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

RELATÓRIO PARCIAL COMPARATIVO 4

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

DEZEMBRO/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: Ubaldo Cesar Balthazar

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

Amanda de Souza Rodrigues

André Ricardo Hadlich

Arno Dal Ri Júnior

Bruno da Silva Volkov

Fabiano Giacobo

Mikhail Vieira Cancelier de Olivo

Natália Beatriz Barreira

Nelson Caldeira Júnior

Renata Franco Trevisan

Rubia Steiner

Bolsistas

Anderson Schmitt

Beatriz de Oliveira

Brenda Pires

Debora Torres

Jorge Segovia Rodriguez

Marina Granato

Mônica de Souza

Rafaela Luchese Barbieri

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 aplicados em outros países que restrinjam regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil ou que provoquem conflito com estes, conforme estabelecido pelo art. 32 da Lei nº 10.233/2001 (BRASIL, 2001).

O Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 002/2014 ANTT/UFSC, firmado entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) por meio de seu Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), permitiu que a Agência tivesse um panorama da legislação brasileira pois abrangeu o levantamento e a organização, em um banco de dados, das atas das reuniões anteriormente citadas, bem como de resoluções, diretrizes e decisões dos grupos e das câmaras do Mercado Comum do Sul (Mercosul); de acordos internacionais; de leis, decretos-lei e decretos do Poder Executivo da Presidência da República; deportarias do MTPA; de resoluções e portarias da ANTT; de resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran); de resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); de circulares da Superintendência de Seguros Privados (Susep); além de instruções normativas de diversos órgãos com competência para regular aspectos pertinentes aos serviços de transporte terrestre.

Este estudo, por outro lado, elaborado em continuidade às atividades do TED nº 002/2014 ANTT/UFSC, tem como objetivo reunir os instrumentos normativos da Argentina, da Bolívia, do Chile, da Guiana, da Guiana Francesa, do Paraguai, do Peru, do Uruguai e da Venezuela, realizando as análises necessárias à comparação desses documentos com a legislação brasileira vigente, com os acordos bilaterais e com o ATIT.

O resultado deste trabalho subsidiará as propostas da ANTT para a alteração de acordos bilaterais, do ATIT e do Protocolo sobre Infrações e Sanções, e para a elaboração dos Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros. Assim, será possível reduzir os conflitos de cunho operacional e diplomático, atender às 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 Argentina 26

Figura 2 – Malha rodoviária da Venezuela 33

Figura 3 – Interações fronteiriças entre Brasil e Argentina 42

Figura 4 – Malha rodoviária Brasil e Argentina 44

Figura 5 – Malha ferroviária Brasil e Argentina 47

Figura 6 – Interações fronteiriças entre Brasil e Venezuela 52

Figura 7 – Malha rodoviária Brasil e Venezuela 53

Figura 8 – Malha ferroviária Brasil e Venezuela 56

Figura 9 – Representantes da Reunião 60

Figura 10 – Representantes da Reunião 61

Figura 11 – Participantes da Reunião 62

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados de geografia e demografia da Argentina 24

Tabela 2 – Malha rodoviária nacional e provincial da Argentina 25

Tabela 3 – Parque automotor argentino destinado ao transporte de cargas 27

Tabela 4 – Parque automotor argentino destinado ao transporte de passageiros 27

Tabela 5 – Dados de geografia e demografia da Venezuela 32

Tabela 6 – Parque automotor venezuelano destinado ao transporte de cargas 34

Tabela 7 – Parque automotor venezuelano destinado ao transporte de passageiros 34

Tabela 8 – Área territorial e extensão da malha rodoviária da Argentina e do Brasil 43

Tabela 9 – Frota das empresas argentinas e brasileiras habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional entre os países 45

Tabela 10 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com a Argentina 46

Tabela 11 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e da Argentina 47

Tabela 12 – Passageiros interurbanos transportados em 2016 49

Tabela 13 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e da Venezuela 52

Tabela 14 – Frota das empresas brasileiras e venezuelanas habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional de cargas entre os países 53

Tabela 15 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com a Venezuela 54

Tabela 16 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e da Venezuela..... 56

Tabela 17 – Itens analisados e lista de normas identificadas 112

Tabela 18 – Tabela de emolumentos cobrados no âmbito brasileiro..... 115

Tabela 19 – Tabela de emolumentos instituídos pela Resolução MEyOSP nº 1.104/1992 116

Tabela 20 – Tabela de emolumentos relativos ao transporte de cargas instituídos pela Resolução ST nº 2/2001..... 117

Tabela 21 – Tabela de emolumentos relativos ao transporte de cargas relativos à Venezuela118

Tabela 22 – Tabela de emolumentos relativos ao transporte de passageiros instituídos pela Resolução ST nº 2/2001 122

Tabela 23 – Tabela de emolumentos relativos ao transporte de passageiros referentes à Venezuela 123

Tabela 24 – Tabela de tarifas relativas à cobrança de pedágios em território nacional venezuelano 125

Tabela 25 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados 146

Tabela 26 – Responsabilidade civil por danos a passageiros 147

Tabela 27 – Itens analisados e lista de normas identificadas 172

Tabela 28 – Limites de peso dos veículos no Mercosul 173

Tabela 29 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul..... 173

Tabela 30 – Limites de peso dos veículos na Venezuela 174

Tabela 31 – Limites de dimensões dos veículos de passageiros na Venezuela 174

Tabela 32 – Limites de dimensões dos veículos de cargas na Venezuela 175

Tabela 33 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul 176

Tabela 34 – Limites de ruídos para veículos no Brasil..... 177

Tabela 35 – Valores de excesso de peso e sanção aplicada em litros de Nafta Especial..... 186

Tabela 36 – Normativas analisadas para mais de um tema..... 329

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Detalhamento das fronteiras entre Argentina e Brasil 42

Quadro 2 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Venezuela 51

Quadro 3 – Itens analisados e lista de normas identificadas 128

Quadro 4 – Itens analisados e lista de normas identificadas 148

Quadro 5 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos 160

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACC	Autorização para Conduzir Ciclomotor
ADIF	Administración de Infraestructuras Ferroviaria
AE	Autorização Específica
AET	Autorização Especial de Trânsito
ALADI	Associação Latino-americana de Integração
ANMAT	Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnologia
ANTT	Agência Nacional de Transporte Terrestre
ATIT	Acordo de Transporte Internacional Terrestre
CAN	Comunidade Andina
CI	Carteira de Identidade
CIA	Central Intelligence Agency
CIEF	Coordenação de Informações Econômico-Fiscais
CIOT	Código Identificador da Operação de Transporte
CIPP	Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos
CITV	Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica
CIV	Certificado de Inspeção Veicular
Codefro	Comissão de Cooperação e Desenvolvimento Fronteiriço
CMC	Conselho do Mercado Comum
CN	Constitución de la Nación
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNPJ	Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica

CNRT	Comisión Nacional De Regulacion Del Transporte
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
Covenin	Comisión Venezolana de Normas Industriales
CPF	Cadastro de Pessoa Física
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
CUIT	Código Único de Identificação Tributária
CVC	Combinações de Veículos de Carga
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
DPRF	Departamento de Polícia Rodoviária Federal
DPVAT	Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
ECOSOC	Conselho Econômico e Social das Nações Unidas
EUA	Estados Unidos da América
FADEEAC	Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas
FOB	Free on Board
GMC	Grupo Mercado Comum
GMC	Grupo Mercado Comum
HDSM	Hoja de Datos de Seguridad de los Materiales (Ficha de Dados de Segurança dos Materiais)

IFE	Instituto de Ferrocarriles del Estado
Inmetro	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
INTT	Instituto Nacional de Transporte Terrestre
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IRAM	Instituto Argentino de Normalización y Certificación
IVSS	Instituto Venezolano delos Seguro Social
LOP	Licença Operacional
LPI	Logistics Performance Index (Índice de Performance Logística)
LTT	Lei de Transporte Terrestre
MBFTRIC	Manual de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional
MDIC	Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MeyOSP	Ministerio de Economia y Obras y ServiciosPublicos
MIC	Manifesto Internacional de Cargas
MIE	Manifesto Internacional de Encomendas Transportados por Rodovias
Minfra	Ministerio de Infraestructura
Monitriip	Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros
MppEF	Ministerio del Poder Popular de Economía y Finanzas
MppTTOP	Ministerio del Poder Popular para el Transporte y Obras Públicas
MppT	Ministerio del Poder Popular para Transporte
MT	Ministério dos Transportes
OEA	Organização dos Estados Americanos
OEC	The Observatory of Economic Complexity
OFI	Operador Ferroviário Independente
ONU	Organização das Nações Unidas
OTM	Operado de Transporte Multimodal
PBT	Peso Bruto Total
PBTC	Peso Bruto Total Combinado
PIS	Programa de Integração Social
PUT	Planilla Única de Trámite

Proconve	Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores
PRF	Polícia Rodoviária Federal
RCF-DC	Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa – Desvio de Carga
RCOTM-C	Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Carga
RCTR-C	Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga
RCTR-VI	Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional
Renavam	Registro Nacional de Veículos Automotores
RIF	Registro de Informação Fiscal
RIGs	Recipientes Intermediários para Granel
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga
RTO	Revisão Técnica Obrigatória
RRA	Revisão Rápida e Aleatória
RUTA	Registro Único de Transporte Automotor
SCF	Sistema de Controle de Frotas
SETyOP	Secretaria de Transportes y Obras Publicas
SGT	Secretaria de Gestão de Transporte
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
SSN	Superintendencia de Seguros de la Nación
SST	Subsecretaria de Transporte
ST	Secretaria de Transporte
SUDEASEG	Superintendencia de laActividadAsegurador
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
TAF	Termo de Autorização de Fretamento
TAR	Termo de Autorização de Serviços Regulares
TRIC	Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
TCP	Transportador de Carga Própria
UEC	Unidad Ejecutora Central
UT	Unidade Tributária
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

Ficha Técnica 3
Lista de Figuras 7
Lista de Tabelas 7
Lista de Quadros 8
Lista de Abreviaturas e Siglas 9
Introdução 19
1 Metodologia 21
2 Contextualização 23
2.1 Argentina 23
2.1.1 Geografia e Demografia 23
2.1.2 Mapa Rodoviário 24
2.1.3 Características Gerais do Transporte Rodoviário de Cargas 27
2.1.4 Características Gerais do Transporte Rodoviário de Passageiros 27
2.1.5 Ordenamento Jurídico 27
2.1.6 Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre 29
2.1.7 Processo de incorporação de acordos internacionais 30
2.2 Venezuela 32
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 36
2.2.7 Processo de incorporação de acordos internacionais 38
3 Relações Brasil e Argentina 41
3.1 Interações Fronteiriças 41
3.2 Malha Rodoviária 43
3.3 Transporte Rodoviário de Cargas 45
3.4 Transporte Rodoviário de Passageiros 46
3.5 Malha Ferroviária 46
3.6 Transporte Ferroviário de Carga 47

3.7 Transporte Ferroviário de Passageiros 48

4 Relações Brasil e Venezuela 51

4.1 Interações Fronteiriças 51

4.2 Malha Rodoviária 52

4.3 Transporte Rodoviário de Cargas 53

4.4 Transporte Rodoviário de Passageiros 55

4.5 Malha Ferroviária 55

4.6 Transporte Ferroviário de Carga e Passageiros 56

5 Visitas Técnicas 57

5.1 Argentina 57

5.1.1 Dirección de Transporte Internacional da Subsecretaría de Transporte Automotor 57

5.1.2 Subsecretaría de Planificacióndel Transporte de Cargas y Logística (SSPTI) 58

5.1.3 Secretaría de Fronteras do Ministerio de Seguridad 59

5.1.4 Cámaras Empresarias de Autotransporte de Cargas 60

5.1.5 Cámaras Empresarias de Autotransporte de Pasajeros 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 85

6.1.3 Serviços 96

6.2 Tarifas e pedágios 113

6.2.1 Tarifas 113

6.2.2 Pedágios 123

6.3 Seguros 129

6.3.1 Seguros relativos a cargas e mercadorias 132

6.3.2 Seguros relativos a pessoas e a terceiros 138

6.4 Produtos perigosos 149

6.5 Normas técnicas 160

6.5.2 Limites de dimensões e pesos 173

6.5.3 Limites ambientais 175

6.6 Infrações e sanções 177

6.6.2 Infrações na operação de transporte internacional de cargas 183

6.6.3 Infrações na operação de transporte de produtos perigosos 187

6.6.4 Fiscalização 190

6.7 Transporte ferroviário de cargas e passageiros 193

Referências 195

Apêndices e Anexos 235

Apêndice 1 – Resumos da legislação brasileira 237

Apêndice 2 – Resumos da legislação Argentina 273

Apêndice 3 – Resumos da legislação Venezuelana 303

Apêndice 4 – legislações internacionais 317

Apêndice 5 – Outras Normativas 327

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 4 analisam-se e comparam-se as legislações referentes ao arcabouço regulatório do transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros do Brasil, da Argentina e da Venezuela, 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 Argentina
- Relações entre Brasil e Venezuela
- Visitas técnicas
- Análises comparativas.

1 Metodologia

A metodologia utilizada no desenvolvimento dos estudos é caracterizada por duas etapas: (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, por país e por tema; (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 neste 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 Argentina e da Venezuela 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 incorporou, 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, Argentina e Venezuela.

2.1 ARGENTINA

A República Argentina é considerada o 116º país no *ranking* mundial de facilidade em realizar negócios, segundo o *Ease of Doing Business* (BANCO MUNDIAL, 2016). Em comparação com os países da América Latina e o Caribe, ocupa o 21º lugar, estando à frente do Brasil (24º lugar) e da Venezuela (188º lugar). Já de acordo como LPI (*Logistics Performance Index*), que mede a performance do país ao longo da cadeia logística, a Argentina está como 66º colocado, atrás do Brasil que se encontra na 55ª posição, e à frente da Venezuela, em 122ª posição (BANCO MUNDIAL, 2016).

2.1.1 Geografia e Demografia

A Argentina possui uma área total de 2.780.400 km², da qual 2.736.690 km² de extensão são em terras e 43.710 km² de extensão correspondem a águas internas, sendo, portanto, o oitavo maior país do mundo em extensão territorial. Suas fronteiras totalizam 11.968 km, divididas com o Brasil (1.263 km), a Bolívia (942 km), o Chile (6.691 km), o Paraguai (2.531 km) e o Uruguai (541 km) (CIA, 2017). Sua população, segundo dados da CIA de julho de 2017, é de 44.293.293 habitantes, sendo o 31º país mais populoso do mundo.

Geografia	
Área total	2.780.400 km²
Países de fronteira	Brasil
	Bolívia
	Chile
	Paraguai
	Uruguai
Províncias autônomas	23

Demografia	
População	44.293.293 habitantes
Densidade demográfica	15,9 hab./km²
População urbana	92%

Tabela 1 – Dados de geografia e demografia da Argentina
Fonte: CIA (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O país tem uma longa extensão territorial em contato com o mar – 4.989 km (CIA, 2017). Pela concentração populacional nas províncias litorâneas, principalmente ao norte do território (INDEC, 2010), dispõe de importantes portos e considerável movimentação de cargas pelo meio aquaviário.

Ressalta-se também o papel desempenhado pelos grandes rios argentinos no sistema de transporte de cargas, principalmente os rios Paraná, Uruguay, Paraguay, Colorado, Pilcomayo, entre outros. Apesar desse extenso sistema fluvial, nem todos os rios argentinos são de fácil navegabilidade (VILLALOBOS, 2004). No que concerne à navegação fluvial, os maiores portos são Arroyo Seco, Rosario, San Lorenzo e San Martín. Na navegação marítima, os maiores portos são Bahia Blanca, Buenos Aires, La Plata, Punta Colorada e Ushuaia (CIA, 2017).

2.1.2 Mapa Rodoviário

A Argentina conta com uma malha rodoviária de 238.226 km, considerando toda a rede viária nacional e a rede viária provincial (incluindo redes primárias e secundárias e excluindo a rede terciária, caminhos municipais e vicinais) (ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CARRETERAS, 2015). Ressalta-se que nesta extensão não estão incluídos territórios em litígio com outros países. A distribuição pelas províncias e pelo tipo de via da malha rodoviária se dá conforme indica a Tabela 2 e a Figura 1.

Província	Rede Viária Nacional (km)				Rede Viária Provincial (km)		Total (km)
	Pavimentado			Não pavimentada	Pavimentada	Não pavimentada	
	Pista simples	Autopista	Autovia				
Buenos Aires	3.946	489	237	0	10.657	24.766	40.095
Catamarca	1.113	0	2	15	1.130	2.359	4.619
Chaco	2.373	299	43	0	4.747	11.870	19.332
Chubut	1.592	0	162	0	809	5.265	7.828
Cordoba	971	0	16	0	888	5.273	7.148
Corrientes	1.848	0	76	240	463	5.770	8.397
Entre Ríos	1.213	5	390	0	1.708	11.486	14.802
Formosa	1.265	0	1	42	693	2.076	4.077
Jujuy	707	31	12	439	518	2.977	4.683
La Pampa	1.497	0	6	168	2.353	5.777	9.801
La Rioja	1.895	0	18	0	669	3.354	5.935
Mendoza	1.450	30	219	497	3.145	10.638	15.980
Misiones	736	0	3	44	1.231	1.696	3.710
Neuquen	1.432	0	23	0	1.008	6.009	8.472
Rio Negro	1.910	0	26	203	651	5.698	8.489
Salta	1.359	0	38	453	813	6.458	9.121
San Juan	1.121	20	2	129	1.095	3.370	5.737
San Luis	753	0	208	0	3.389	5.075	9.424
Santa Cruz	2.418	0	27	433	1.393	5.869	10.141
Santa Fe	2.127	182	177	94	3.893	9.003	15.475
Santiago del Estero	1.435	0	0	46	2.520	16.536	20.537
TierradelFuego	291	0	0	369	5	718	1.382
Tucuman	478	34	22	41	1.083	1.385	3.043
Total	33.928	1.090	1.709	3.211	44.861	153.428	**238.226**

Tabela 2 – Malha rodoviária nacional e provincial da Argentina
Fonte: Asociación Argentina de Carreteras (2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

A rede viária argentina é classificada de acordo com a Lei nº 24.449/1994 (Lei de Trânsito), sendo:

a. Autopista: uma via múltipla sem intersecções com outras ruas ou ferrovias; estradas fisicamente separadas; e com limitação de entrada direta por suas propriedades fronteiriças.

b. *Calzada*: zona destinada apenas à circulação de veículos.

c. *Camino*: via rural de circulação.

d. *Semiautopista*: uma via similar a autopista, porém com cruzamentos com outras ruas ou ferrovias.

e. *Vias multicarriles*: vias que dispõem de duas ou mais pistas por mão.

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

2.1.3 Características Gerais do Transporte Rodoviário de Cargas

O país conta com um parque automotor de 13.736.226 unidades (ONDAT, 2015). A Tabela 3 apresenta a quantidade de veículos do parque automotor argentino designado ao transporte rodoviário de cargas e a participação destes veículos no transporte do país.

	TOTAL	PARTICIPAÇÃO NO TRANSPORTE
Veículos de carga	667.221	4,85%

Tabela 3 – Parque automotor argentino destinado ao transporte de cargas
Fonte: ONDAT (2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Em relação ao transporte rodoviário internacional de cargas, havia 3.663 empresas atuando na Argentina em 2005, contando com um parque de 52.263 unidades (CNRT apud C3T, 2005, p. 56).

2.1.4 Características Gerais do Transporte Rodoviário de Passageiros

O parque automotor argentino conta com 84.221 ônibus em sua frota (ONDAT, 2015). Dados a respeito da participação no transporte da frota argentina designada a esse serviço podem ser observados na Tabela 4.

	TOTAL	PARTICIPAÇÃO NO TRANSPORTE
Ônibus	84.221	0,61%

Tabela 4 – Parque automotor argentino destinado ao transporte de passageiros
Fonte: ONDAT (2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Não foram encontrados dados referentes ao total de empresas que atuam no transporte rodoviário internacional de passageiros na Argentina.

2.1.5 Ordenamento Jurídico

Conforme consta no artigo 1º de sua Constituição Nacional, a Argentina tem seus fundamentos na forma representativa republicana federal de governo, consagrada inicialmente na Constituição adotada em 1º de maio de 1853, em Santa Fé, pelo Congresso Geral Constituinte da Confederação Argentina (ARGENTINA, 1994).

