte Terrestre, que terá vigência de 12 meses, renováveis, e permitirá ao titular permanecer 30 dias, renováveis, nos Países-Membros. Dispõe sobre o procedimento necessário para obtenção e elaboração (por parte dos órgãos competentes de cada País-Membro) do Passaporte Terrestre.
Normatiza o transporte rodoviário internacional de mercadorias por conta própria. Determina o procedimento necessário para obtenção de Permissão Especial para Transporte próprio Internacional, com vigência de dois anos. Caso um País-Membro não outorgue tal documento, o transportador, por conta própria, deverá contratar uma apólice de seguros nesse país e fica estabelecido que esse transportador não poderá recolher nem deixar mercadorias no país em questão.
Dispõe o formato das autorizações, documentos e instrutivos que fazem parte da presente Resolução.

Decisão nº 331/1999 de La Comunidad Andina.

Dispõe sobre os Contratos do Transporte Multimodal. Determina o âmbito e as condições de aplicação, a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal (OTM), e a responsabilidade do expedidor.

Decisão nº 393/2000 de La Comunidad Andina.

Modifica a Decisão nº 331, ''Transporte Multimodal''. Adiciona o título ''Internacional'' à '' Transporte Multimodal''. Modifica os arts. 1; 2; 9; 11; 16; 27; 30; 31; 32; 35 dessa Decisão e incorpora à normativa um novo capítulo: ''Infrações e Sanções''.

Decisão nº 399/2000 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 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 esse tipo de transporte. Para o transporte internacional, o transportador deve portar o Certificado de Idoneidade e o de Permissão de Prestação de Serviços. Deve obter também um Certificado de Habilitação para cada um dos caminhões ou caminhões-tratores e registrá-los. Toda mercadoria deve estar amparada por uma Carta Porte Internacional por Carretera (CPIC) e um Manifiesto de Cargas Internacional (MCI). Se sujeito ao regime de trânsito aduaneiro internacional, tal mercadoria deverá estar amparada por uma Declaração de Trânsito Aduaneiro 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 realizar-se somente por empresas constituídas e estabelecidas em Países-Membros do Acordo de Cartagena, mediante a solicitação da Licença Especial de Origem para Transporte Internacional por Conta Própria e Licença Suplementar Especial para Transporte Internacional por Conta Própria.

Decisão nº 477/2000 de La Comunidad Andina.

Trânsito 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 Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional.
Dispõe sobre os selos aduaneiros, cujo uso é obrigatório na unidade de transporte, na unidade de carga e nas mercadorias (suscetíveis à selagem). Dispõe ainda sobre os procedimentos durante o percurso do transportador e sobre as infrações aduaneiras.

Decisão nº 617/2005 de La Comunidad Andina.

Trânsito Aduaneiro Comunitário. Essa 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, a saber: Manifesto de Carga e Documento Único Aduaneiro (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.

Decisão nº 636/2006 de La Comunidad Andina.

Substitui o art. 10 da Decisão 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 cuja importação seja proibida 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 art. 33 da Decisão 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 à 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 validez 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 encontrá-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

Decisão nº 398/1997 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 à 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 determinado país.
O transportador interessado em realizar o serviço internacional de transporte de passageiros deve obter a Licença Especial de Origem para o Transporte Internacional por Conta Própria e Licença Suplementar Especial para Transporte Internacional por Conta Própria, tendo este transportador de estar em uma empresa em qualquer um dos Países-Membros do Acordo de Cartagena. As licenças contarão com um anexo, nos quais as informações relativas ao veículo estarão listadas. Além disso, o transportador deve manter uma frota de no mínimo três veículos habilitados operando e possuir toda documentação necessária e em dia. A decisão contém a listagem dos documentos necessários para a concessão de cada licença. 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 autorizado.
Os veículos habilitados que entrem no território de um País-Membro poderão permanecer neste por um prazo de 30 dias, que pode ser prorrogado pela aduana, caso solicitado com justificativa pertinente. 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.

Resolução nº 718/2003 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 ao 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 arredamento 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 os quais a empresa conta e dos sistemas de comunicação e informática, para uma prestação de serviço eficiente.

Resolução nº 719/2003 de La Comunidad Andina.

Regulamento da Decisão nº 398 (Transporte Internacional de Passageiros por rodovias).
Dispõe sobre as condições e as autorizações para o transporte internacional.
Regulamenta as apólices de seguro para transporte internacional. Regulamenta também a emissão da Licença Especial de Origem para Transporte Internacional por Conta Própria e da Licença Suplementar Especial para o Transporte Internacional por Conta Própria, que serão expedidas 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 Passageiros, além de 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 Viagem 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.
Legisla sobre o passaporte, o qual permite a 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 do passaporte.