A República Argentina é integrada por 23 províncias e a cidade de Buenos Aires, especificamente: Buenos Aires, Catamarca, Corrientes, Córdoba, Chaco, Chubut, Entre Ríos, Formosa, Jujuy, La Pampa, La Rioja, Mendoza, Misiones, Neuquén, Río Negro, Salta, San Juan, San Luis, Santa Cruz, Santa Fe, Santiago del Estero, Tucumán, TierradelFuego (OEA, 2007).

Com base o art. 5 da Constituição argentina, cada província emana a sua própria constituição, perante a qual deve assegurar a administração da justiça e a autonomia municipal, regulamentando o alcance e o conteúdo da ordem institucional, política, administrativa, econômica e financeira (ARGENTINA, 1994).

As províncias também elegem seus próprios representantes institucionais, entre eles governador e legisladores. Funcionários da província também podem ser eleitos. Por intermédio

de suas instituições locais, as províncias emanam sua legislação foral e têm autonomia para celebrar acordos de cooperação internacional desde que estes não sejam incompatíveis com a política exterior nacional e não afetem os poderes delegados ao Governo Federal nem o crédito público da nação. As províncias argentinas também podem celebrar acordos parciais tendo por finalidade a administração da justiça, interesses econômicos e trabalhos de benefício comum, respeitada a regra que obriga a prévia notificação destas ao Congresso Federal.

Todavia, conforme consta no artigo 26º da Constituição, as províncias não podem celebrar acordos de cooperação internacional de natureza parcial que tenham caráter político, nem promulgar leis sobre comércio ou navegação interior ou exterior, estabelecer aduanas provinciais, cunhar moeda, estabelecer bancos com poder de emitir notas bancárias, sem prévia autorização do Governo Federal (ARGENTINA, 1994).

Assim como no Brasil, o sistema jurídico constitucional argentino tem como base para seu sistema de governo a divisão dos poderes em legislativo, executivo e judiciário (ARGENTINA, 2017).

O Poder Executivo na Argentina é exercido pelo Presidente do pais. É de sua responsabilidade responder aos interesses nacionais como chefe do governo, sendo encarregado da administração geral do país e também comandante supremo das forças armadas. Ainda, é o presidente quem nomeia o Conselho de Ministros. Sua eleição se dá por sufrágio universal para um mandato de quatro anos, com direito à reeleição para outro mandato consecutivo. O vice-presidente é eleito conjuntamente com o presidente (ARGENTINA, 2017).

O Poder Legislativo, por sua vez, é composto por um Parlamento, o Congresso Nacional, cuja natureza é bicameral. A câmara inferior, representada pela Câmara dos Deputados, é formada por 257 membros e eleita para mandato de quatro anos através de voto direto. A câmara superior, o Senado, é formada por 27 membros, eleitos por seis anos, também por voto direto (ARGENTINA, 2017).

Conforme consta no artigo 108 da Constituição argentina, o Poder Judiciário da nação é exercido pela Corte Suprema de Justiça e pelos demais tribunais inferiores estabelecidos pelo Congresso no território nacional. É função da Corte Suprema e dos tribunais inferiores da nação deliberar sobre todos os casos relacionados aos assuntos regidos pela Constituição, pelas leis da nação e pelos tratados internacionais celebrados com outros países. Exerce sua jurisdição sobre as apelações em conformidade com as regras e exceções prescritas pelo Congresso (ARGENTINA, 1994).

Ademais, a Corte Suprema de Justiça da nação exerce a competência primária e exclusiva sobre os casos referentes a embaixadores, ministros públicos e cônsules estrangeiros, casos envolvendo o almirantado e a jurisdição marítima, além de assuntos dos quais a nação seja parte. Casos que surjam entre duas ou mais províncias, entre uma província e os residentes de outra província, entre os residentes de diferentes províncias e entre uma província ou seus residentes contra um Estado ou cidadão estrangeiro também serão de competência primária e exclusiva da Corte Suprema de Justiça (OEA, 2007).

Sobre a administração da justiça, que é um poder compartilhado pela nação e pelas províncias de acordo com o regime judiciário argentino, pode-se destacar que:

> Neste sentido, os artigos 5 e 123 da Constituição Nacional estabelecem que cada província promulgará sua própria constituição de acordo com os princípios, declarações e garantias da lei suprema 'que assegura sua administração de justiça'. As províncias elegem seus próprios funcionários e juízes sem intervenção do governo federal (art. 122). Ao mesmo tempo, o artigo 31 da Constituição Nacional dispõe que a própria Constituição, as leis promulgadas pelo Congresso como consequência dela e os tratados com Potências estrangeiras são a lei suprema da nação; e as autoridades de cada província estão obrigadas a conformar-se a ela, não obstante qualquer disposição em contrário que contenham as leis ou as constituições provinciais.
>
> Cabe ao poder judiciário de cada província a administração da justiça comum, dentro do território provincial, aplicando os códigos mencionados no artigo 75, inciso 12º -ou seja, os Códigos Civil, Comercial, Penal e de Mineração e do Trabalho e Previdência Social-, dependendo da jurisdição sob a qual caírem os assuntos ou as pessoas. (OEA, 2007, não paginado, tradução nossa).

O artigo 116 da Constituição Nacional estabelece que, quanto à justiça nacional, cabe à Corte Suprema e aos tribunais inferiores da nação ouvir e decidir todos os casos relacionados a assuntos regidos pela Constituição e pelas leis da nação, com exceção dos assuntos que caibam às jurisdições provinciais (ARGENTINA, 1994).

2.1.6 Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre

Na Argentina, de acordo com o artigo 21 do Decreto nº13/2015, o Ministerio de Transporte é o órgão atualmente competente para prestar assistência ao Presidente da Nação e ao Chefe de Gabinete de Ministro, de acordo com suas competências, em todos assuntos inerentes ao transporte aéreo, ferroviário, automotivo, fluvial e marítimo, e a atividade rodoviária (ARGENTINA, 2015).

O Ministerio de Transporte foi criado pela Lei de Ministérios (texto ordenado pelo Decreto nº 13/2015), tendo em vista a necessidade de hierarquização da antiga Secretaría de Transporte com seus órgãos descentralizados e desconcentrados, a fim de suprir a necessária implementação de medidas a serem tomadas em matéria de transporte aéreo, terrestre, fluvial, marítimo e também de políticas rodoviárias.

Conforme consta na Decisão Administrativa nº 212/2016, atuam em conjunto com o Ministerio de Transporte os seguintes órgãos:

> Subsecretaría de Coordinación Administrativa: tem como responsabilidade primária auxiliar o Ministerio de Transporte em atividades de recepção, registro, trâmite, notificação de expediente, no protocolamento de normativas e egresso da documentação administrativa, despachar a documentação de particulares, efetuar o seguimento dos trâmites administrativos da jurisdição.
>
> Secretaría de Obras de Transporte: tem como responsabilidade primária intervir na elaboração das bases e condições para chamadas de concursos e/ou licitações, assim como nos procedimentos licitatórios que sejam efetuados no âmbito da Secretaría.

> Secretaría de Gestión de Transporte: sua responsabilidade primária consiste em auxiliar o Secretário de Gestão de Transportes na formulação, desenho, seguimento e revisão da política regulatória legal do sistema de transporte nacional, nas modalidades terrestres, fluvial, marítima, de atividades portuárias e vias navegáveis. Bem como na celebração de convênios, acordos, contratos e demais instrumentos jurídicos em que haja necessidade de intervenção.
>
> Secretaría de Planificación de Transporte: possui como responsabilidade primária auxiliar na elaboração e proposta de projetos estratégicos em matéria de transporte para a Região Metropolitana de Buenos Aires.
>
> (ARGENTINA, 2016, não paginado, tradução nossa).

Atua também, com esses órgãos, a Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), órgão descentralizado criado pelo Decreto nº 1.388/1996, cuja função é controlar e fiscalizar o transporte terrestre de jurisdição nacional, tanto de passageiros quanto de cargas (CNRT, 2016). Conforme estabelece o Decreto nº 110/2015, a CNRT atua dentro da jurisdição da Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte (atual Ministerio de Transporte) (ARGENTINA, 2015).

Outro ente de destaque no sistema de transporte argentino é a Dirección Nacional de Vialidad (DNV), uma autarquia de direito público estabelecida pelo Decreto-Lei nº 505 (ARGENTINA, 1958). A DNV possui como missão estudar, projetar, construir, administrar e conservar a rede rodoviária nacional (ARGENTINA, 2017).

Ainda, o Ministerio de Finanzas engloba um organismo público descentralizado dependente, a Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN), que em 1938 começou a desenvolver suas funções como órgão supervisor e fiscalizador das entidades de seguros e resseguros na República Argentina.

> A Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN) tem como missão principal controlar as atividades de avaliação e inspeção dos operadores de mercado, para garantir o cumprimento das leis e regulamentos vigentes (ARGENTINA, [201-], não paginado, tradução nossa).

2.1.7 Processo de incorporação de acordos internacionais

No tocante ao processo de incorporação de acordos internacionais, José Dobovšek (DOBOVŠEK, 2012) destaca que a Argentina é um país que adota o modelo monista com supremacia do direito constitucional, ou seja, a constituição apresenta-se como tendo um único ordenamento jurídico no qual estariam inseridas também as normas de origem internacional, formando, desse modo, um único ordenamento estatal.

Sobre o grau hierárquico, todos os tratados e normas consuetudinárias internacionais têm uma hierarquia superior às leis federais, mas com a supremacia da Constituição Nacional (arts. 27 e 75, inc. 22 da Constituição Nacional) na sua parte dogmática (ARGENTINA, 1994).

As normas consuetudinárias internacionais consideradas *ius cogens* – normas imperativas do direito internacional –, contudo são apresentadas em um patamar hierárquico superior ao da Constituição Nacional. A Argentina, portanto, adota o modelo monista com primazia no

direito constitucional para as normas internacionais convencionais ou consuetudinárias e um monismo com supremacia internacional absoluta, até sobre a Constituição, quando se tratam de normas *ius cogens*.

A vigênciano âmbito do direito interno de uma norma pactícia internacional ou de uma norma consuetudinária está condicionada, assim, à prévia vigência internacional dessa norma.

A Constituição argentina diferencia os tratados nas seguintes categorias:

- Os tratados clássicos (art. 75, inc.22).
- Os tratados e as declarações internacionais com hierarquia constitucional relativos aos direitos humanos, enumerados especificamente no art. 75, inc. 22 da Constituição Nacional.
- Os tratados de integração com Estados latino-americanos que delegam competências a organismos internacionais supranacionais (art. 75, inc. 24, segundo parágrafo).
- Os tratados de integração com Estados não latino-americanos (art. 75, inc. 24, segundo parágrafo).
- Os tratados celebrados pelos Estados provinciais do sistema federal (arts. 124 e 125), em que, para cada um destes tratados, a normativa argentina dispõe formas e efeitos próprios.
- Acordos simplificados ou acordos não submetidos para aprovação (ARGENTINA, 1994).

Vale ressaltar que, para a Constituição Nacional, o tratado é um acordo internacional celebrado com a participação de dois poderes do Estado: o Executivo e o Legislativo. Portanto, a respeito dos acordos na forma simplificada, é importante deixar claro que, por mais que sejam verdadeiros tratados de acordo com o direito internacional, a Constituição não os menciona como tratados, nem os aborda como tais. Esses acordos se diferenciariam dos denominados “tratados” devido ao processo que conduz à sua recepção no direito interno, do qual só participa o Poder Executivo.

Para que o tratado seja considerado formal, deve-se, no processo de recepção, ter participação do Poder Executivo através de sua Chancelaria, e do Poder Legislativo por intermédio da Câmara de Deputados e do Senado.

A celebração de um tratado formal é considerada um ato complexo federal. De acordo com o art. 99, inciso 11, da Constituição, cabe ao Poder Executivo concluir e assinar os tratados e outras negociações internacionais. O art. 75, inciso 22, contudo, estabelece que os tratados devem ser aprovados pelo Congresso, instituição que tem o poder de desfazer, paralisar ou extinguir todo o processo de negociação e formação (ARGENTINA, 1994).

Segundo o ordenamento jurídico argentino, para os tratados internacionais de natureza formal devem ser cumpridas as seguintes exigências: a negociação, a adoção do texto e a assinatura, geralmente através da Chancelaria; após este processo, deve ocorrer a aprovação do tratado pelo Congresso, por intermédio de uma lei; por último, ocorre a ratificação do tratado pelo Poder Executivo.

No que se refere em particular à celebração de acordos com os Países-Membros da Associação Latino-americana de Integração (ALADI), destacam-se os arts. 1º e 2º do Decreto Nacional nº 415/1991, os quais dispõem que:

> Artigo 1º — Os acordos assinados pela REPUBLICA ARGENTINA no marco jurídico da ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI) entrarão em vigor conforme as condições e datas acordados entre cada um deles, sem prejuízo de sua publicação no Boletim Oficial.
>
> Art. 2º — Para efeitos da aplicação no território da REPUBLICA ARGENTINA dos acordos aos quais se faz referência no artigo anterior, a SUBSECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO DEL MINISTERIO DE ECONOMIA irá encaminhar à ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE ADUANAS uma cópia dos documentos devidamente certificada pela Secretaría General de la ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI) e pela Representacíon Argentina diante da dita Asociación, sem requerer nenhuma outra formalidade (ARGENTINA, 1991, não paginado, tradução nossa).

2.2 VENEZUELA

A República Bolivariana da Venezuela ocupa o 188º lugar no *ranking* mundial de facilidade em se fazer negócios (*Ease of Doing Business*). No *ranking* regional para América Latina e Caribe, o país encontra-se em último lugar, na 32ª posição. Quanto ao LPI, a Venezuela está em 122º lugar, com uma pontuação de 2,35 para infraestrutura (baseada em uma escala de 0 a 5) (BANCO MUNDIAL, 2016).

2.2.1 Geografia e Demografia

A República Bolivariana da Venezuela, com capital em Caracas, conta com área total de 916.445 km² e divide fronteiras com Brasil, Colômbia e Guiana; sua população é composta por 31.028.637 habitantes (VENEZUELA, [2017?]). A Tabela 5 – Dados de geografia e demografia da VenezuelaTabela 5 apresenta os principais dados da geografia e demografia do país.

Geografia	
Área total	916.445 km²
Países de fronteira	Brasil (2.137 km)
	Colômbia (2.341 km)
	Guiana (789 km)
Regiões	23 estados e 1 Distrito Capital
Demografia	
População	31.028.637 habitantes
Densidade demográfica	33,85 hab./km²
População urbana	89,1%

Tabela 5 – Dados de geografia e demografia da Venezuela
Fonte: CIA (2017) e Venezuela ([2017?]). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

2.2.2 Mapa Rodoviário

A malha rodoviária da Venezuela é composta por 96.189 km (CIA, 2014). Essa malha é classificada em *rutas urbanas, suburbanas e interurbanas*, de acordo com a Lei de Transporte da Venezuela.

» Rutas urbanas – são divididas em municipales e intermunicipales; sua origem e destino encontram-se dentro do perímetro urbano dos municípios. As rutas intermunicipales localizam-se dentro de um perímetro metropolitano pertencente a dois ou mais municípios e seu trajeto passa por estes.

» Rutas suburbanas – são divididas em municipales, intermunicipales e interstadales. Esses trechos têm origem dentro do perímetro urbano e estendem-se para fora deste até povoações próximas ou contíguas.

» Rutas interurbanas – têm origem em uma cidade ou centro povoado e seu destino em outra, independentemente que se encontre em jurisdição de um ou mais municípios ou em uma ou mais entidades federais. São divididas em nacionales, estadales e municipales.

Figura 2 – Malha rodoviária da Venezuela
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

2.2.3 Características Gerais do Transporte Rodoviário de Cargas

Segundo dados do "Anuario Estadístico 2013" do Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT, 2013), à época do levantamento, o parque automotor total do país contava com 8.945.599 unidades, dentre as quais caminhões, caminhões especiais e caminhonetes eram destinados ao transporte rodoviário de cargas. Na Tabela 6 há um detalhamento do parque automotor venezuelano empregado nesse serviço.

	TOTAL	PARTICIPAÇÃO NO TRANSPORTE
Caminhão	898.316	10%
Caminhão especial	18	-
Caminhonete	2.266.297	25,3%

Tabela 6 – Parque automotor venezuelano destinado ao transporte de cargas
Fonte: INTT (2013). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Ainda há a classificação "veículos rústicos" dentro do parque automotor venezuelano, porém não foram encontradas definições ou mais informações a respeito das unidades que se caracterizam como tal e se são utilizadas no transporte rodoviário de cargas. Entretanto, para fins de conhecimento, essa categoria engloba 403.058 unidades e contribui com 4,5% de participação no transporte nacional.

2.2.4 Características Gerais do Transporte Rodoviário de Passageiros

Em 2013, o parque automotor venezuelano destinado ao transporte de passageiros contava com ônibus e micro-ônibus (INTT, 2013). Na Tabela 7 está disposta a quantidade de automotores das categorias mencionadas e sua participação no transporte nacional.

	TOTAL	PARTICIPAÇÃO NO TRANSPORTE
Ônibus	15.937	0,18%
Micro-ônibus	75.763	0,85%

Tabela 7 – Parque automotor venezuelano destinado ao transporte de passageiros
Fonte: INTT (2013). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Em relação ao transporte internacional, em 2014 apenas uma empresa venezuelana realizava o serviço de transporte rodoviário de passageiros com destino ao Brasil. Do lado brasileiro, também apenas uma empresa realizava o transporte rodoviário de passageiros com destino à Venezuela (IX REUNIÓN BILATERAL BRASIL VENEZUELA DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y CARGA, 2014).

2.2.5 Ordenamento Jurídico

A República Bolivariana da Venezuela é apresentada na sua carta constitucional como um Estado democrático, social de direito e de justiça. Do mesmo modo, conforme enunciado em tal documento, é um Estado federal descentralizado, no qual a soberania reside de forma intransferível no povo, que a exerce diretamente na forma prevista nela e na lei, e indiretamente, mediante o voto, por meio dos órgãos que exercem o Poder Público, conforme os arts. 2º e 5º da Constituição da República (VENEZUELA, 1999).

Segundo o artigo 141 da sua Constituição, a República Bolivariana da Venezuela tem as competências do Poder Público atribuídas de maneira exclusiva, que são exercidas com fundamento nos princípios de honestidade, participação, celeridade, eficácia, eficiência, transparência, prestação de contas e responsabilidade, com submissão plena à lei e ao direito (VENEZUELA, 1999).

As instâncias do Poder Público articulam-se segundo a estrutura político-territorial presente na República. É composto pelo Poder Público Estadual, pelo Poder Público Municipal e pelo Poder Público Nacional (artigo 136 da Constituição), sendo este último dividido em cinco poderes: Legislativo, Executivo, Judiciário, Cidadão e Eleitoral (VENEZUELA, 1999).

A Organização dos Estados Americanos (OEA) reporta informações úteis para a compreensão desta estrutura potestativa dividida em cinco poderes *sui generis* e bastante

diferente daquelas encontradas na organização constitucional de outros Estados latino-americanos:

> O Poder Executivo Nacional é constituído pelo Presidente da República, pelo Vice-Presidente Executivo, pelos Ministros, pelo Conselho de Ministros, pela Procuradoria-Geral da República e pelo Conselho de Estado. Entre seus deveres e atribuições estão: cumprir e fazer cumprir a própria Constituição e as leis; dirigir a ação do Governo e das relações exteriores; ditar decretos com força de lei, mediante prévia autorização de uma lei habilitante; regulamentar as leis; administrar a fazenda pública; realizar e ratificar tratados, convênios ou acordos internacionais; dirigir e exercer o mando supremo da Força Armada Nacional; dirigir relatórios ou mensagens especiais à Assembleia Nacional, pessoalmente ou por intermédio do Vice-Presidente Executivo; e as demais atribuições determinadas pela Constituição ou pela lei.
>
> O Poder Judiciário é encarregado da administração de justiça e de conhecer as causas e assuntos de sua competência, mediante os procedimentos determinados pela lei, e de executar ou fazer executar suas sentenças. Esse Poder goza de autonomia funcional, financeira e administrativa e não está facultado a estabelecer taxas, impostos aduaneiros, nem exigir pagamento algum por seus serviços – justiça gratuita (artigo 254 da Constituição da República).
>
> O Poder Cidadão é autônomo e com poder de atuação em escala nacional e tem a função de prevenir, investigar e punir os fatos que atentem contra a ética pública, a moral administrativa, bem como zelar pela boa gestão e pela legalidade no uso do patrimônio público e no cumprimento e na aplicação do princípio da legalidade em toda a atividade administrativa do Estado. Este Poder é exercido pelo Conselho Moral Republicano, que é integrado pelo Defensor do Povo, pelo Procurador-Geral e pelo Controlador-Geral. Os órgãos do Poder Cidadão são: o Ministério Público do Povo, o Ministério Público e a Controladoria-Geral da República (artigo 273 de Constituição da República).
>
> O Ministério Público do Povo tem a seu cargo a promoção e vigilância dos direitos e garantias estabelecidos na Constituição e nos tratados internacionais sobre direitos humanos, além dos interesses legítimos, coletivos e difusos dos cidadãos e está a cargo do Defensor do Povo. No exercício de suas atribuições, cabe-lhe: proteger os direitos humanos; zelar pelo correto funcionamento dos serviços públicos; interpor as ações de inconstitucionalidade, *habeas corpus*, *habeas data* e as demais ações e recursos necessários para o cumprimento de suas atribuições (artigos 280 e 281 da Constituição da República).
>
> O Ministério Público está sob a direção do Procurador-Geral da República e tem entre suas atribuições a de garantir, nos processos judiciais, o respeito aos direitos e garantias constitucionais, bem como aos tratados, convênios e acordos internacionais

> assinados pela República; e ordenar e dirigir a investigação penal nos casos de perpetração de fatos puníveis (artigos 284 e 285 da Constituição da República).
>
> A Controladoria-Geral da República é o órgão de controle, vigilância e fiscalização das receitas, despesas, bens públicos e nacionais, bem como das operações correlatas (artigo 287 a 291 da Constituição da República).
>
> Conforme os artigos 292 a 298 da Constituição da República, o Poder Eleitoral, de natureza nacional e autônoma, é exercido pelo Conselho Nacional Eleitoral como órgão diretor, tendo, como organismos subordinados, a Junta Nacional Eleitoral, a Comissão de Registro Civil e Eleitoral e a Comissão de Participação Política e Financiamento (OEA, 2008, p. 1-2).

No que concerne especificamente ao Poder Público Estadual, que se refere aos estados como entidades autônomas e iguais no âmbito político, com personalidade jurídica, subsiste uma divisão interna em duas esferas: o Poder Legislativo e o Poder Executivo, ambos de natureza estadual. O Poder Legislativo de cada estado tem como função legislar sobre matéria de competência estadual e sancionar sua lei de orçamento, sendo exercido pelo Conselho Legislativo, cujos integrantes representam proporcionalmente a população do estado e dos municípios. Já ao Poder Executivo, cabe o exercício das funções de governo e administração de cada estado, cujo titular é o governador eleito por voto popular (OEA, 2008).

Vale destacar também as informações contidas no artigo 162 e seguintes da Constituição da República, segundo o qual cada estado possui uma controladoria dotada de autonomia orgânica e funcional que exerce o controle, a vigilância e a fiscalização das receitas, despesas e bens estaduais, sem prejuízo das atribuições da Controladoria-Geral da República (CGR).

Resta, ainda, o Poder Público Municipal, que é constituído pelos municípios e pelas entidades locais, como paróquias, comunidades e distritos. Da mesma forma, nesse âmbito subsiste uma divisão em duas esferas, o Poder Executivo e o Poder Legislativo. O Poder Executivo exerce o governo e a administração do município, estando este a cargo do prefeito. Já a função legislativa cabe à Câmara Municipal, integrada pelos vereadores.

Assim como cada estado, também os municípios possuem uma controladoria, sendo esta detentora de autonomia orgânica e funcional, a qual exerce o controle e a fiscalização das receitas, despesas e bens municipais, sem detrimento das atribuições da CGR (OEA, 2008).

Destaca-se, finalmente, a Assembleia Nacional Constituinte da Venezuela de 2017, uma convenção constitucional eleita para elaborar uma nova Constituição, que é, ainda, o "suprapoder" acima de todos os poderes constituídos na República, incluindo o Parlamento. É composta por 545 constituintes, sendo 364 eleitos por territórios e 181, por setores sociais.

2.2.6 Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre

Na República Bolivariana da Venezuela, o ministério responsável pelo transporte terrestre é o Ministerio del Poder Popular para Transporte (MPPT), também responsável pelo transporte de cargas e passageiros nos setores aquático e aéreo.

O MPPT foi criado pelo Decreto nº 2.650 da Presidência da República, publicado na Gaceta Oficial nº 41.067, de 4 de janeiro de 2017, o qual também extinguiu o antigo Ministerio del Poder

Popular de Transporte y Obras Públicas e dividiu suas competências entre o MPPT e o Ministerio del Poder Popular de Obras Públicas (VENEZUELA, 2017).

De acordo com o artigo 2º do decreto supracitado, o MPPT possui as seguintes competências:

> 1. É da competência do Ministerio del Poder Popular para el Transporte o relativo ao sistema integrado e multimodal de transporte; a infraestrutura, equipamento, funcionalidade do sistema de movimento, instalações e serviços afins do transporte nacional terrestre, aquático e aéreo; o transporte de passageiros em geral; assim como as condições gerais de serviço, normativas e as aprovação das tarifas e fretes sobre as atividades e serviços de transporte (VENEZUELA, 2017, p.2, tradução nossa).

Ainda, existem diversos entes vinculados ao MPPT, que o auxiliam em suas funções, ficando encarregados de determinadas tarefas/áreas. Dentre esses entes estão:

- Ferrolasa – empresa anexa ao MPPT, executa um sistema integral de manutenção da rede ferroviária.
- Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR) – organismo público, autônomo, com personalidade jurídica e patrimônio próprio, responsável pela execução de planos e programas sobre o transporte público nas suas diferentes modalidades: urbano, suburbano, interurbano, rural, escolar, comunal, entre outros. A FONTUR encontra-se subordinada ao MPPT.
- Instituto de Ferrocarriles del Estado (IFE)– órgão executor e regulador do sistema de transporte ferroviário nacional, dedicado ao estudo, construção, operação, manutenção e exploração integral, em harmonia com o meio. Busca garantir que o serviço de transporte de passageiros e de cargas se realize conforme os padrões internacionais de eficiência, qualidade e segurança.
- Sistema Integral de Transporte Superficial S.A.(SITSSA)– empresa de transporte do Estado venezuelano, anexa ao Ministerio del Poder Popular para Transporte Terrestre (MPPTT).
- Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT) – ente anexo ao MPPT, com competência em matéria de transporte terrestre, com personalidade jurídica, que goza dos privilégios e prerrogativas concedidos à República, em conformidade com a lei, e cuja sede central está localizada na cidade de Caracas, conforme o estipulado na Lei de Transporte Terrestre.

Podem ser listados, ainda, os seguintes órgãos e empresas: Alas de Venezuela (AEROPOSTAL); Bolivariana de Aeropuertos, S.A. (BAER);Bolivariana de Puertos, S.A. (BOLIPUERTOS); Consolidade de FERRY C.A (La Nueva CONFERRY);Consorcio Venezuelano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos S.A. (Conviasa); Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAIM); Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC); Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos(INEA); C.A Metro de Caracas (Cametro); Metro de Maracaibo; Metro de Valencia; Metro Los Teques; Sistema de Transporte Masivo de Barquisimeto (TRANSBARCA); Trolebus Mérida, C.A. (TROMERCA), Corporación Venezolana de Navegación, S.A. (VENAVEGA) (VENEZUELA, [201-]).

Sobre o serviço de transporte terrestre internacional de passageiros e de cargas, o artigo 12 da Lei de Transporte Terrestre de 2008 (LTT/2008) prevê expressamente que a matéria será regida pelos acordos, convênios e tratados internacionais assinados pela República Bolivariana de Venezuela e pelas disposições contidas nesta lei e em seu regulamento (VENEZUELA, 2008).

Vale destacar, no tocante ao transporte internacional de passageiros e cargas, o seguinte artigo referente ao INTT:

> **Artículo 30.** São atribuições do Presidente ou Presidenta do Instituto Nacional de Transporte Terrestre, as seguintes:
>
> 5. Celebrar em nome do Instituto, com a aprovação do Directorio, convênios e contratos de obra, de aquisição de bens ou serviços, arrendamentos com organismos nacionais públicos, privados e internacionais, assim como com pessoas físicas e jurídicas (VENEZUELA, 2008, p. 8, tradução nossa).

2.2.7 Processo de incorporação de acordos internacionais

Sobre o processo de incorporação de acordos internacionais, o art. 153 do texto constitucional estabelece que a República Bolivariana da Venezuela deverá promover e favorecer a integração latino-americana e caribenha, buscando defender os interesses econômicos, sociais, culturais, políticos e ambientais da região, podendo assinar tratados internacionais que coordenem esforços para promover o desenvolvimento comum das nações (VENEZUELA, 1999).

O artigo supracitado, ademais, dispõe:

> Artigo 153. A República promoverá e favorecerá a integração latino-americana e caribenha, em vista de avançar em direção à criação de uma comunidade de nações, defendendo os interesses econômicos, sociais, culturais, políticos e ambientais da região. A República poderá assinar tratados internacionais que conjuguem e coordenem esforços para promover o desenvolvimento comum de nossas nações, e que assegurem o bem-estar dos povos e a segurança coletiva de seus habitantes. Para esses fins, a República poderá atribuir a organizações supranacionais, mediante tratados, o exercício das competências necessárias para levar a cabo esses processos de integração. Dentro das políticas de integração e união com a América-latina e o Caribe, a República privilegiará relações com a Ibero-América, tentando ser uma política comum de toda a nossa América Latina. As normas que se adotem no âmbito dos acordos de integração serão consideradas parte integrante do ordenamento legal vigente e de aplicação direta e preferencial à legislação nacional (VENEZUELA, 1999, não paginado, tradução nossa, grifo nosso).

Os tratados e os acordos de integração assinados pela Venezuela devem ser incorporados ao ordenamento nacional com caráter de norma federal.

A tarefa de celebrar e ratificar os tratados é de competência do Presidente, conforme dispõe o artigo 236, item 4: “Artigo 236. São Atribuições e obrigações do Presidente da República:4. Guiar as relações exteriores da República, celebrar e ratificar os tratados, convênios ou acordos internacionais [...]” (VENEZUELA, 1999, não paginado, tradução nossa).

Complementando, o artigo 154 da Constituição estabelece o processo de aprovação dos tratados pela Assembleia Nacional, antes da ratificação pelo Presidente da República. Há a exceção no caso de tratados que versem sobre a execução ou aperfeiçoamento de obrigações preexistentes da República, aplicação de princípios expressamente reconhecidos por ela,

realização de atos comuns em relações internacionais ou exercício de poderes que a lei atribui expressamente ao Executivo Nacional (VENEZUELA, 1999).

É válido destacar também o Tribunal Supremo de Justiça, que temo encargo de garantir a supremacia e a efetividade das normas e dos princípios constitucionais (art. 335). Para isso, uma das atribuições da Sala Constitucional do Tribunal Supremo de Justiça, consoante o art. 336, 5, é a de verificar, em vista de pedido do Presidente ou da Assembleia Nacional, a conformidade da Constituição com os tratados internacionais assinados pela República antes de sua ratificação (VENEZUELA, 1999).

Outro ponto que merece destaque sobre o assunto é o abordado no artigo 155 do texto constitucional, o qual estabelece:

> Artigo 155. Nos tratados, convênios e acordos internacionais celebrados pela República, será inserida uma cláusula pela qual as partes se obriguem a resolver por vias pacíficas reconhecidas pelo direito internacional [...] as controvérsias que puderem surgir com motivo de interpretação ou execução, se não for improcedente e, assim, permita o procedimento a ser seguido para sua celebração (VENEZUELA, 1999, não paginado, tradução nossa).

Trata-se de uma garantia para que eventuais problemas de aplicação ou execução não gerem posteriores conflitos entre os países signatários.

Cumpre mencionar, ainda, o artigo 73 da Constituição, que estabelece que os tratados, convênios ou acordos internacionais que puderem comprometer a soberania nacional ou transferir competências a órgãos supranacionais poderão ser submetidos a um referendo popular por iniciativa do Presidente da República.

A República Bolivariana da Venezuela dispõe ainda, em seu texto constitucional, sobre os direitos humanos. Conforme estabelecido pelo art.23, os tratados, pactos e convenções relativos aos direitos humanos, assinados e ratificados pela Venezuela, possuem hierarquia constitucional, sendo de direta e imediata aplicação pelos tribunais e demais órgãos do poder público (VENEZUELA, 1999).

3 Relações Brasil e Argentina

A Argentina possui estreitas relações com o Brasil, visto que são importantes parceiros. Tais relações são intensificadas pelos processos de integração e fortalecimento regional que há décadas se desenvolve nos âmbitos políticos, econômicos e sociais. Uma maior aproximação dos países nesses aspectos passou a ocorrer a partir dos anos 1980, culminando com a criação do Mercosul, em 1991 (MRE, 2017).

3.1 INTERAÇÕES FRONTEIRIÇAS

Os países possuem uma fronteira de aproximadamente 1.261 km, dos quais, no Brasil, 296 km fazem limite com o Paraná, 250 km com Santa Catarina e 715 km com o Rio Grande do Sul. Destaca-se que da extensão total da fronteira, 1.236 km são compostos por rios, lagos e canais, tendo apenas 25 km de linha seca (MRE, 2017). No desenvolvimento de tais relações, ambos os países contam com a Comissão de Cooperação e Desenvolvimento Fronteiriço (Codefro), instituída em 1997, a qual veio a se tornar a maior instância bilateral na matéria, sendo responsável por identificar e propor ações para o desenvolvimento e a integração bilateral da fronteira em comum.

As interações fronteiriças entre Argentina e Brasil, como explicitado anteriormente, ocorrem majoritariamente por vias aquáticas. Segundo o Tratado de Limites entre Brasil e Argentina, assinado em1898 (BRASIL, 198) e posteriormente modificado pelo texto da Convenção Complementar de Limites, esta última celebrada em 1927 (BRASIL, 1927), determinou-se que:

> ARTIGO III
>
> O artigo 1.° do Tratado de Limites de 6 de outubro de 1898 fica substituído pelo seguinte:
>
> A linha divisória entre o Brasil e a República Argentina, no rio Uruguai, começa na linha normal entre as duas margens do mesmo rio e que passa um pouco a jusante da ponta sudoeste da ilha brasileira do Quaraim, também chamada Ilha Brasileira, segue, subindo o rio, pelo meio do canal navegável deste, entre a margem direita, ou argentina, e as margens ocidental e setentrional da ilha do Quaraim ou Brasileira, passando defronte da boca do rio Miriñay, na Argentina, e da boca do rio Quaraim, que separa o Brasil da República Oriental do Uruguai, e, prosseguindo do mesmo modo pelo rio Uruguai, vai encontrar a linha que une os dois marcos inaugurados a 4 de abril de 1901, um brasileiro, na barra do Quaraim, outro argentino, na margem direita do Uruguai. Daí, segue pelo talvegue do Uruguai, até a confluência do Pepiri-Guassu, como ficou estipulado no art. 1.º do Tratado de 6 de outubro de 1898 e conforme a demarcação feita de 1900 a 1904, como consta da Ata assinada no Rio de Janeiro a 4 de outubro de 1910. (BRASIL, 1927, não paginado).

Portanto, devido à grande extensão de águas fluviais que dividem os dois países, percebe-se que dez das 16 cidades de fronteira do território brasileiras possuem ligações sem pontes. De uma maneira geral, as fronteiras entre os territórios são do tipo capilar e sinapse (BRASIL, 2005).

BRASIL			ARGENTINA
CIDADE	TIPOLOGIA DE INTERAÇÃO FRONTEIRIÇA	LIMITE	CIDADE GÊMEA
Pranchita (PR)	Capilar	Ponte	-
Santo Antônio do Sudoeste (PR)	Capilar	Ponte	-
Barracão (PR)	Sinapse	Fronteira seca	Bernardo Irigoyen
Dionísio Cerqueira (SC)	Sinapse	Fronteira seca	Bernardo Irigoyen
Alto Uruguai (RS)	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Porto Mauá (RS)	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Porto Vera Cruz (RS)	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Foz do Iguaçu	Sinapse	Ponte	Puerto Iguazú
Porto Lucena (RS)	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Porto Xavier (RS)	Capilar	Fluvial sem ponte	San Javier
Garruchos (RS)	Sinapse	Fluvial sem ponte	-
São Borja	Sinapse	Ponte	Santo Tomé
Itaqui (RS)	Capilar	Fluvial sem ponte	Alvear
Uruguaiana (RS)	Sinapse	Ponte	Paso de Los Libres
Barra do Quaraí (RS)	Sinapse	Ponte	Monte Caseros

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

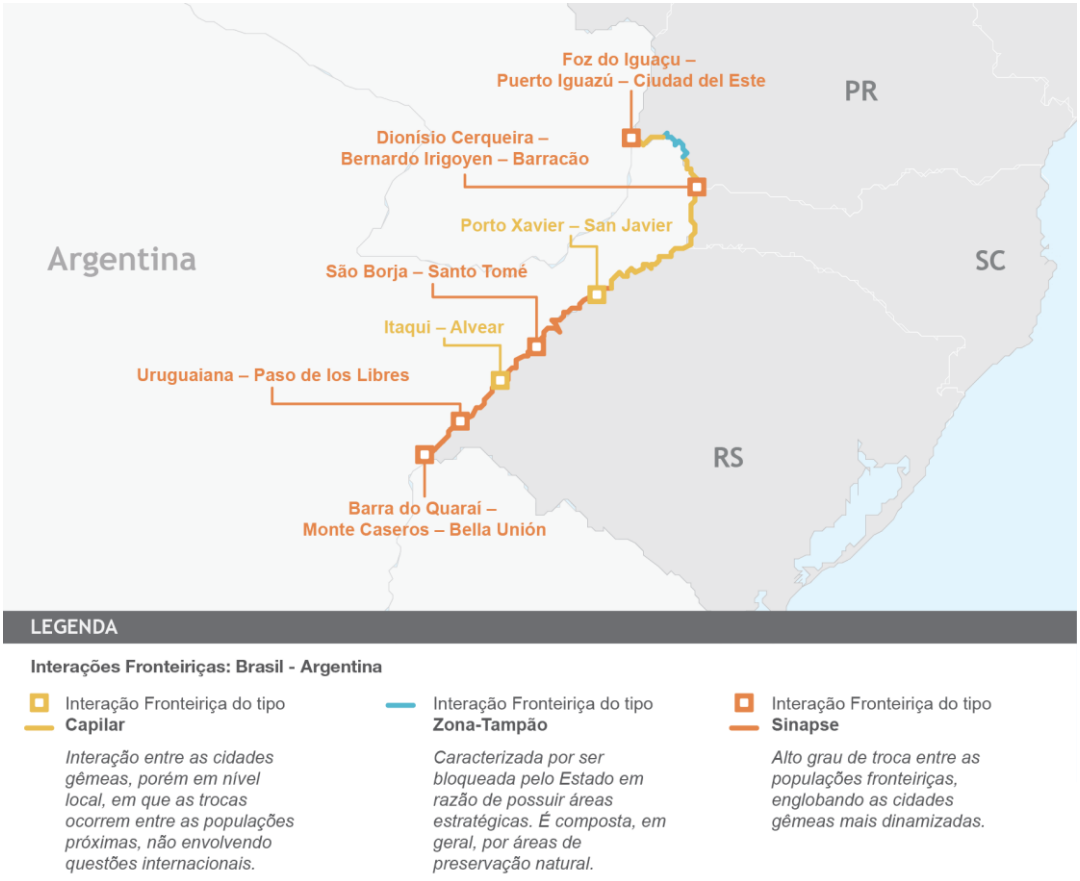

Figura 3 – Interações fronteiriças entre Brasil e Argentina
Fonte: Brasil (2005). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

3.2 MALHA RODOVIÁRIA

Ao comparar a área territorial dos países em análise, percebe-se que a Argentina possui uma área equivalente a 32% do território brasileiro. Quanto à malha rodoviária, a Argentina corresponde a 13,8% da brasileira.

Destacam-se ainda alguns dados relevantes no que concerne à malha rodoviária pavimentada. Nesse quadro, ambos os países possuem baixa porcentagem relativa ao total, e, no Brasil, a extensão pavimentada corresponde a apenas 12,3%. A Argentina, por sua vez, possui uma malha rodoviária pavimentada proporcionalmente mais extensa do que a brasileira, somando cerca de 30% do total de sua própria malha (CIA, 2017).