2.3. Cargas e Passageiros

Decisão nº 271/1990 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 aos 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 na 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 dessa 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 com a Corporação Andina de Fomento, a criação de um fundo comum de emergência que possa 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 Pan-americano de Rodovias, mediante a 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 nessa Decisão.

Decisão nº 277/1990 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 Sub-região”.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº 290/1991 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 7º da Decisão, designam-se os deveres dos representantes das empresas seguradoras: proporcionar toda assistência necessária aos segurados quando o acidente ocorrido estiver 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 ao 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, encontra-se ainda o Amparo de Acidentes Corporais, no qual se firma 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 do passaporte 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 deste.

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.

Decisão nº 434/1998 de la Comunidad Andina.

Cria o Comitê Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), que será formado pelas autoridades nacionais responsáveis pelo 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 à política comunitária sobre transporte terrestre, assim como no seguimento, na aplicação e no cumprimento integral das decisões e das 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.

Decisão nº 467/1999 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.

Decisão nº 491/2001 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.

Resolução nº 272/1991 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 Idoneidade:

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 à 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. 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 o organismo nacional competente de transporte terrestre cópia autenticada ou legalizada notarialmente do correspondente Contrato de Vinculação, que cumpra com os seguintes requisitos:

- Conter 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 ao 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.

Resolução nº 700/2003 de La Comunidad Andina.

Estabelece o programa estatístico comunitário para o período de 2008 a 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.

Resolução nº 720/2003 de La Comunidad Andina.

A presente resolução aprova o documento que contém o procedimento para atualização de informação da decisão nº 399 e da decisão nº 398. Ademais, deixa sem efeito o artigo 50 da resolução nº 300 – regulamento da decisão nº 399.

Resolução nº 721/2003 de La Comunidad Andina.

Modifica o artigo 19 da resolução nº 300 da Secretaria General da Comunidade Andina, que contém o regulamento da decisão nº 399 (Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias). Modifica os artigos 47 e 48 da resolução nº 300.

APÊNDICE 5 – OUTRAS NORMATIVAS

As normativas que constam na Tabela 1 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
Paraguai	Decreto-lei nº 22.094/1947	Congreso de la Nación Paraguaya	Cargas	Autorizações, Serviços e Documentos
Paraguai	Decreto Regulamentário nº 3.427/2015	Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones	Cargas e Passageiros	Autorizações, Serviços e Documentos
Paraguai	Lei nº 1.128/1997	Congreso de la Nación Paraguaya	Cargas e Passageiros	Autorizações, Serviços e Documentos
Paraguai	Lei nº 1.590/2000	Congreso de la Nación Paraguaya	Cargas e Passageiros	Autorizações, Serviços e Documentos
Paraguai	Lei nº 3.608/2008	Congreso de la Nación Paraguaya	Cargas e Passageiros	Infrações e Sanções
Paraguai	Lei nº 5.016/2014	Congreso de la Nación Paraguaya	Cargas e Passageiros	Autorizações, Serviços e Documentos
Paraguai	Resolução do Conselho da Dinatran nº 216/2012	Dinatran	Passageiros	Autorizações, Serviços e Documentos
Paraguai	Resolução do Conselho da Dinatran nº 53/2003	Dinatran	Cargas	Autorizações, Serviços e Documentos
Paraguai	Resolução MOPC nº 1.762/1997	Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones	Cargas e Passageiros	Infrações e Sanções
Paraguai	Resolução MOPC n° 243/2006	Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones	Cargas e Passageiros	Autorizações, Serviços e Documentos
Paraguai	Resolução MOPC n° 147/2009	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones	Cargas	Autorizações, Serviços e Documentos
Bolívia	Decreto Supremo nº 3.031/2016	Presidente de la Republica	Cargas	Produtos Perigosos
Bolívia	Lei de Cargas nº 1.769	Congreso Nacional	Cargas e Passageiros	Autorizações, Serviços e Documentos
Bolívia	Lei nº 441/2013	Congreso Nacional	Cargas e Passageiros	Normas Técnicas
Bolívia	Lei nº 165/2011	Asamblea Legislativa Plurinacional	Cargas e Passageiros	Autorizações, Serviços e Documentos
Bolívia	Resolução Suprema nº 187.444/1978	Asamblea Legislativa Plurinacional	Cargas	Normas Técnicas

Tabela 1 – Normativas analisadas para mais de um tema
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)