	ÁREA TERRITORIAL (KM²)	EXTENSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA (KM)
Brasil	8.515.767,05	1.720.643,2
Argentina	2.780.400,00	238.226

Tabela 8 – Área territorial e extensão da malha rodoviária da Argentina e do Brasil
Fonte: CIA (2017) e DNIT (2015).Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Figura 4 – Malha rodoviária Brasil e Argentina
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

3.3 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

De acordo com dados da ANTT relativos ao Transporte Internacional Rodoviário de Cargas (TRIC) (ANTT, 2017), existe uma quantidade superior de empresas argentinas atuando no território brasileiro. A frota argentina em território brasileiro, contudo, paradoxalmente, é inferior à frota brasileira em território argentino. Em outros termos, apesar de existirem mais empresas argentinas no Brasil, estas possuem uma frota menor que as empresas estrangeiras habilitadas a prestar serviço no exterior.

Considerando que há, no total, 699empresas brasileiras habilitadas a prestarem serviços em território estrangeiro e que a frota habilitada é de 53.011 (podendo ser habilitada para mais de um país), é possível constatar um expressivo trânsito de veículos de transporte de cargas para a Argentina, visto que estes representam 66,6% das empresas e 70% da frota.

Empresas habilitadas	Quantidade de empresas	Frota
Argentinas no Brasil	502	17.534
Brasileiras na Argentina	466	37.201

Tabela 9 – Frota das empresas argentinas e brasileiras habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional entre os países

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

Segundo dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), o qual divulga pela plataforma do Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior (ALICEWEB, 2016) estatísticas brasileiras relativas a exportações e importações (em US$– FOB), o comércio entre Argentina e Brasil acontece majoritariamente pelo modal rodoviário e pelo modal aquaviário. A porcentagem relativa ao transporte ferroviário (0,096%) é irrisória comparada com as demais.

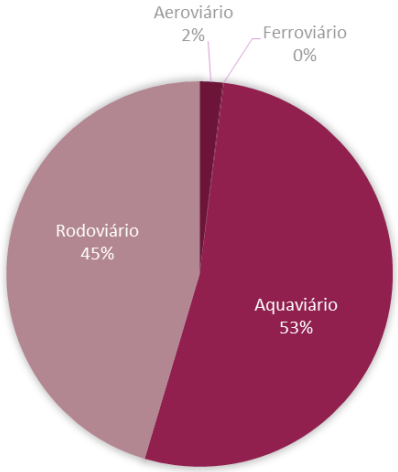

Gráfico 1 – Modos de transporte mais utilizados nas exportações brasileiras para a Argentina

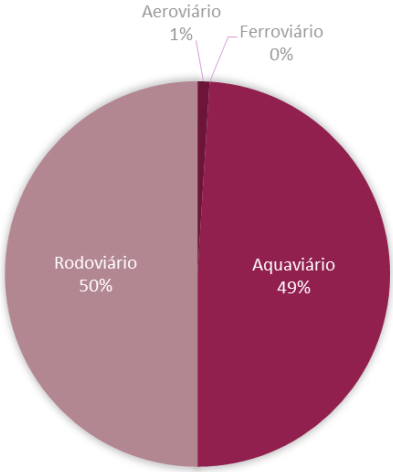

Gráfico 2 – Modos de transporte mais utilizados nas exportações argentinas para o Brasil

EXPORTAÇÕES	PERÍODO	US$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PERCENTUAL RODOVIÁRIO
Todos os modais	01/2016 - 12/2016	13.312.588.463,00	10.753.622.342	558.946.865	45%
Rodoviário	01/2016 - 12/2016	6.045.342.959,00	1.957.984.720	212.757.059	
IMPORTAÇÕES	**PERÍODO**	**US$ FOB**	**PESO LÍQUIDO (KG)**	**QUANTIDADE**	**PERCENTUAL RODOVIÁRIO**
Todos os modais	01/2016 - 12/2016	9.084.174.118,00	10.592.557.755	489.350.860	50%
Rodoviário	01/2016 - 12/2016	4.499.477.463,00	2.196.692.813,00	385.228.485	

Tabela 10 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com a Argentina
Fonte: AliceWeb(2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O Brasil é o principal destino das exportações da Argentina (OEC, 2014). No ano de 2016, as exportações argentinas destinadas ao território brasileiro movimentaram um total de US$ 4.499.477.463 bilhões. Os produtos mais exportados por meio do modal rodoviário foram "Veículos automóveis para transporte de cargas'' (15%), "Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para o transporte de pessoas (exceto os da posição 8702), incluídos os veículos de uso misto (*station wagons*) e os automóveis de corrida'' (13%) e "Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 8.701 a 8.705'' (9%).

Já as exportações brasileiras para a Argentina movimentaram US$ 6.045.342.959 bilhões. Os produtos mais exportados através do modal rodoviário foram "Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para o transporte de pessoas (exceto os da posição 8702), incluídos os veículos de uso misto (*station wagons*) e os automóveis de corrida'' (13%), "Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 8701 a 8705" (12%) e "*Tractores* (exceto os da posição 8709)" (4%) (ALICEWEB, 2016).

3.4 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Com base no Anuário Estatístico de Turismo 2017 (BRASIL, 2017a), 2.294.900 argentinos ingressaram em território brasileiro no ano de 2016. Desse total, 1.173.431 (51%) utilizaram via terrestre, 1.037.055 (45%) optaram pela via aérea, 73.013 (3%) se deslocaram por via fluvial, e apenas 11.401 passageiros utilizaram a via marítima.

Em contrapartida, segundo dados da Plataforma de Innovación e Inteligencia Turística (ARGENTINA, 2014), 1.081,838 brasileiros ingressaram na Argentina no ano de 2014, representando 18,2% do fluxo total de turistas em território argentino. Desse total, 759.160 turistas (70%) adentraram por via aérea, 125.103 (12%) por via fluvial e marítima, e apenas 197.575turistas (18%) ingressaram por via terrestre.

3.5 MALHA FERROVIÁRIA

Ao passo que o Brasil conta com uma malha ferroviária de 28.538 km de extensão, a malha ferroviária argentina compreende, aproximadamente, 36.917,4 km (CIA, 2017), sendo considerado, inclusive, o oitavo país com a maior malha ferroviária do mundo.

	ÁREA TERRITORIAL	EXTENSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA
Brasil	8.515.767,05 km²	28.538 km
Argentina	2.780.400,00 km²	36.917,4 km

Tabela 11 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e da Argentina
Fonte: CIA (2017) e Brasil (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

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

3.6 TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA

A rede ferroviária de carga na República Argentina é composta por seis linhas de serviços, atualmente operada por quatro empresas. Dessas quatro empresas, três são concessionárias (Ferrosur Roca S.A., Ferro Expreso Pampeano S.A. e Nuevo Central Argentino S.A), sendo a quarta (Belgrano Cargas y Logística S.A., também denominada Trenes Argentinos Cargas y

Logística) um operador estatal criado mediante o Decreto nº 566/2013 (TRENES ARGENTINOS CARGAS, 2016).

Para o transporte internacional de carga, a empresa estatal Belgrano Cargas y Logística S.A. (ou Trenes Argentinos Cargas y Logística) possui uma frota de 71 locomotivas e 5.176 vagões em funcionamento, além de acesso a cinco cruzamentos internacionais (TRENES ARGENTINOS CARGAS, 2016):

- Brasil (Paso de los Libres–Uruguayana)
- Uruguay (Concordia–Salto)
- Paraguay (Posadas–Encarnación)
- Bolívia (Pocitos–Yacuiba)
- Chile (Socompa–Antofagasta).

As cargas transportadas incluem cereais, oleaginosas, subprodutos, açúcar, cimento, pedra, fundente, carvão, fertilizantes, metais, madeira, vinho, azeitonas, melaço, água e outros(TRENES ARGENTINOS CARGAS, 2016).

3.7 TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Na República Argentina, o transporte ferroviário de passageiros é realizado pela Operadora Ferroviária SOFSE (atualmente intitulada Trenes Argentinos Operaciones).

A Operadora Ferroviária SOFSE foi criada, em conjunto com outra sociedade do Estado, a Administración de Infraestructuras Ferroviaria (ADIF), pela Lei nº 26.352/2008 (arts. 2 e 7) que trata do reordenamento ferroviário, contribuindo com a integração territorial no âmbito do Sistema Multimodal de Transporte (ARGENTINA, 2008).

De forma direta, a Trenes Argentinos faz a gestão das linhas urbanas de passageiros Sarmiento, Mitre, San Martín, Roca, Belgrano Sur e Tren de la Costa; dos serviços regionais de Entre Ríos, Salta, Chaco, Neuquén e Córdoba; e dos serviços de longa distância Buenos Aires–La Pampa; Buenos Aires–Rufino; Buenos Aires–Mar del Plata; Buenos Aires–Córdoba; Buenos Aires–Rosario; Buenos Aires–Bahía Blanca; Buenos Aires–Chivilcoy; e Buenos Aires–Tucumán.

A empresa Trenes Argentinos mantém também um acordo operativo com a empresa Casimiro Zbkoski para a prestação do serviço de Posadas–Encarnación, Paraguay (TRENES ARGENTINOS OPERACIONES, 2017).

TRANSPORTE INTERURBANO DE PASSAGEIROS EM 2016	TOTAL
SOFSE Chaco	314.343
SOFSE Entre Ríos	116.729
SOFSE La Pampa	12.022
SOFSE Salta (Salta–Güemes)	90.363
SOFSE Mar del Plata	0
SOFSE Córdoba	403.105
SOFSE Tucaman	117.549
SOFSE Tren de La Costa	733.692

TRANSPORTE INTERURBANO DE PASSAGEIROS EM 2016	TOTAL
SOFSE Rufino(Retiro–Rufino)	24.210
SOFSE Internacional (Posadas Encarnación)	**1.407.545**
SOFSE RETIRO – Rosario	78.440
SOFSE Tren del Valle (Neuquen – Cipolletti)	300.782
SOFSE CONSTITUCIÓN – Bahía Blanca	46.287
Provincia de Buenos Aires	125.721
ProvinciadelChubut (V.E.P. “LA TROCHITA”)	0
Provincia de Rio Negro (TREN PATAGÓNICO S.A.)	58.071
TOTAL SERVIÇOS DE LONGA DISTÂNCIA	**3.828.859**

Tabela 12 – Passageiros interurbanos transportados em 2016
Fonte: CNRT (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

4 Relações Brasil e Venezuela

O Brasil e a Venezuela sempre mantiveram relações profícuas, na década passada diversas parcerias foram estabelecidas entre os países. Empresas brasileiras do setor da construção civil são responsáveis por importantes obras de infraestrutura no território venezuelano, como hidrelétricas, estradas e linhas de metrô.

Ademais, o Brasil oferece cooperação técnica e educacional à Venezuela, expressa por meio de projetos realizados pela presença de entidades brasileiras no país, como a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e a Caixa Econômica Federal. Projetos desenvolvidos no Brasil como "Minha Casa, Minha Vida" também serviram de base para o estabelecimento de programas sociais na Venezuela (BRASIL, [201-]). Tais fatos demonstram a importância da cooperação entre os países.

Atualmente, apesar da situação política delicada na Venezuela, sua saída do Mercosul e a mudança que ocorreu na política brasileira no último ano, os países ainda mantêm relações comerciais significativas. Neste ano de 2017, entre janeiro e outubro, as exportações brasileiras com destino à Venezuela mobilizaram US$ 387,62 milhões e as importações venezuelanas para o Brasil contabilizaram US$ 327,47 milhões (BRASIL, 2017).

4.1 INTERAÇÕES FRONTEIRIÇAS

As interações fronteiriças entre Brasil e Venezuela, do lado brasileiro, se dão através dos estados do Amazonas e de Roraima. A faixa que divide o Amazonas do território venezuelano é marcada, sobretudo, por serras e montanhas. As serras Imeri, Tapirapecó, Curupira e Urucuzeiro dividem os dois territórios. É válido mencionar que nessa faixa de fronteira situa-se também a Serra da Neblina, onde fica localizado o parque binacional do Pico da Neblina (ponto mais alto do Brasil). As serras Parima, Auari, Urutim e Pacaraima marcam a fronteira entre Roraima e o Estado Bolívar da Venezuela.

Em relação à tipologia das interações fronteiriças, é possível observar fronteiras do tipo sinapse, zona-tampão e capilar, conforme detalhado no Quadro 2 e na Figura 4.

BRASIL			VENEZUELA
CIDADE	TIPOLOGIA DE INTERAÇÃO FRONTEIRIÇA	LIMITE	CIDADE GÊMEA
Pacaraima (RR)	Sinapse	Fronteira seca	Sta. Elena de Uairén
Uaicás (RR)	Zona-tampão	Fluvial sem ponte	-

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

Figura 6 – Interações fronteiriças entre Brasil e Venezuela
Fonte: Brasil (2005). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

4.2 MALHA RODOVIÁRIA

A malha rodoviária da Venezuela representa apenas 5,6% da malha rodoviária brasileira. Proporcionalmente, o território venezuelano é nove vezes menor que o brasileiro.

	ÁREA TERRITORIAL (KM²)	EXTENSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA (KM)
Brasil	8.515.767,05	1.720.755,7
Venezuela	916.445	96.189

Tabela 13 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e da Venezuela
Fonte: CIA (2017, 2014) e Venezuela ([2017?]). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Figura 7 – Malha rodoviária Brasil e Venezuela
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

4.3 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Com base nos dados de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) da ANTT (ANTT, 2017), é possível observar que há um pequeno número de empresas brasileiras habilitadas na Venezuela, e um número ainda menor de empresas venezuelanas habilitadas no Brasil. A frota brasileira operante na Venezuela é relativamente grande em contraposição, já a frota da Venezuela que opera em território brasileiro é bastante inferior, como pode ser observado na Tabela 14.

Empresas habilitadas	Quantidade de empresas	Frota
Brasileiras na Venezuela	10	1.716
Venezuelanas no Brasil	2	24

Tabela 14 – Frota das empresas brasileiras e venezuelanas habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional de cargas entre os países
Fonte: ANTT (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Segundo dados do MDIC (ALICEWEB, 2017), durante o ano de 2016, a maior parte das exportações brasileiras (em US$ FOB) com destino à Venezuela (foi realizada através do modal marítimo. No mesmo período, quase a totalidade das exportações venezuelanas com destino ao Brasil também foi realizada por via marítima.

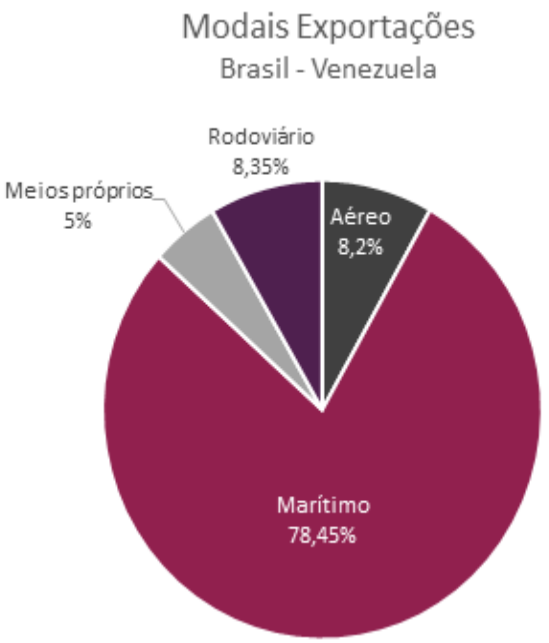

Gráfico 1 – Modos de transporte mais utilizados nas exportações brasileiras para a Venezuela em 2016

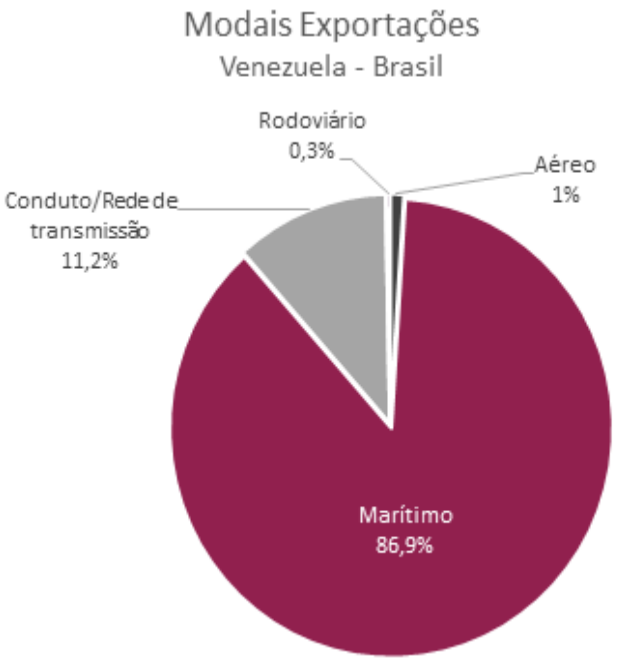

Gráfico 2 – Modos de transporte mais utilizados nas exportações venezuelanas para o Brasil

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

A Tabela 15 mostra a participação, em percentual, do modal rodoviário comparativamente aos outros modais. Entende-se que esse modal tem uma participação baixa nas trocas comerciais entre os países.

EXPORTAÇÕES	PERÍODO	US$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PERCENTUAL RODOVIÁRIO
Todos os modais	01/2016 - 12/2016	1.275.738.022	643.116.965	12.350.703	8,35
Rodoviário	01/2016- 12/2016	106.537.148	34.802.821	88.699	
IMPORTAÇÕES	**PERÍODO**	**US$ FOB**	**PESO LÍQUIDO (KG)**	**QUANTIDADE**	**PERCENTUAL RODOVIÁRIO**
Todos os modais	01/2016 - 12/2016	415.195.801	1.461.936.015	2.144.893	0,3
Rodoviário	01/2016 - 12/2016	1.277.744	1.788.027	99.266	

Tabela 15 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com a Venezuela

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

Ainda no ano de 2016, as exportações brasileiras para a Venezuela por meio do modal rodoviário mobilizaram US$ FOB 106.537.148, em que os produtos mais exportados através desse modal foram: “preparações alimentícias diversas” (63,3%); “açúcares e produtos de confeitaria” (11,5%); e “cereais” (6,4%). Já as exportações venezuelanas com destino para o Brasil pelo modal rodoviário arrecadaram US$ FOB 1.277.744, das quais os produtos mais exportados foram “combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais” (56,7%); “vidro e suas obras” (13,2%); e “produtos químicos inorgânicos; compostos inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais das terras raras ou de isótopos” (12,9%) (ALICEWEB, 2017).

4.4 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Segundo dados do ''Anuário Estatístico de Turismo – 2017'' (BRASIL, 2017a), 92.538 venezuelanos ingressaram em território brasileiro no ano de 2016. Desse total, 37,2% utilizaram via de acesso aérea; 62,7% utilizaram via terrestre; e uma parte ínfima de turistas provenientes da Venezuela ingressaram no Brasil por meio das vias marítima e fluvial.

Não foram encontrados dados recentes quanto ao número de brasileiros com destino à Venezuela. Devido à situação delicada no país e a instabilidade das fronteiras venezuelanas, pode-se afirmar que o fluxo de passageiros brasileiros sofreu redução. Paralelamente, observa-se a entrada de um número significativo de venezuelanos, imigrantes, em território brasileiro, os quais buscam melhores condições de vida perante a crise política e econômica de seu país (BRASIL, 2017b).

4.5 MALHA FERROVIÁRIA

A malha ferroviária da Venezuela conta com 447 km (CIA, 2014). O IFE, subordinado ao Ministerio del Poder Popular para el Transporte, é o órgão executor do Sistema de Transporte Ferroviário Nacional, responsável pela construção, ampliação e manutenção da via férrea venezuelana (VENEZUELA, [2016?]).

Atualmente, 41,4 km caracterizam-se como Linha Operativa, compondo o Sistema Ferroviário Central Ezequiel Zamora I, linha Caracas-Cúa, o qual atende, em média, 140 mil usuários diariamente. Segundo dados do site do IFE, 134 km de tramos estão sendo construídos para complementar o Sistema Ferroviário Central. Estima-se que essa segunda parte em construção será responsável pelo transporte de 18,27 milhões de passageiros por ano e de 11,68 milhões de toneladas de carga por ano. Há também o Sistema Ferroviário Centro Ocidental, que se encontra em reabilitação no presente momento, o qual passa por quatro estados venezuelanos, atende a uma demanda de 400.000 passageiros por ano e transporta 2,6 milhões de toneladas de carga anuais (VENEZUELA, [2016?]).

Na Tabela 16 e na Figura 6 encontram-se dados gerais a respeito da malha ferroviária venezuelana e brasileira.

	ÁREA TERRITORIAL	EXTENSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA
Brasil	8.515.767,05 km²	28.538 km
Venezuela	916.445 km²	447 km

Tabela 16 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e da Venezuela
Fonte: CIA (2014, 2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Figura 8 – Malha ferroviária Brasil e Venezuela
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

4.6 TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA E PASSAGEIROS

No presente momento não existem ligações ferroviárias entre Brasil e Venezuela. Dessa forma, não há atividade de transporte ferroviário de cargas nem de passageiros entre os dois países.

5 Visitas Técnicas

Com o propósito de agregar informações e melhor contextualizar as análises, foram feitas, nos períodos de 8 a 10 de outubro de 2017, visitas técnicas aos principais órgãos envolvidos nas questões de transportes na Argentina. Ainda, considerando o contexto atual das relações diplomáticas entre Brasil e Venezuela, os contatos com os técnicos daquele país foram estabelecidos via troca de *e-mails* com a representante do INTT, Marisela Rodriguez[1].

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 e com a exposição do escopo dos estudos em desenvolvimento pelos técnicos do LabTrans/UFSC representado a ANTT.

5.1 ARGENTINA

5.1.1 Dirección de Transporte Internacional da Subsecretaría de Transporte Automotor

A visita técnica ocorreu no dia 8 de outubro de 2017. Na ocasião, foram entrevistados os seguintes especialistas:

- Eduardo L. Parodi
- Damiana Ruffa
- Orlando Grassetti
- Guadalupe Menga
- Cristina Baltoré
- Augusto Clement
- Joaquim Lopez de Lafuente.

Inicialmente, os técnicos da agência aduziram que infelizmente a rapidez da evolução nas relações comerciais entre os países não é acompanhada pela evolução das normas que regulamentam o transporte internacional.

Afirmaram que falta clareza de alguns aspectos do ATIT, ensejando problemas operacionais e divergências de interpretação no momento da fiscalização.

Pontuaram as seguintes dificuldades decorrentes do cumprimento do ATIT:

a. Necessidade de atualização do Acordo Mercosul de 1998 sobre pesos e dimensões para acompanhar as mudanças na logística internacional, revendo aspectos como: aumento dos pesos permitidos e dos níveis de tolerância das balanças; alteração do regime de multas; e aumento das dimensões regulamentadas quanto à largura dos ônibus.

b. Dificuldade de fazer as harmonizações necessárias no âmbito do Mercosul porque o processo é mais lento do que o dos acordos bilaterais, mecanismo adotado para a solução

[1] E-mail: mdvrp.internacional@gmail.com.

de questões como a dos veículos super longos, situação em que se ajustou uma tolerância maior de peso.

c. Dificuldade ainda maior nas harmonizações no âmbito da ALADI.

d. Divergências em relação a quais sejam os documentos de porte obrigatório.

e. A Argentina exige a validação pelo representante legal da inclusão ou da baixa de veículos na frota habilitada porque cobra uma taxa para o implemento da alteração; entendem que, nesses casos, não deve ser exigida a consolidação da frota, mas apenas a relação de veículos incluídos e excluídos; sugerem, ainda, a harmonização de prazos para o procedimento de alteração de frota.

f. Demora na emissão das licenças complementares pela Bolívia, por falta de pessoal nos quadros de servidores do órgão competente.

g. Excesso de informalidade do Paraguai na operação, que não cumpre rotas nem horários acordados.

h. Frotas habilitadas da Bolívia e Paraguai com veículos muito antigos, o que inviabiliza a aplicação de algumas normas técnicas vigentes, como a relativa à exigência de freios ABS (do inglês – *Antilock Brake System*).

i. Quanto à obrigatoriedade de aceitar os certificados de inspeção técnica veicular emitidos pelos países, entendem que a realizada na Bolívia não cumpre os requisitos mínimos de segurança necessários, uma vez que são verificados muitos acidentes.

j. A revisão pode ser feita em outro país, mas deveria haver a definição de um padrão técnico mínimo a ser seguido, harmonizando-se um protocolo de inspeção técnica veicular.

k. Necessidade de harmonização da idade da frota para o transporte de produtos perigosos, que no Mercosul é de dez anos, o que não é respeitado por todos os países.

l. Necessidade de harmonização, também, da idade da frota para o transporte de passageiros.

m. Necessidade de harmonização dos poderes/deveres do representante legal, definindo-se as condições mínimas que devem ser observadas.

n. Os valores das multas pelo excesso de peso e extrapolação de dimensões devem ser majorados, assim como pelo descumprimento das normas para transporte de produtos perigoso, podendo superar os valores dos fretes, a depender da gravidade da infração, para de fato coibir o transporte em condições inadequadas.

o. Necessidade de uniformização de normas técnicas em geral.

p. Necessidade de unificação, no âmbito do Mercosul, de sistemas para unificação de multas, como no caso das diferenças entre as balanças (de alta ou baixa velocidade).

q. Os limites dos seguros devem ser majorados no âmbito no Mercosul.

5.1.2 Subsecretaría de Planificacióndel Transporte de Cargas y Logística (SSPTI)

A visita técnica à Subsecretaría de Planificación del Transporte de Cargas y Logística do Ministerio de Transporte aconteceu no dia 10 de outubro de 2017 e, na ocasião, foram entrevistados os seguintes técnicos:

- Eduardo Lorenzo Parodi
- Martin Orduna
- Carmen Polo.

Os entrevistados entendem que o ATIT é um bom marco regulatório, mas depende de regulamentação, especialmente em razão da multiplicidade de agentes atuando nas fronteiras, por exemplo.

Mesmo internamente, na Argentina há necessidade de regulamentação, por exemplo, a normativa de 2014 que admite o uso de bitrens no país, mas que ainda não foi regulamentada, porque não há consenso entre os diferentes *players* do mercado e os organismos estatais envolvidos na regulamentação. Enquanto isso, os empresários convivem com soluções intermediárias, como a permissão do aumento de peso nos equipamentos atuais, a criação de corredores para sua circulação e as autorizações especiais para esses casos.

Especializada em transporte ferroviário, a técnica Carmem Polo esclareceu que as redes ferroviárias na Argentina estão muito deterioradas. Quanto às ferrovias que ligam a Argentina ao Brasil, estas estão praticamente sem operação. Em que pese a conexão com o Chile esteja operacional, o volume transportado também não é representativo.

Da mesma forma, o transporte de passageiros não é significativo. A Resolução nº 669/2014 considera todas as linhas em estado precário. O marco normativo do transporte ferroviário na Argentina também é precário.

Quanto ao transporte de passageiros por rodovias, constatam queda significativa de volume, não pela concorrência do setor aéreo, mas em razão do expressivo crescimento do parque automotor particular e da retirada dos subsídios estatais para o transporte público internacional.

Salientaram, por fim, a necessidade de um marco específico para o transporte internacional (urbano) de fronteiras.

5.1.3 Secretaría de Fronteras do Ministerio de Seguridad

A visita técnica à Secretaría de Fronteras do Ministerio de Seguridadaconteceu no dia 10 de outubro de 2017 e na ocasião foram entrevistados:

- Luis Cavalli
- Ramon Ortellado.

Os participantes da reunião destacaram os entraves burocráticos nos postos de fronteira, especialmente em razão dos diversos órgãos que ali atuam. Afirmaram estar em curso um trabalho para a redução da taxa migratória cobrada na Argentina.

Ressaltaram a preocupação com os veículos brasileiros que cruzam a fronteira apenas com seguro nacional, em razão do alto custo do seguro carta verde, e informaram estar em curso a criação de um “seguro-fronteira”.

Concluíram aduzindo que a integração dos controles de fronteira depende de vontade política dos países envolvidos.

Figura 9 – Representantes da Reunião

5.1.4 Cámaras Empresarias de Autotransporte de Cargas

No dia 9 de outubro de 2017, os técnicos do LabTrans/UFSC reuniram-se, na Secretaría de Planificación do Ministério de Transporte, com representantes das Cámaras Empresarias de Autotransporte de Cargasda Argentina, com as presenças dos seguintes técnicos do Ministerio e dos representantes das empresas transportadoras:

- Mariana Sanguinetti
- Patricia Cardozo
- Sergio Larovere
- Omar Melena
- Jorge Sanchez
- Esteban Horacio Canteros.

Os representantes das empresas destacaram as dificuldades que surgem das dúvidas entre a aplicação das normas nacionais dos países ou das normas do Mercosul. Abordaram a necessidade de o Mercosul redefinir-se quanto ao nível de integração pretendido entre os países.

Especificamente quanto às dificuldades da operação, pontuaram:

a. As diferenças dos horários de funcionamento das operações aduaneiras de cada lado das fronteiras.

b. A necessidade de uma coordenação única de todas as atividades e dos órgãos envolvidos na fiscalização fronteiriça.

c. A Argentina força a operação dos passos de fronteira nos horários extraordinários, para possibilitar a cobrança de taxas mais altas.

f. Divergências em relação a quais sejam os documentos de porte obrigatório que, em sua ótica, deveriam ser apenas o Conhecimento de Transporte Internacional (CRT), o Manifesto Internacional de Cargas (MIC), a Carteira Nacional de Habilitação(CNH), o seguro e o certificado de inspeção técnica veicular, conforme proposta já apresentada no âmbito do Mercosul.

d. Necessidade de uniformização dos procedimentos de fiscalização nos postos de fronteira, que funcionam atualmente de acordo com a boa vontade de cada fiscal.

e. Caminhões argentinos não podem entrar na Bolívia, tendo que fazer transbordo em La Paz.

f. Necessidade de que a regulamentação do transporte evolua com as relações comerciais, que são dinâmicas.

Figura 10 – Representantes da Reunião

5.1.5 Cámaras Empresarias de Autotransporte de Pasajeros

O encontro com representantes das Câmaras de Transporte Internacional de Passageiros da Argentina ocorreu no dia 10 de outubro de 2017. Esteve presente o Engenheiro Eduardo Parodi, e na ocasião foram entrevistados:

» Flavio Nicolino

» Roberto Garcia

» Marcelo Gonçalvez.

Os representantes das Câmaras Empresárias do Transporte Internacional de Passageiros abriram a reunião comentando a aplicação de multas equivocadas, com fundamento nas legislações nacionais dos países.

Em seguida, pontuaram objetivamente os principais aspectos problemáticos em relação à operação no âmbito do ATIT:

a. Cobrança da taxa migratória de U$80 no Paraguai.

b. Multas descabidas, como por "deixar de entrar no terminal de Maringá", visto que não há passageiros com origem ou com destino àquela cidade.

c. Falta de limitador de velocidade dos ônibus estrangeiros, enquanto que os Argentinos têm o dispositivo.

d. Dificuldades com o peso dos ônibus no Uruguai, que tem limitações de peso por conta da infraestrutura que está fora dos padrões mundiais.

e. Problemas com apreensão de ônibus, mesmo quando identificado o autor do tráfico de drogas, diferentemente do que ocorre no transporte aéreo, em que se apreende a bagagem e se prende o autor do tráfico sem apreensão da aeronave.

Figura 11 – Participantes da Reunião

6 Análises Comparativas

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

6.1 AUTORIZAÇÕES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE E SERVIÇOS

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

6.1.1 Autorizações

6.1.1.1 Licenças Originárias e Complementares

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

Assim, em relação às licenças necessárias para o transporte terrestre, o ATIT define em seu 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.

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).

6.1.1.2 Transporte de Cargas

No contexto dos blocos econômicos, o Mercosul não regulamenta as licenças originárias e complementares para transporte de cargas.

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 operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul, e de Licença Complementar, em caso de empresas estrangeiras, e dá outras providências.

A Resolução define os pré-requisitos de 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 infraestrutura 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 de180 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 à apresentação dos 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 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 estabelecidas na Resolução Mercosul/GMC nº 75/1997.

Quanto à Argentina, a outorga de licenças e autorizações é de responsabilidade da CNRT, organismo descentralizado da jurisdição do Ministerio de Transporte, da Subsecretaría de Transporte Automotor e da Secretaría de Transporte, agências atuantes abaixo do Ministerio de Transporte. O trâmite para solicitações de Licenças Originárias e Complementares rege-se de acordo com os princípios e procedimentos prescritos na Resolução da ex-Secretaría de Transporte (ST) nº 15/2002. A normativa estabelece que:

> Art 2º. - As empresas que se encontram legalmente constituídas no país e tenham veículos radicados e matriculados na República da Argentina poderão solicitar Licença Originária para o transporte rodoviário internacional de cargas apresentando a seguinte documentação:
>
> a) Nota de apresentação dirigida ao Subsecretário de Transporte Automotor indicando o motivo da solicitação, o endereço do domicílio real e um endereço especial, localizado na Capital Federal, que receberá todas as notificações futuras, detalhando-se também a documentação adjunta de acordo com o modelo estabelecido no Anexo I desta resolução;
>
> b) Certificado de inscrição no Registro Único de Transporte Automotor (R.U.T.A) ou, em caso de efetuar-se a solicitação antes da entrada em vigência do mencionado

> registro, contrato social inscrito no Registro Público de Comércio e ato constitutivo do último órgão administrador;
>
> No caso de uma pessoa física, dever-se-á certificar a inscrição no registro de comerciante.
>
> c) Título de propriedade ou cópia autenticada das unidades de frota propostas para a realização do serviço de transporte internacional de cargas;
>
> d) Formulário C.I.1 de informação sobre o proprietário único ou sobre os integrantes da sociedade titular da empresa de transporte, conforme o modelo que consta no Anexo I da presente Resolução;
>
> e) Formulário C.I.2 de detalhe de frota e contratação de Seguro de Responsabilidade Civil, conforme o modelo que consta no Anexo I da presente Resolução;
>
> f) Certificado de pagamento de taxa, se for o caso;
>
> g) Procuração ou certificado do ato da sociedade que autoriza o processo ao representante. (ARGENTINA, 2002b, não paginado, tradução nossa).

O Formulário C.I.1 corresponde aos dados pessoais do proprietário ou sócios, e o Formulário C.I.2 contempla o detalhamento dos veículos contratados pela companhia, segmentado em tipo, marca, ano, número do chassi e de eixos e tipo da carroceria.

Os veículos habilitados para o tráfego internacional terão um certificado de identificação que deve ser apresentado às autoridades aduaneiras e de inspeção de acordo com o Anexo I da resolução.

Da mesma forma, a Resolução especifica a documentação para empresas legalmente constituídas no país que tenham veículos registrados e matriculados na República da Argentina e que já tenham obtido uma Licença Originária para um tráfego bilateral, mas que pretendam realizar outros tráfegos bilaterais. Para isso, é necessário formular nota de apresentação dirigida ao Subsecretário de Transporte Automotor indicando o motivo da solicitação; endereços do domicílio real e especial constituído e detalhamento da documentação adjunta; fotocópia simples do documento de Idoneidade obtido no tráfego bilateral anterior; formulário C.I.2 de detalhe de frota e contratação de seguro de responsabilidade civil a respeito do tráfego solicitado, conforme o modelo que consta no Anexo I da resolução; certificado de pagamento da taxa, se for o caso; e procuração ou certificado do ato societário que autoriza o processo ao representante (ARGENTINA, 2002b, não paginado, tradução nossa).

A norma, posteriormente modificada pela Resolução ST nº 343/2008, versa também sobre os documentos solicitados para obtenção da Licença Complementar por empresas estrangeiras e indica procedimento equivalente ao apresentado no art. 24 do ATIT. Além disso, dispõe que a empresa deverá constituir uma representação permanente conforme o estabelecido no art. 118 da Lei nº 19.550/1984 para matricular seu contrato social no Registro Público de Comércio. Dessa forma, poderá fazer o processamento da sua Chave Única de Identificação Tributária (CUIT) para cumprir com as normas fiscais e cambiais, sobre emissão de faturas e registro do pessoal relacionado nos serviços de transporte. O artigo acima mencionado fixa que:

> Art. 118º - A sociedade constituída no estrangeiro é regida na sua existência e forma pelas leis do lugar de constituição desta.
>
> [...]
>
> Para o exercício habitual dos atos compreendidos em seu objeto social, estabelecer uma filial ou qualquer tipo de representação permanente, deve:
>
> a) Credenciar a existência da sociedade de acordo com as leis de seu país;
>
> b) Fixar um endereço na Argentina, cumprindo com a publicação e inscrição exigidas pela presente lei para as sociedades que se constituam na República;
>
> c) Justificar a decisão de criar tal representação e designar a pessoa responsável. (ARGENTINA, 1984, não paginado, tradução nossa).

De acordo com a Resolução nº433/2016, a documentação exigida para concessão das Licenças Complementares deverá ser apresentada perante a Comisión Nacional de Regulación del Transporte. No caso de o órgão encontrar algum erro ou omissão, comunicará à Autoridade de Aplicação que concedeu a Licença Originária e ao peticionário, a fim de que se façam os esclarecimentos necessários. Uma vez cumpridos os requisitos regulamentares, o órgão enviará o processo à Subsecretaría de Transporte Automotor dentro de dez dias úteis. Esta, após verificação do cumprimento da regulamentação vigente, emitirá o documento de idoneidade – autorização correspondente para a prestação do serviço. A outorga deste documento certificará o cumprimento por parte do solicitante de todos os requisitos exigidos, e indicará o itinerário e a vigência estabelecidos pelo país de origem. O documento de idoneidade será enviado à CNRT para solicitar o registro do serviço e dos veículos que serão utilizados na prestação.

Conforme disposto na ata da Reunião Bilateral Brasil e Argentina dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT, de 2017, a Argentina está emitindo as licenças complementares em um período de dez dias após a solicitação, enquanto que o Brasil realiza o mesmo processo em cinco dias. Foi acordado que não serão mais expedidas as licenças complementares provisórias.

Ainda, na Resolução ST nº 15/2002 são dispostos os documentos necessários para pessoas físicas ou jurídicas que: solicitem a renovação da Licença Originária; que já possuem a Licença, mas querem incorporar veículos à frota habilitada; ou que demandam a exclusão de veículos habilitados em sua frota. As Licenças Originárias serão concedidas por um período de dez anos, prorrogáveis por igual prazo, e as Complementares serão outorgadas com o mesmo vencimento daquelas. Por fim, os veículos habilitados para o tráfego internacional contarão com um certificado de identificação que deverá ser apresentado às autoridades de controle e alfandegárias.

De acordo com o “Guia para condutores de transporte de cargas” da Argentina – elaborado pela Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), juntamente com a Agencia Nacional de Seguridad Vial, a CNRT e a Gendarmería Nacional Argentina –, os documentos exigíveis para transporte internacional de cargas, além dos informados para o transporte geral de cargas (apontados no item 6.1.2.4 desta seção), são:

> 1. Licença nacional correspondente, certificado de identificação das unidades;
> 2. Seguro temporário de responsabilidade civil para ingressar no país de destino;
> 3. Conhecimento de embarque (CRT);
> 4. Manifesto internacional de carga (MIC-DTA), Fatura de Exportação;
> 5. Certificado de origem do produto transportado;
> 6. Licença de embarque (a cargo do despachante);
> 7. Seguro de responsabilidade civil da carga. (FADEEAC, [201-?], p. 4, tradução nossa).

Em conformidade com o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Venezuela, em Caracas, em julho de 1995, as licenças originais serão outorgadas respeitando os seguintes requisitos: a empresa transportadora deverá ser constituída de acordo com a legislação do país de sua jurisdição, e mais da metade da propriedade e o controle efetivo da empresa transportadora devem estar em mãos de nacionais do país de origem desta. O acordo afirma que a licença concedida por uma das Partes Contratantes a uma empresa transportadora de sua jurisdição será considerada pela outra Parte Contratante como credencial de que a empresa transportadora reúne as qualidades de idoneidade e capacidade técnica, operacional e financeira, exigíveis aos prestadores de serviços públicos.

No âmbito da Venezuela, o INTT especifica, em seu próprio *site*, os documentos que deverão ser entregues para a concessão e renovação de autorização para circulação no transporte rodoviário internacional de passageiros e cargas:

> 1. Formulário de inscrição no registro de operadores de transporte de carga;
>
> 2. Fotocópia simples do certificado de registro do veículo, emitido pela seguradora inscrita e autorizada ante a Superintendencia Nacional de Seguros;
>
> 3. Fotocópia simples do seguro de responsabilidade civil vigente;
>
> 4. Fotocópia simples do documento que comprove a propriedade do veículo a ser transportado com sua apólice de seguro vigente;
>
> 5. Custo de processamento da concessão e renovação de autorização para circulação de transporte rodoviário internacional de passageiros e cargas. (INTT, 2017a, não paginado, tradução nossa).

Para habilitação complementar, o acordo bilateral prevê que a empresa transportadora deverá apresentar à outra Parte Contratante, no prazo de 120 dias a contar da data da expedição da Licença Originária:

> a) certificado de Licença Originária expedida pela autoridade competente do respectivo organismo de aplicação, nos termos dos formulários I e II;
>
> b) instrumento público de procuração, nomeando e constituindo representante legal da empresa transportadora, com plenos poderes para representá-la em todos os atos administrativos e judiciais em que deva intervir na jurisdição do outro país, a ser

> lavrado de acordo com os termos indicados pelos respectivos organismos de aplicação;
>
> c) apólice de seguro de responsabilidade civil dos veículos. (BRASIL, 1999, não paginado).

O formulário I deverá ser preenchido com o número do documento de idoneidade; nome e domicílio legal da empresa; porcentagem de propriedade e controle efetivo da empresa em mãos de nacionais do país; natureza do transporte; modalidade de tráfego a efetuar; quantidade de veículos com que operará (caminhões, caminhões-tratores, semirreboques e reboques, correspondentes a toneladas de capacidade nominal de carga); origem e destino do transporte; itinerário e horário no país; e documentos de descrição de veículos. O formulário II diz respeito à descrição dos veículos a serem utilizados no transporte, com especificações de ano; marca; modelo; número do chassi, capacidade máxima de tração; capacidade de carga útil; tara; placa; além da origem e destino do tráfego.

Na II Reunião Bilateral dos Organismos Nacionais Competentes da Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros, Brasil e Venezuela deliberaram a outorga de autorizações de caráter ocasional para o transporte internacional de cargas, não sendo necessária a Licença Complementar neste tipo de serviço.

> 1. A autoridade competente do país a cuja jurisdição pertença a empresa comunicará ao país de destino (e de trânsito, se for o caso) a concessão de autorização ocasional, indicando:
>
> - Nome ou razão social da empresa responsável pela viagem ocasional;
>
> - Origem e destino da viagem e pontos de fronteira a serem utilizados, tanto na ida como na volta;
>
> - Tipo de carga a ser transportada (tanto na ida como na volta);
>
> - Tipo do veículo, marca, número do chassi e número da licença (placa);
>
> - Vigência da permissão (que não poderá ser maior que 6 meses);
>
> 2. Obtida a concordância, do país de destino, a autoridade competente do país de origem fornecerá à empresa o documento correspondente, o qual constará as informações supramencionadas. (II REUNIÃO BILATERAL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DA APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS E PASSAGEIROS ENTRE O BRASIL E A VENEZUELA, 1997, p. 13).

Evidencia-se, portanto, uma convergência na validade das licenças entre os três países, definido o período de dez anos para a legitimidade destas, tendo as licenças complementares o mesmo prazo de validade. Em relação aos prazos para solicitar a Licença Complementar após obtenção da Licença Originária, o ATIT estabelece um total máximo de 60 dias, modelo seguido pela Argentina, mas discrepando do prazo estabelecido pelas normativas brasileiras e também do Acordo Bilateral com a Venezuela, que estipula o limite de 120 dias. Percebe-se outra divergência em relação à emissão da Licença Complementar, sendo de cinco dias para o Brasil e de dez dias para a Argentina. Não foi encontrada informação correlata para a Venezuela.

6.1.1.3 Transporte de Passageiros

No que concerne aos blocos econômicos, o Mercosul não regulamenta as licenças originárias e complementares para transporte de passageiros.

Quanto às normas nacionais, o Brasil, pelo Decreto nº 2.251/1998, modificado pelo Decreto nº 8.083/2013, dispunha sobre a exploração, mediante permissão, nos casos de transporte rodoviário internacional regular de passageiros, e autorização, nos casos de prestação de serviços em caráter emergencial e transporte rodoviário internacional de passageiros sob regime de fretamento (contínuo, eventual ou turístico). Porém, a Lei nº 12.996/2014 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 tratada 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, comprazo de vigência indeterminado, mas 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 atualizados, 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 prestará 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, o qual habilita o transportador a prestar serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento; autoriza a emissão de licença de viagem de fretamento turístico ou de fretamento eventual; e autoriza o envio de requerimento de licença de viagem de fretamento contínuo.

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

> 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-]c, 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 junto ao Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros da ANTT. Os documentos exigidos estão dispostos no modelo de solicitação disponível no *site* da Agência:

> 1.Requerimento dirigido ao Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
>
> 2.Documento de Idoneidade bilíngue que comprove a licença originária e anexo (frota habilitada);
>
> 3.Prova da designação de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição deste país. As procurações em língua estrangeira deverão ser traduzidas por tradutor juramentado;
>
> 4.Ficha cadastral do representante legal no Brasil (modelo anexo), original; (ANTT, [20--?]c, não paginado).

Na Argentina, a Resolução ST nº 202/1993 estabelece as normas que regulamentam a exploração de serviço de transporte automotor de passageiros em caráter internacional por pessoas físicas ou jurídicas argentinas:

> Artigo 5º. – Os operadores dos serviços de transporte automotor internacional de passageiros por rodovias serão pessoas físicas ou jurídicas, que poderão celebrar contratos de colaboração empresária – Unión Transitoria de Empresas, em conformidade ao que dispõe a Lei nº 19.550.
>
> Artigo 6º. – As pessoas físicas deverão satisfazer os seguintes requisitos:
>
> a) Estarem inscritas no registro de comerciante;
>
> b) Serem cidadãos argentinos, nativos ou naturalizados;
>
> c) Possuírem domicílio real, residência mínima de pelo menos dois anos e bens no território da Argentina no momento de início da exploração do serviço;
>
> d) Estarem inscritas nos organismos fiscais e de segurança social pertinentes;
>
> e) Organizarem sua exploração sob a forma de empresa;
>
> Artigo 7º. – As pessoas jurídicas deverão adotar os tipos societários previstos nas Leis nº 19.550 e 20.337, com exceção daquelas relacionadas à sociedade acidental ou à sociedade anônima com participação majoritária estatal. Estas deverão estar em conformidade com o que estabelece a norma específica que regula seu funcionamento, devendo estar radicadas no âmbito territorial da República Argentina.
>
> Se tratar-se de uma sociedade de ações, 51% do capital social mínimo deverão estar integrados por títulos normativos não endossáveis. (ARGENTINA, 1993b, não paginado, tradução nossa).

A autorização será concedida pela autoridade responsável por um período de dez anos, prorrogável por período igual no vencimento da licença, se a autoridade julgar oportuno e se a parte interessada assim o solicitar com uma antecipação não inferior a 180 dias. Uma vez que a licença for concedida, o favorecido deve concordar em efetivá-la, no prazo de 30 dias após a notificação. Quando obtida a Licença Originária, a empresa solicitará a Licença Complementar no respectivo país de destino.

A Disposição nº 225/2001, da Subsecretaría de Transporte, designa os requisitos que devem atender todos aqueles que desejam operar no transporte rodoviário internacional de passageiros em temporada:

> Art. 1º - As solicitações deverão ser dirigidas à SUBGERENCIA DE TRANSPORTE INTERURBANO E INTERNACIONAL DE PASAJEROS da GERENCIA DE CONTROL DE PERMISOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR da COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE e identificar-se-ão com o seguinte título: "Solicitação de serviço de transporte automotor de passageiros de caráter interurbano e/ou internacional de temporada”. Estas devem atender aos seguintes requisitos:
>
> a) Indicar o nome ou razão social do peticionário;
>
> b) Indicar o número do código único de identificação tributária (C.U.I.T);

> c) Acompanhar uma cópia da licença, autorização ou registro para prestar serviços rodoviários de transporte de passageiros de caráter interurbano e/ou internacional, em qualquer das suas modalidades;
>
> d) Indicar a origem e o destino do serviço solicitado, detalhando o nome da localidade, província ou estado e país. O âmbito territorial da Região Metropolitana de BUENOS AIRES é excluído como ponto de origem na REPÚBLICA ARGENTINA;
>
> e) As rotas solicitadas estarão exclusivamente referidas em uma vinculação origem-destino, excluindo todo o tráfego intermediário, tanto nacional como internacional;
>
> f) Não deve haver identidade com as linhas regulares de serviço público regular que já foram acordadas definitivamente entre as autoridades de aplicação responsáveis pelo ACORDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE. Somente a superposição física com o primeiro pode ser aceita, desde que a semelhança entre origens e destinos não seja verificada;
>
> g) Indicar as rotas a serem usadas para unir origem e destino;
>
> h) Indicar a frequência do serviço solicitado;
>
> i) Indicar o número de passageiros estimados para o transporte durante a temporada e o número de veículos a serem utilizados no serviço;
>
> j) Incluir a seguinte declaração: "Declaro sob juramento que a petição solicitada não se opõe às disposições do Acordo Internacional de Transportes Terrestres, registrado como Acordo de Alcance Parcial no marco da ALADI, aprovado pela Resolução da ex-Subsecretaría de Transporte nº 263/90, e que os serviços propostos não foram previamente estabelecidos em atos bilaterais que regem o trânsito bilateral entre os dois países" (ARGENTINA, 2001a, não paginado, tradução nossa).

De acordo com a Reunião Bilateral dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT, de março de 2017, houve um acordo entre as delegações brasileira e argentina em relação à configuração de serviços de temporada turística permanente. Em conformidade com a ata, este tipo de serviço, vinculado às linhas regulares existentes, será transformado em serviço regular com frequência diferenciada, ficando a operação a cargo da empresa que opera a linha em que o serviço está vinculado. Quando os serviços de temporada turística não permanentes repetirem-se por vários anos, será feita uma análise para a possibilidade de evolução para serviços regulares (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E ARGENTINA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2017).

Na Venezuela, não há distinção entre os processos para obtenção da Licença Originária e complementar para o transporte rodoviário internacional de passageiros e o de cargas, com seu procedimento estabelecido no Acordo Bilateral já mencionado.

Segundo as atas de reuniões bilaterais entre Brasil e Venezuela, muito foi discutido sobre um acordo para realizar viagens ocasionais de passageiros em circuito fechado, porém nada foi resolvido até a presente data (dezembro/2017).

Comparando as licenças dos três países analisados, percebe-se que há divergências em relação às licenças para cargas e passageiros no Brasil e na Argentina, enquanto que na Venezuela não há uma diferenciação explícita no Acordo com o Brasil. No tocante à vigência das

autorizações, há uma convergência entre as legislações dos países. As Licenças Originárias têm uma validade de dez anos: a Argentina estipula esse prazo para todos os tráfegos bilaterais ou multilaterais, ao passo que a Venezuela e o Brasil apenas para as linhas que ligam uma nação a outra. Não foram identificadas normativas brasileiras e venezuelanas que definissem o prazo de validade específico das licenças originárias e complementares para o transporte de passageiros, nem seus prazos de emissão. Na Resolução ANTT nº 4.770/2015 define-se que os mercados aos quais a LOP dá acesso devem ser atendidos por no mínimo 12 meses, podendo cada operação ocorrer por até 90 dias consecutivos, prorrogáveis uma única vez pelo mesmo prazo e devendo ser renovada com uma antecedência mínima de 15 dias de seu vencimento.

6.1.1.4 **Autorizações especiais**

No que tange às autorizações especiais, o ATIT refere-se ao transporte próprio e ao autotransporte. O Segundo Protocolo Adicional ao ATIT faz referência à autorização especial no art. 3º, que versa sobre infrações graves, como transportar sem autorização especial cargas que, por suas dimensões, peso ou periculosidade, assim o requeiram. No Brasil, de acordo com o *site* do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as resoluções citadas na sequência 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.º27/2010/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, [201-], não paginado).

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

Na Argentina, a Vialidad Nacional segmenta as autorizações especiais para circulação por diferentes veículos, tanto para unidades com cargas excepcionais e indivisíveis em veículos convencionais, como para veículos especiais, maquinário agrícola e maquinaria autopropulsada. O trâmite de concessões de licenças é gratuito, exceto no caso de excesso de peso por eixo, pois a taxa determinada pela deterioração do pavimento é onerosa.

Na ata da VII Reunião Bilateral de Organismos Competentes para a Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros entre Brasil e Venezuela, a última anexou os trâmites para a solicitação das diferentes autorizações especiais para circular no país. São divididas em: transporte de passageiros sem fins lucrativos; veículo sobre veículo; veículos carregando maquinaria, materiais ou equipagem; reboque de *trailer* e/ou maquinarias leves e equipamento de excursão; reboque de *trailer* excepcional; aparatos aptos para circular por seus próprios meios; cargas indivisíveis; veículos de carga que circulam em domingos e feriados; e veículos de cargas importados em regime de admissão temporal.

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 às cargas fora das dimensões.

6.1.1.5 Autotransporte

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

Na Ata da Reunião Extraordinária Brasil – Argentina dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT, realizada em 2007, os países acordaram princípios relativos ao "Trânsito de veículos autotransportados (0 KM)". Como condição, exige-se que seja realizado somente por empresas devidamente autorizadas ao transporte internacional, e portando obrigatoriamente a placa provisória (licença de para-brisa) expedida pelos órgãos competentes em matéria de trânsito. Para realizar esse tipo de transporte, não será exigida nenhuma autorização adicional (REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA BRASIL – ARGENTINA, 2007).

O Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga entre Brasil e Venezuela utiliza o termo carregamento excepcional para referir-se a autotransporte, sendo sua definição exposta no Anexo IV, Capítulo I, art. 1:

> Alínea 7 - Carregamento excepcional: um ou vários objetos pesados ou volumosos que, por razão de seu peso, suas dimensões ou sua natureza, não possam ser transportados em unidades de transporte fechadas, sob reserva de que possam ser facilmente identificados. Neste conceito também se compreendem os veículos novos que se transportam por seus próprios meios. (BRASIL, 1999, não paginado).

O acordo estabelece que a autorização para realizar a operação de transporte aduaneiro internacional fica subordinada à possibilidade de identificar os carregamentos excepcionais, através do uso de marcas ou números de fabricação das mercadorias, ou a descrição que se faça destas, assim como a fixação de marcas de identificação ou lacres aduaneiros. Se as autoridades aduaneiras solicitarem a anexação de documentação adicional de identificação da carga, se fará menção desta na Declaração DTA.

6.1.1.6 Transporte próprio

De acordo com o art. 19 do ATIT, o transporte próprio é aquele realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga remunerado efetuado com veículos de sua propriedade, e que se aplica exclusivamente a cargas que utilizam para seu consumo ou para distribuição dos seus produtos. Por sua vez, no art. 35 é disposto que o transporte próprio será regido por um regime especial, no qual os países signatários acordarão bilateral ou multilateralmente, regulando-se a frequência, os volumes de carga e a quantidade de veículos aplicáveis a essa modalidade.

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. 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.

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, 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 estes mantenham vínculo empregatício ou familiar com a autorizatária ou com o transportador.

De acordo com o art. 30, o transporte próprio realizado em veículo do tipo micro-ônibus ou ônibus classificado no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) como

categoria aluguel, depende de declaração da autorizatária para a ANTT atestando a ausência de fins comerciais. Essa exigência também se aplica ao transportador não cadastrado na ANTT, desde que pretenda realizar o transporte próprio em viagem interestadual ou internacional.

Na ata da Reunião Bilateral Brasil e Argentina dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT, ocorrida em Curitiba em 2017, o Brasil sugere a criação de uma autorização de viagem de transporte de carga própria por tempo indeterminado, obtendo consentimento por parte da delegação argentina, mas até a data presente (dezembro/2017) nada foi estabelecido (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E ARGENTINA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2017).

A ata da II Reunião Bilateral dos Organismos Nacionais Competentes da Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros entre Brasil e Venezuela dispõe sobre o transporte próprio de carga, sendo sua definição análoga ao exposto no ATIT. A concessão da autorização para viagens ocasionais de carga própria segue o mesmo prescrito para viagens ocasionais de carga:

> 1. A autoridade competente do país a cuja jurisdição pertença a empresa comunicará ao país de destino (e de trânsito, se for o caso) a concessão de autorização ocasional, indicando:
>
> - Nome ou razão social da empresa responsável pela viagem ocasional;
>
> - Origem e destino da viagem e pontos de fronteira a serem utilizados, tanto na ida como na volta;
>
> - Tipo de carga a ser transportada (tanto na ida como na volta);
>
> - Tipo do veículo, marca, número do chassi e número da licença (placa);
>
> - Vigência da permissão (que não poderá ser maior que 6 meses);
>
> 2. Obtida a concordância, do país de destino, a autoridade competente do país de origem fornecerá à empresa o documento correspondente, o qual constará as informações supramencionadas. (II REUNIÃO BILATERAL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DA APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS E PASSAGEIROS ENTRE O BRASIL E A VENEZUELA, 1997, p. 13).

6.1.1.7 **Contêineres**

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

A Argentina dispõe sobre a matéria no Código Aduaneiro e seu respectivo regulamento de 1982, prescrevendo neste último os trâmites para operar em contêineres de transporte de

importação de cargas ou exportação por via marítima, aérea e terrestre por empresas privadas, pelo Estado, por organização mista ou por organismos oficiais:

> a) Estarem registrados como agentes de transporte aduaneiros;
>
> b) Solicitar o registro como operador de contêineres ante a Administración Nacional de Aduanas e cumprir com as demais precauções que, para a aplicação dos requisitos do Código, estabelecem a referida Administración Nacional;
>
> c) A pedido da ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE ADUANAS, o operador registrado, conforme previsto na alínea b), proprietário de contêineres nacionais destinados ao tráfego internacional, apresentará a documentação emitida pela autoridade de aplicação competente do Convênio de Segurança de Contêineres, ratificado pela Lei nº 21.967, que certifica o cumprimento das normas aplicáveis em virtude do referido Convênio;
>
> d) Para efeitos de depurar os registros da ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE ADUANAS e a adoção de medidas para normalizar situações especiais, nos termos estabelecidos pela Administración, os proprietários de contêineres nacionais e operadores titulares das admissões temporárias de importação ou exportação (contêineres nacionais) realizarão uma apresentação especificando, entre outros aspectos: tipo, dimensão e identificação de contêineres envolvidos em cada uma das três situações mencionadas;
>
> e) Manter atualizada a lista de contêineres com que opera (ARGENTINA, 1982, não paginado, tradução nossa).

O regulamento da Lei Orgânica de Aduanas da Venezuela especifica que quando o transporte é realizado em contêineres, vans ou veículos fechados, esses devem ser selados pela autoridade aduaneira correspondente. O Ministro da Fazenda providenciará que os contêineres, furgões e outros implementos, equipamentos, peças sobressalentes e acessórios indicados adentrem temporariamente no país e sejam reembarcados dentro de até três meses após a sua entrada. Contêineres, furgões e outros equipamentos similares que não sejam itens de equipamento de transporte estarão sujeitos à aplicação de impostos, taxas ou outros requisitos estabelecidos para importação e exportação de mercadorias.

6.1.1.8 **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 de 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).

A Resolução nº 444/1992 da República Argentina, em seu art. 5º, discorre sobre os veículos que podem circular com excesso de peso ou dimensões, incorporando a obrigatoriedade de autorização especial da Vialidad Nacional. A Resolução nº 197/2010 incorpora ao ordenamento jurídico argentino o "Acordo sobre Pesos e Dimensões para veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas", no âmbito do Mercosul. Também internalizado pelo Brasil através do Decreto nº 7.282/2010, o Acordo posiciona que:

> Artigo 2º. A circulação de veículos especiais ou grupos de veículos que excedam as dimensões máximas e/ou pesos estabelecidas neste Acordo, só serão admitidos através da concessão prévia de autorizações especiais emitidas pelas autoridades competentes com base nas regras estabelecidas no país transitado (ARGENTINA, 2010, não paginado, tradução nossa).

Na página da internet da Vialidad Nacional está descrita a documentação que deve instruir a solicitação de licenças em relação a cargas indivisíveis:

> 1. Formulário de declaração jurada que corresponde aos dados completos exigidos assinados e carimbados pelo transportador;
>
> 2. Plano do equipamento carregado sem agregados ou rachaduras. Assinado e carimbado pelo transportador;
>
> CONTEÚDO DO PLANO:
>
> - Desenho em escala de acordo com o equipamento de transporte com carga em planta e perfil. Para equipamentos com mais de 75 toneladas, recomenda-se uma escala de 1:50.
>
> - Quantidade de rodas de cada eixo e denominação ou medida de cada pneu.
>
> - Peso total e distribuição de peso por eixo.
>
> - Dimensões da formação e distâncias entre eixos parciais e totais.
>
> 3. Calendário do itinerário indicando as rotas nacionais para as quais a autorização é solicitada com o progresso inicial e final de cada trecho e largura do mesmo. As rotas provinciais serão incluídas com o único propósito de descrever o itinerário;
>
> [...]
>
> 4. Análise da ocupação da estrada (para larguras superiores a 3,30 m);
>
> 5. Estudo de paradas a cada 10 km detalhando progressivo e lugar de estacionamento para permitir a passagem do resto dos veículos;
>
> 6. Cópia da apólice de seguro do automóvel;
>
> 7. Cópia da revisão técnica;
>
> 8. Cópia do manifesto internacional de carga ou outra documentação, a fim de determinar a indivisibilidade da carga. Para cargas maiores que 45.000 kg: certificação do fabricante;
>
> 9. Documentação de autorização para transporte internacional;
>
> 10. Estudo de estabilidade da inclinação;
>
> 11. R.U.T.A dos veículos e da empresa. (VIALIDAD NACIONAL, 2017, não paginado, tradução nossa).

Em relação à Venezuela, este tema é tratado no Regulamento da Lei de Trânsito Terrestre, de 1988. Nesta normativa é colocado que:

> Art. 37. Em casos estritamente excepcionais, o Ministerio de Transporte y Comunicaciones poderá autorizar a circulação de veículos de carga que excedam as dimensões ou pesos estabelecidos nas Normas Venezuelanas COVENIN[2]. Esta autorização deverá ser solicitada previamente ante às autoridades administrativas competentes para tomar as medidas de segurança necessárias para o trânsito desses veículos.
>
> Art. 38. Os interessados em obter a autorização prevista no artigo anterior deverão solicitá-la por escrito e com 15 dias de antecipação a data do transporte, indicando as características, medidas, capacidade e peso dos veículos, assim como as características da carga a ser transportada, dia e hora em que se iniciará o transporte, rota do translado e as demais especificações que as autoridades de trânsito exijam. (VENEZUELA, 1988a, não paginado, tradução nossa).

Na ata da VII Reunião Bilateral de organismos competentes para a aplicação do acordo de transporte rodoviário internacional de passageiros e cargas entre o governo venezuelano e brasileiro, dispõe-se no Anexo V o procedimento necessário para a autorização para a circulação de veículos com cargas indivisíveis e/ou medidas excepcionais:

> 1. Pedido do interessado, especificando as características técnicas da combinação do veículo, as medidas, as características das cargas a serem transportadas e outros requisitos que podem ser exigidos pelo INTT, bem como o nome e o número de telefone fixo local, para contato.
>
> 2. Anexar, original e fotocópia dos seguintes documentos:
>
> 2.1 Certificado de registro de veículos;
>
> 2.2 Apólice de seguro de responsabilidade civil vigente. Emitido por uma companhia de seguros registrada e autorizada ante à Superintendencia Nacional de Seguros;
>
> 2.3 Formato de revisão e habilitação do veículo ou Combinação, realizada pela División de Transporte de Carga, anexada a esta gerência, na qual é especificado que o veículo possui as condições técnicas mínimas necessárias para o transporte da carga;
>
> 2.4 Formulário "Anexo da licença para o transporte de cargas com peso e dimensões excepcionais", devidamente preenchido. (Será entregue ao interessado pela División de Transporte de Carga);
>
> 2.5 Estudo de rota especial realizada por uma empresa de engenheiros, de acordo com as linhas estabelecidas pela Dirección de Estudios y Proyectos del Cuerpo de Ingenieros del Minfra (as instruções serão entregues aos interessados pela División de Transporte de Carga);
>
> 3. Original do extrato bancário em caixa pelo montante de Bs 376.320,00, equivalente a dez unidades fiscais [...]. (VII REUNIÃO BILATERAL DE ORGANISMOS COMPETENTES PARA A APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGAS ENTRE O GOVERNO VENEZUELANO E BRASILEIRO, 2007, p. 30, tradução nossa).

As divergências relativas às medidas necessárias para requisição da licença são explicitadas no tópico Normas Técnicas.

[2]Comisión Venezolana de Normas Industriales.

6.1.2 Documentos de Transporte

6.1.2.1 **Documentos obrigatórios**

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

No relatório do Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial da Argentina, há a submissão do país em relação a essas condições estabelecidas pelo ATIT. O Acordo Bilateral entre Brasil e Venezuela também revela a compulsoriedade desses requisitos.

No Brasil é determinado pelo inciso I do art. 4º da Resolução ANTT nº 1.474/2006 que a empresa que pretende habilitar-se ao transporte rodoviário internacional de cargas deve ser constituída nos termos da legislação brasileira. Porém, a exigência de que o controle do capital social da empresa seja exercido somente por cidadão nato ou naturalizado não se aplica mais à legislação brasileira, já que o art. 171 da Constituição Federal que dispunha sobre a obrigatoriedade foi revogado pela Emenda Constitucional nº 6/1995. Identifica-se, portanto, divergência entre o exigido pelo Brasil e o ATIT, mas concordância por parte da Argentina. A Venezuela também aplica essas condições para o transporte com o Brasil, mesmo não fazendo parte do ATIT.

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

O ATIT é breve sobre o Manifesto Internacional de Cargas (MIC), determinando 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 Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (DTA), a qual, segundo o ATIT, é a manifestação de mercadoria perante a aduana pelo declarante. Como o controle aduaneiro é o conjunto de medidas tomadas com vistas a assegurar o cumprimento das leis e regulamentos que a aduana esteja encarregada de aplicar, não compete à ANTT verificar sua conformidade; o documento 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 documento, na forma da Declaração de Trânsito Aduaneiro – MIC/DTA, e estabelece normas para sua emissão e utilização. O MIC/DTA “[...] constitui-se em documento necessário aos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias tiverem sido objeto de transporte internacional rodoviário, iniciado a partir de 1º de novembro de 1991, entre Brasil e países do Mercosul.” (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.

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

A Resolução nº 2.382/1991, da Administración Nacional de Aduanas da Argentina, normativa que aprova as normas relativas à aplicação do ATIT, em seu Anexo II "K", prevê a imposição do MIC/DTA tanto para transportadores nacionais quanto para estrangeiros que realizam transporte rodoviário internacional de cargas. É necessário que apresentem esse documento ao serviço aduaneiro de partida, que constatará se o veículo está habilitado, exigindo também o documento de idoneidade que detalha as unidades de transporte habilitadas, autenticado pela Subsecretaría de Transporte.

A normativa especifica, ainda, os trâmites em relação à apresentação do MIC/DTA na aduana de partida; ao preenchimento destes para unidades de transporte não habilitadas; às mercadorias carregadas em distintas aduanas do país de partida com o mesmo MIC/DTA e na mesma unidade de transporte; ao registro destes documentos nas aduanas de entrada e destino; à mercadorias provenientes de terceiros países com destino aos países signatários ou terceiros países que não sejam parte do acordo; e às mercadorias provenientes de um país signatário através de países terceiros.

No art. 14 do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga entre Brasil e Venezuela, aponta-se a necessidade de apresentar perante as Autoridades de Alfândega de partida, para cada unidade de transporte, uma DTA. As autoridades responsáveis verificam o correto preenchimento da Declaração DTA juntamente com a unidade de transporte de carga, na alfândega de partida, assim como se a unidade de transporte oferece a segurança necessária conforme condições estipuladas no artigo 6º; e se as mercadorias transportadas correspondem, em sua natureza e quantidade, àquelas especificadas na declaração. Após a realização das verificações, as autoridades aduaneiras colocam seus lacres e referendam a DTA. Por fim, esta será registrada e devolvida ao declarante que empregará as disposições necessárias para que, nas diferentes etapas da operação do Trânsito Aduaneiro Internacional(TAI), possa ser exibida para fins do controle aduaneiro. As autoridades da alfândega de partida armazenarão um exemplar do documento. Nos arts. 15, 16 e 17 estabelecem-se as formalidades a serem cumpridas na alfândega de passagem de fronteira. Em cada uma, na saída do território de um país, o transportador mostra a unidade de transporte com a carga às autoridades aduaneiras, com os lacres intactos, assim como a Declaração DTA referente às mercadorias. As autoridades verificam se o veículo foi manipulado sem autorização, se os lacres aduaneiros ou marcas de identificação mantêm-se intactos, e referendam a DTA. As autoridades podem conservar um exemplar do documento para registro da operação e enviar outro exemplar assinado para a alfândega de partida ou de passagem de fronteira de entrada do país, na forma de torna-guia, para que esta possa concluir definitivamente a operação TAI no território desse país.

Assim como nas alfândegas de partida e de passagem de fronteira, o transportador deve apresentar às autoridades da aduana de destino a unidade de transporte com a carga, os lacres intactos, bem como a DTA referente às mercadorias – trâmite disposto no art. 18 do mencionado acordo. Para concluir a operação de TAI, as autoridades responsáveis examinam os documentos, averiguam a unidade de transporte com a carga, os lacres e outros elementos de segurança e da integridade da carga. Ao comprovarem a realização das obrigações do transportador, as autoridades da alfândega de destino anunciam a chegada da mercadoria. Uma via da DTA finalizada é entregue ao interessado e outra fica com a alfândega de destino para ser encaminhada à alfândega do ponto de fronteira de entrada no país, na forma de torna-guia, para a conclusão definitiva da operação TAI. O MIC também deve ser apresentado no caso da passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços.

6.1.2.3 Conhecimento de Transporte Internacional

No Capítulo II, ao tratar do Transporte Internacional por Rodovia, o art. 28 do ATIT estabelece a obrigatoriedade do documento 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 as quantidades, deverão ser ressalvados escrevendo-se com números e letras as quantidades corretas.
>
> 4. Caso o espaço reservado no conhecimento-carta de porte para 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.

No Brasil, a Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 58/1991 o institui com base no que foi acordado na XVII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul realizada em 10 a 14 de setembro de 1990. O CRT deve ser preenchido em espanhol ou em português, como no ATIT, sendo caracterizado como 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. O modelo do CRT consta no anexo à Instrução.

A Argentina, além de cumprir o disposto no ATIT, utiliza novamente a Resolução nº 2.382/1991 para discorrer sobre as normas relativas à aplicação interna do acordoe expor a obrigatoriedade do conhecimento de transporte internacional.

Tendo em vista a ratificação do referido acordo nos ordenamentos nacionais brasileiros e argentinos, percebe-se o alinhamento entre os dois países no que se refere ao CRT, porém estes divergem em relação à Venezuela, cujas normativas internas que explicitam sobre o referido documento não foram encontradas, além de não ser especificado no Acordo Bilateral com o Brasil.

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

Pelo ATIT, o documento de habilitação para conduzir veículos expedido por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo Acordo serão reconhecidos como válidos pelos demais países signatários. Tais documentos não poderão ser retidos em caso de infrações de trânsito, como disposto no art. 9º. São permitidos o ingresso e a permanência dos tripulantes no território do país no qual se presta o serviço pelo prazo em que o veículo com o 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.

No 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).

Quanto a 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).

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 Manifesto Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), inclusive nos trechos domésticos.

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

> Em geral, na prestação de serviço internacional (viagem internacional) é necessário portar:
>
> - Licença de Viagem (autorização de viagem) e a relação dos passageiros;
>
> - Documentos exigidos na legislação de trânsito;
>
> - Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional; e
>
> - Certificado de Inspeção Técnica Veicular – CITV.
>
> Nas viagens internacionais deverão constar obrigatoriamente no Roteiro de Viagem os pontos de fronteira a serem utilizados na ida e na volta.
>
> Adicionalmente, na prestação de serviço internacional, a empresa deverá portar a documentação exigida pelos Acordos Internacionais, considerando as exigências e especificidade de cada país do destino (ANTT, [20--?]a).

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

> Artigo 31 - § 3º - [...], a autorizatária deverá portar os seguintes documentos durante a viagem:
>
> I - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;
>
> II - Certificado de Segurança Veicular - CSV, expedido para veículo em inspeção da ANTT, conforme portaria do Denatran;
>
> III - apólice de seguro de responsabilidade civil; e
>
> IV - documento que comprove a regularidade do cadastro do motorista na ANTT, conforme estabelecido em resolução específica (ANTT, 2015b).

Em território argentino, a Lei nº 24.653/1996, no art. 7º, estabelece os requisitos que deverão cumprir todos os operadores de transporte do país:

> a) Ter sua sede legal de administração localizada no território da República Argentina;
>
> b) No caso de pessoas jurídicas, a sua direção, controle e representação, bem como o seu capital, não podem pertencer a cidadãos estrangeiros de países que mantenham restrições legais ou limitações de fato para o estabelecimento de empresas de transporte por cidadãos argentinos ou com capitais nacionais. Esta limitação é recíproca e automática e com o mesmo escopo e condições idênticas às estabelecidas no país respectivo.
>
> O sistema é implementado pela Autoridade de Aplicação;
>
> c) Ter seus veículos registrados e permanentemente instalados no território da República Argentina. Em casos excepcionais, por meio de uma resolução, a Autoridade de Aplicação isentará desta obrigação, a pedido do interessado e de forma temporária, os transportes especiais, específicos e determinados;
>
> d) Exposição ao público nos locais contratantes e centros de transferência, as diretrizes tarifárias completas;
>
> e) Cumprir os regulamentos de trânsito e a segurança rodoviária, exigindo e capacitando a formação profissional dos condutores e a especialização do transporte de produtos perigosos;

> f) Exposição para circular ou realizar qualquer procedimento apenas a documentação estabelecida nesta lei e na lei de trânsito e segurança rodoviária;
>
> g) Não transportar passageiros em veículos de carga;
>
> h) Armazenar e carregar adequadamente a carga. Não incluir substâncias prejudiciais à saúde no mesmo compartimento, com mercadorias para uso humano;
>
> i) Rejeitar pacotes não rotulados quando deveriam ser. Se eles contêm substâncias perigosas e não são identificados por regulamento, a responsabilidade por eventuais danos ou sanções é responsabilidade do remetente da carga (ARGENTINA, 1996, não paginado, tradução nossa).

De acordo com o Guia para condutores de transporte de cargas da Argentina, os documentos exigíveis para circulação de transportadores de carga são: carteira de motorista; cartão de identificação do veículo sem validade (para o transporte de cargas não há necessidade de carimbo); comprovante de contratação de seguro obrigatório de responsabilidade civil; registro único de transporte automotor (RUTA); certificado de realização da revisão técnica obrigatória (RTO); licença nacional habilitante, de acordo com a modalidade para a qual está habilitada; conhecimento de embarque ou guia ou fatura; comprovante do contrato de seguro e documentação específica para cada tipo de transporte.

As inscrições dos transportadores se formalizarão de acordo com diferentes categorias, segundo sua especialidade de tráfego, podendo os interessados registrar-se em uma ou mais categorias: transportador de carga maciça ou a granel; transportador de carga perigosa; transportador de carga fracionada; transportador de carga própria; transportador de tráfegos especiais; e transportador de carga internacional.

A normativa cria ainda o RUTA, tornando sua inscrição pré-requisito para todos que realizam transporte rodoviário nacional e internacional de carga (como atividade exclusiva ou não). Esta matrícula conserva-se pela continuidade da atividade, mas pode ser cancelada com a prática de infrações, ou com a transcorrência de dois anos sem que haja realizada alguma revisão técnica obrigatória periódica. A Resolução ST nº 74/2002 estabelece o processo para requisitar a inscrição no RUTA:

> Art. 6º - As pessoas físicas ou jurídicas solicitarão sua inscrição como empresa no Registro Único de Transporte Automotor (R.U.T.A) devendo apresentar a original e cópia da seguinte documentação:
>
> a) Estatuto social e suas modificações e instrumento que autorize a representação, para pessoas jurídicas; e documento nacional de identidade ou equivalente e comprovante de residência, para pessoas físicas.
>
> b) Comprovante de registro na ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP), organismo descentralizado no âmbito do MINISTERIO DE ECONOMIA.
>
> c) Documentação que comprove a autorização para realizar tráfegos especiais, a quem se aplica regulamentos específicos.
>
> d) Licença para efetuar transporte internacional de cargas, se for o caso.
>
> e) Designação do principal - o que deve ser previamente inscrito no Registro como empresa – em casos de regimes de fretamento. O registro de veículos na categoria da frota só será permitido se o titular for uma pessoa física e possuir apenas um veículo.
>
> f) Declaração jurada da lista de pessoal relacionado e categoria de trabalho desempenhada.
>
> g) Declaração jurada para os serviços de transporte de cargas que, por sua natureza, exigem pernoite dos motoristas fora do local de residência habitual ou, no caso de exceder a jornada laboral regulamentada pelas normativas de trabalho vigente, fornecer-se-á veículos com cabine de dormir, de acordo com o cronograma a autoridade de aplicação fixar (ARGENTINA, 2002d, não paginado, tradução nossa).

Para solicitar a inscrição de cada um dos veículos relacionados para o transporte de cargas, as empresas ou fretadores deverão apresentar o título de propriedade do veículo a ser registrado, comprovante de pagamento do imposto municipal sobre registro de veículos, comprovante de cobertura e pagamento dos seguros obrigatórios de acordo com o tipo de veículo e categoria do transportador, e certificado de revisão técnica vigente.

No caso de obtenção de licenças para operar no transporte rodoviário internacional de passageiros, é necessária a inscrição no Registro Nacional de Transporte Automotor de passageiros, conforme detalhado na Resolução ST nº 374/1992:

> Anexo I
>
> Requisitos para inscrição no Registro Nacional de Transporte Automotor de Passageiros.
>
> 1 – Serviços públicos regulares de transporte automotor de passageiros de caráter interurbano ou internacional.
>
> [...]
>
> A) Certificado de “Cumprimento de Obrigações” que conterá o registro de:
>
> - Conformidade com o levantamento de "Dados Básicos das Empresas de Transporte"
> - Resolução S.S.T. Nº 748/87 modificada pela Resolução S.S.T. Nº 634/88 e Resolução S.S.T.T. N° 29/89;
>
> - Pagamento da Taxa Nacional de Fiscalização de Transporte;

> - Ausência de dívidas de multas;
>
> - Conformidade com a apresentação de informações estatísticas e contábeis;
>
> - Conformidade com a apresentação dos horários de acordo com o estabelecido na Resolução S.T. Nº. 187/92.
>
> B) Declaração jurada de linhas autorizadas, com licenças provisórias ou definitivas, operadas ou não pela empresa com os seguintes detalhes:
>
> - Número da licença;
>
> - Número de Resolução que a autoriza;
>
> - Origem e destino da linha;
>
> - Distância total entre rodoviárias, expressada em km;
>
> - Modalidade de tráfego segundo a licença;
>
> - Tipo e categoria do serviço;
>
> - Frequências semanais autorizadas no verão e inverno;
>
> C) Formulários de "Declaração Jurada de Parque automotor" – Anexo IV da presente Resolução.
>
> D) Formulários de "Declaração Jurada sobre o Cumprimento de Contratação de Seguros Obrigatórios" – Anexo III da presente Resolução.
>
> E) Certificado de cumprimento de obrigações fiscais e de segurança social correspondentes aos últimos 6 meses contados desde o momento da apresentação (ARGENTINA, 1992f, não paginado, tradução nossa).

Para a Venezuela, as formalidades para circulação de veículos e os documentos obrigatórios para condução são instaurados no Regulamento de Trânsito Terrestre, de 1988:

> Art. 7º - Os veículos para que possam circular deverão cumprir os seguintes requisitos:
>
> 1) Estarem inscritos no registro de veículos;
>
> 2) Portar as placas identificadoras em perfeito estado de conservação e visibilidade;
>
> [...]
>
> Art. 8º - Os veículos motorizados para que possam circular deverão cumprir, além dos requisitos apontados no artigo anterior, os requisitos especiais:
>
> 1) Manter em vigência o Seguro de Responsabilidade Civil;
>
> 2) Estar em dia com o pagamento de impostos e multas;
>
> 3) Submetê-los à revisão na oportunidade fixada pelas autoridades administrativas de trânsito terrestre.
>
> Art. 158 – Os condutores de veículos motorizados deverão portar:
>
> 1) Licença de conduzir;
>
> 2) Certificado médico;
>
> 3) Certificado psicológico, quando seja exigível;
>
> 4) Carteira de identidade

5) Certificado de circulação (VENEZUELA, 1998a, não paginado, tradução nossa).

No registro nacional de veículos incluir-se-ão todos os dados relativos à propriedade, características e situação jurídica dos veículos, assim como todo ato ou contrato, decisão ou providencia judicial, administrativa ou arbitral que resulte na constituição, declaração, esclarecimento jurídico, adjudicação, modificação, limitação, imposto, medida cautelar, transferência ou extinção da propriedade, domínio ou outro direito real principal ou acessório sobre os veículos, para que ele entre em vigor ante as autoridades e terceiros. A inscrição de um veículo no presente registro se materializará mediante a concessão do certificado de registro do veículo, documento obrigatório para sair do território nacional com o veículo, ou para realizar transações que afetem ou transferem a propriedade do mesmo. É necessário também que o condutor esteja matriculado no registro nacional de condutores, conforme o art. 102 do regulamento.

Além do especificado acima, todos os transportadores deverão estar inscritos no registro nacional de transporte rodoviário de passageiros, se for o caso, criado pelo Decreto nº 958/1992. A solicitação deverá conter os detalhes dos veículos oferecidos para o serviço, indicando o ano de fabricação do chassi. Só serão aceitos veículos que possuam três ou quatro eixos; que se encaixem pelo menos na categoria comum, com ar e banheiros; e que possuam uma fabricação máxima de até dez anos. Será necessário entregar um relatório descritivo que indique os detalhes das licenças, ou autorizações, que foram concedidas para a prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros de caráter interurbano de jurisdição nacional ou internacional, seja ela de serviços públicos regulares ou serviços sazonais; e também a apólice de seguro a contratar, que inclua os riscos assegurados tal como disposto no art. 5º do Anexo III do ATIT.

Para inscrever-se no registro de operadores de transporte de carga é exigido que o requerente apresente: formulário de processamento único (PUT – Planilla Única de Trámite); carteira de identidade vigente (CI); certificado de origem (original); fatura da compra do veículo (original); apólice de responsabilidade civil (cópia); documento de poder devidamente reconhecido, no caso de representante legal; e comprovante de transação bancária.

Além disso, é necessário obter domesticamente a certificação de prestação de serviço, formação da frota veicular e certificado individual de circulação de transporte de carga. O INTT separa a documentação por pessoas jurídicas (mais de três veículos) e pessoas físicas (até três veículos). As primeiras deverão apresentar formulário de inscrição no registro de operadores de transporte de carga; fotocópia simples do Registro de Informação Fiscal (RIF) de pessoa jurídica vigente; fotocópia simples de ata constitutiva da operadora (com primeira e última modificação); número patronal expedido pelo Instituto Venezolano de los Seguros Sociales(IVSS); lista de placas dos veículos da transportadora destinadas a realizar a atividade, com uma fotocópia simples do(s) certificado(s) de Registro de Veículo(s) e Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil (vigente) de cada unidade; fotocópia simples do certificado ou registro vigente, emitido pelo organismo competente, de acordo com a natureza da carga a ser transportada; fotografia frontal e lateral de cada veículo e pagamento do custo da certificação. As pessoas físicas precisão entregar formulário de inscrição no registro de operadores de transporte de carga; fotocópia simples do RIF de pessoa física vigente; fotocópia simples da carteira de identidade do proprietário do veículo; lista de condutores indicando nome e

sobrenome, número da carteira de identidade e grau de licença de motorista de cada um; lista de placas dos veículos da transportadora destinados a realizar a atividade, com uma fotocópia simples do(s) certificado(s) de Registro de Veículo(s) e Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil (vigente) de cada unidade; fotocópia simples do certificado ou registro vigente emitido pelo organismo competente de acordo com a natureza da carga a transportar; fotografia frontal e lateral de cada veículo; e pagamento do custo da certificação (podendo ser realizado por depósito bancário).

Para fazer o registro original de ônibus e vans para uso público ou privado, a INTT solicita os mesmos documentos que para veículos de carga: formulário de processamento único (PUT); CI vigente; certificado de origem (original); fatura da compra do veículo (original); apólice de responsabilidade civil (cópia); documento de poder devidamente reconhecido, no caso de representante legal; e comprovante de transação bancária. Também é fundamental a certificação de prestação de serviço de transporte público de pessoas, se for este o caso, obtendo autorização prévia concedida pelos municípios, no caso de prestação de serviço urbano, ou pelo Ministério de Transporte e Comunicações, quando for interurbano.

Mostra-se obrigatória também a revisão técnica dos veículos, devendo ser anual para veículos de uso particular, oficial e motos; semestral para veículos de transporte público de pessoas, transporte público e privado de cargas, transporte escolar e turístico; e depois de dois anos para veículos novos nacionais ou importados.

6.1.3 Serviços

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

6.1.3.1 Transporte local

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

A Lei de Transporte Terrestre da Venezuela, em seu art. 100, considera que:

> A prestação de serviço nacional de transporte terrestre público e privado, de pessoas e de cargas, reserva-se para os venezuelanos e venezuelanas e para os estrangeiros e estrangeiras residentes. As empresas estrangeiras de transporte terrestre autorizadas para prestar o serviço de transporte terrestre internacional não poderão realizar transporte nacional ou local, nem as entidades legais constituídas por eles (VENEZUELA, 2008, não paginado, tradução nossa).

Não foram identificadas normativas argentinas e brasileiras, além das normas que internalizam o ATIT nos respectivos países, que proíbam o transporte local por transportadores internacionais.

6.1.3.2 Transporte de Cargas

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

> 1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser de sua propriedade ou afrotados sob a forma de arrendamento mercantil ou "leasing", tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos.
>
> 2. Os países signatários, mediante acordos bilaterais, poderão admitir, no transporte internacional de carga por rodovia, a utilização temporária, 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.

O Anexo I regula a obrigatoriedade de constar no contrato de locação a 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, sendo estas: tipo, ano, marca, modelo, chassi, número de eixos e placa.

Ademais, ainda no contexto brasileiro, na Resolução ANTT nº 4.799/2015, é determinado que em casos nos quais o transportador não seja o proprietário, é necessário comprovar a “regularidade da posse do veículo e de implemento rodoviário [...] mediante a anotação de contrato de comodato, aluguel, arrendamento ou afins junto ao RENAVAM ou por outro meio eletrônico hábil disponibilizado pelos órgãos executivos de trânsito” (ANTT, 2015c).

Para a Argentina, no Código Civil e Comercial, aprovado pela Lei nº 26.994/2014, no Livro Terceiro – Direitos Pessoais, Título V, o Capítulo 5 é dedicado à regulamentação do *leasing*. É caracterizado como contrato de *leasing* o contrato no qual o arrendador transfere um certo bem ao arrendatário para determinado uso, pelo preço de uma taxa, com a opção de compra. Cita-se, também, a Lei nº 25.248/2000 que rege o contrato *leasing*, e que apesar de alterada pela Lei nº 26.994/2014 e pela Lei nº 27.077/2014, ela ainda permanece vigente.

Consta na ata da Reunião Bilateral Brasil e Argentina dos organismos nacionais competentes de aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre que a delegação argentina reconhece a utilização de veículos de terceiros conforme os parâmetros estabelecidos no art. 31 do ATIT (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E ARGENTINA DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT, 2003).

Também consta em ata da Reunião Bilateral Brasil e Argentina dos organismos nacionais competentes de aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre que a delegação argentina, quanto ao tema da utilização temporária de veículos de terceiros no Brasil, propôs uma "razão 1:1 entre frota própria e a frota de terceiros, ou seja, a empresa habilitada poderá contratar veículos de terceiros até o limite de 100% da quantidade de veículos de sua frota própria" (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E ARGENTINA DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT, 2015). A delegação brasileira tomou nota da proposta argentina e comprometeu-se a analisar o tema e posteriormente informar sua posição, entretanto, o tema não ressurge nas reuniões posteriores.

Na Lei de Transporte Terrestre da Venezuela, pelo art. 128, define-se que o solicitante da certificação para o transporte de cargas deve ter posse de um ou mais veículos, incluindo aqueles que adicionem às suas frotas mediante arrendamento ou outro mecanismo jurídico.

O regime de arrendamento financeiro de bens é ditado pelo Decreto nº 1.611/1982, sendo aplicável às empresas de arrendamento que se dediquem a esta atividade de maneira habitual e regular, sendo consideradas Institutos de Crédito. Fica sob responsabilidade da Superintendência de Bancos estabelecer as condições mínimas e os tempos máximos com os quais os contratos devem estar de acordo.

Pelo decreto é considerado arrendamento financeiro a operação mediante a qual uma empresa de arrendamento financeiro adquire um bem conforme as especificações indicadas por um interessado, que receberá tal bem para uso durante um período determinado e em troca de montante monetário previsto em contrato. O arrendatário pode optar durante este período de contrato ou ao vencimento do contrato por devolver o bem, substituí-lo, renovar o contrato ou adquirir o bem. As demais disposições no decreto tratam da composição e diretrizes para as empresas arrendadoras.

A delegação venezuelana e a brasileira acordaram, na II Reunião Bilateral entre Brasil e Venezuela, que a empresa, ao habilitar-se para prestar o serviço de transporte de cargas internacional entre os países, deve possuir uma frota mínima de quatro unidades de carga ou 80 toneladas, podendo ser de sua propriedade ou afretados sob forma de arrendamento mercantil ou *leasing* (II REUNIÃO BILATERAL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA ENTRE BRASIL E VENEZUELA, 1997).

Constatou-se que há divergências quanto às possibilidades de utilização de veículos de terceiros para o transporte de carga nos países analisados. Para a Argentina consta em ata a consonância com o estabelecido no ATIT (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E ARGENTINA DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT, 2003); o Brasil informa, por meio da ANTT, que aceita não

só o arrendamento financeiro (*leasing*), mas também o arrendamento operacional (particular) (ANTT, 2017a); por fim, quanto à Venezuela, identificou-se que a legislação admite a adição de veículos às frotas dos transportadores mediante arrendamento ou outro mecanismo jurídico.

6.1.3.3 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, 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.

> 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).

O Decreto nº 958/1992 da Argentina, que trata sobre o transporte automotor de passageiros em âmbito interjurisdicional, dispunha sobre a radicação da frota veicular que deveria estar radicada e matriculada em território nacional, com exceção às unidades destinadas exclusivamente ao transporte nacional, entretanto o decreto passou por mudanças feitas pelo Decreto nº 808/1995, o qual passa a reconhecer veículos sob o contrato de *leasing*. A mudança no Decreto nº 958/1992 deixou de reconhecer a possibilidade de uso de veículos por comodato, aluguel ou venda com reserva de domínio até o pagamento total do bem.

Sobre especificamente o transporte internacional a Resolução ST nº 202/1993, no Capítulo IV – Material Rodante, art. 12, define-se que o operador de serviço deverá registrar o material rodante, devendo detalhar se são veículos próprios ou objetos de venda com reserva de domínio, indicando assim o caráter da posse. Se o operador pretende registrar veículos que estão localizados e registrados fora da República da Argentina, deve comprovar o cumprimento das exigências no país de origem (ARGENTINA, 1993).

Portanto, nota-se divergências entre os regimes de utilização de veículos de terceiros no transporte de passageiros entre Argentina e Brasil. O Brasil autoriza sob as condições de variação incomum e temporária da demanda, sob contrato de locação ou comodato no período máximo de 180 dias; a Argentina, por sua vez, não define tempo máximo e apenas menciona a condição de reserva de domínio, não explicitando a possibilidade de utilização de veículos de terceiros por outros meios.

Não foi identificada normativa venezuelana autorizando a utilização de veículos de terceiros para o transporte internacional ou nacional de passageiros.

6.1.3.4 Transporte Multimodal de Cargas

Considera-se Transporte Multimodal de Cargas aquele que, regido por um único Contrato de Transporte Multimodal, utilizando 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 lugar designado para sua entrega, situado em outro Estado Parte, compreendendo, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega da carga ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação das cargas (ANTT,[201-]a).

No âmbito do Mercosul, há Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Cargas, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. Foi ratificado no Brasil pelo Decreto nº 1.563/1995 e pela Argentina por meio do Decreto nº 415/1991.

O Acordo mencionado aplica-se aos contratos de Transporte Multimodal sempre que (i) o local no qual o Operador de Transporte Multimodal (OTM) toma as cargas sob custódia esteja situado em um Estado Parte do presente Acordo; ou (ii) o local no qual o OTM faça a entrega das cargas que estejam sob sua custódia esteja 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 Operador de Transporte Multimodal, ao tomar as cargas sob sua custódia, emitirá, por escrito, um Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, que será, a critério do expedidor, negociável ou não negociável. Sua forma e conteúdo serão os que se empregam no transporte multimodal, vigentes e reconhecidos internacionalmente, e deverá ser datado e firmado pelo Operador de Transporte Multimodal ou por pessoa efetivamente autorizada por ele.

> 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 lhes sejam contrárias, salvo se aumenta a responsabilidade ou as obrigações do Operador de Transporte Multimodal.
>
> Nenhuma disposição deste Acordo restringe o direito do contratante de escolher entre transporte multimodal ou segmentado.
>
> O Operador de Transporte Multimodal não inscrito ou que não cumpra com os requisitos do presente Acordo não poderá invocar o "Acordo de Transporte Multimodal Internacional – MERCOSUL nem recorrer a seus benefícios (ALADI, 1994b, 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). Prevê a habilitação e o registro no órgão federal designado. Trata do Contrato de Transporte, denominado Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, e rege toda a operação de transporte, desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor, assim como disposto no Acordo de Alcance Parcial.

O art. 10 da lei citada anteriormente dispõe sobre a obrigação de o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas apresentar as características e dados os 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.

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:

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

Quanto à normativa interna da Argentina, a Lei nº 24.921/1998 regula o Transporte Multimodal de Cargas realizado tanto em âmbito nacional quanto internacional, quando o lugar de destino previsto contratualmente pelas partes encontra-se situado na jurisdição argentina.

O art. 3 da norma versa sobre a emissão do documento de transporte multimodal. Para poder atuar nesse serviço, o operador ou seu representante deverá emitir um documento de transporte multimodal no prazo de 24 horas após a recepção da mercadoria para o transporte. Assinala-se que a emissão deste documento não impedirá a necessidade de outros

documentos relativos ao transporte ou serviços que poderão ser prestados durante a execução do transporte multimodal, mas os mesmos não substituem a necessidade daquele. O art. 5 dispõe que o documento deverá mencionar:

> a) Nome e endereço do operador de transporte multimodal;
>
> b) Nome e endereço do expedidor;
>
> c) Nome e endereço do destinatário;
>
> d) Nome e endereço da pessoa ou entidade a serem notificados da chegada da mercadoria;
>
> e) A rota planejada, as modalidades de transporte e os pontos de transbordo, se conhecidos no momento da emissão do documento de transporte multimodal;
>
> f) O local e a data em que o transportador multimodal assume as cargas sob sua custódia;
>
> g) Data ou prazo em que a mercadoria deve ser entregue no seu local de destino, se tal data ou prazo tiver sido expressamente acordado;
>
> h) Uma declaração indicando se o documento de transporte multimodal é original ou não negociável. As cópias negociáveis ou originais devem ser assinadas pelo operador de transporte multimodal e pelo expedidor, ou pelas pessoas autorizadas para esse fim por eles;
>
> i) Número de cópias originais emitidas, mencionando "Cópia Não Negociável" no momento da apresentação;
>
> j) A natureza das cargas, as marcas principais necessárias para a sua identificação, uma declaração expressa do seu caráter perigoso, prejudicial ou poluente, se for o caso;
>
> k) Número de embalagens ou peças e seu peso bruto, se for o caso;
>
> l) O estado e condição aparente da mercadoria;
>
> m) O local de pagamento, a moeda de pagamento e o frete acordado, segregando-se os trâmites domésticos dos internacionais, com o objetivo de calcular a base tributável para pagamento de tarifas e impostos;
>
> n) Lugar e data da emissão do documento de transporte multimodal;
>
> o) A assinatura do operador de transporte multimodal ou do representante autorizado no documento de transporte multimodal (ARGENTINA, 1998b, não paginado, tradução nossa).

Por fim, os responsáveis serão liberados da atividade quando, após terem emitido o Documento de Transporte Multimodal em várias vias originais, entregarem de boa-fé a mercadoria de acordo com o documento oficial. Também se refere aos procedimentos em relação à forma, assinatura, direitos das partes interessadas, efeitos, cláusulas de reserva, garantia, omissões e valor declarado, com relação ao documento. Ademais, trata das responsabilidades do operador de transporte multimodal e do expedidor do documento.

O art. 49 aborda a obrigatoriedade do registro de operadores de transporte multimodal, para indivíduos que objetivam a realização deste serviço. O art. 50 fundamenta que:

> Art. 50 - Para inscrever-se no registro dos operadores de transporte multimodal, o interessado deve apresentar um pedido à autoridade nacional competente e certificar o cumprimento dos seguintes requisitos:
>
> a) Estabelecer domicílio ou representação legal no território nacional;
>
> b) Credenciar e manter um patrimônio líquido mínimo na propriedade equivalente a 100.000 pesos;
>
> c) Possuir um estatuto legalizado com prova de sua inscrição ante a Inspección General de Justicia, em caso de tratar-se de uma sociedade; ou inscrição de comerciante, se for pessoa física;
>
> d) Estar inscrito como agente de transporte aduaneiro e como operador de contêineres; com relação a esses requisitos, o registro pode ser complementado pela apresentação de um representante geral já registrado nos organismos correspondentes (ARGENTINA, 1998b, não paginado, tradução nossa).

Além disso, será necessária uma apólice de seguro que cubra a responsabilidade civil do OTM em relação às cargas sob sua custódia. Assim, a autoridade nacional competente emitirá um certificado de registro dentro de um prazo de 20 dias úteis contados a partir da data da apresentação dos requisitos estabelecidos no art. 50.

No tocante à legislação venezuelana relativa ao Transporte Multimodal de Cargas, primeiramente, cita-se o Decreto nº 2.378/2016, que dispõe sobre a organização geral da administração pública nacional, atribuindo ao Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas a regulamentação do Sistema de Transporte Integrado e Multimodal de Transporte.

Pelo Decreto nº 1.595/1991 da Venezuela, mediante o qual se faz a Reforma Parcial do Regulamento da Lei Orgânica de Aduanas, define-se Transporte Internacional Multimodal, Intermodal ou Combinado como a operação de trânsito aduaneiro perante a qual o transporte de cargas se realiza por dois ou mais modais diferentes, partindo do lugar no qual o operador do transporte multimodal responsabiliza-se pelas cargas a outro lugar designado para sua entrega, situado em um país diferente.

O Operador de Transporte Multimodal Internacional é a pessoa natural ou jurídica de caráter público ou privado, responsável pela organização e execução do transporte estabelecido em contrato. O OTM deverá realizar uma caução, fiança ou garantia suficiente perante o Ministério da Fazenda para responder às suas obrigações aduaneiras derivadas do trânsito internacional.

A operação deste tipo de transporte deve estar amparada pela Declaração de Trânsito Aduaneiro, documento também exigido para o trânsito aduaneiro nacional.

Considerando as normativas identificadas, percebe-se que os países estão alinhados quanto aos conceitos de Transporte Multimodal e do Operador de Transporte Multimodal. Brasil e Argentina equiparam-se na questão documental pela exigência do Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal, dada a ratificação do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Cargas. Além do acordo, a exigência do mencionado documento é reiterada pela normativa nacional de cada país. No caso da Venezuela, o documento exigido é a Declaração de Trânsito Aduaneiro.

Brasil, Argentina e Venezuela exigem inscrição dos operadores perante os órgãos competentes, entretanto, como a Venezuela não está incluída no Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Cargas, a validade das habilitações outorgadas aos operadores venezuelanos não é válida no Brasil, portanto, não podem atuar em território brasileiro.

6.1.3.5 Bagagem e encomendas

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

O regime aduaneiro de bagagens está disposto na Decisão Mercosul/CMC nº 53/2008, internalizada no Brasil pelo Decreto nº 6.870/2009 e na Argentina pela Resolução Geral AFIP nº 2.731/2009, a qual trata de questões aduaneiras e tarifárias não pertinentes a este relatório. No caso da Venezuela, o regime aduaneiro de bagagens é disposto no Decreto nº 1.595/1991.

A Resolução Mercosul/GMC nº 28/2005, internalizada pela Resolução AFIP nº 2.119/2006 na Argentina, estabelece a norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais. Não foi identificada ratificação brasileira, entretanto, consta na ata da V Reunião Bilateral Venezuela – Brasil que a proposta do projeto que foi aprovado pela Resolução Mercosul/GMC nº 28/2005 foi apresentada pela delegação brasileira (V REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA – BRASIL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES PARA A APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA BOLIVARIANA DA VENEZUELA E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, 2005).

O art. 6º tipifica que o regime de trânsito aduaneiro internacional aplicado às encomendas será concedido com base no Manifesto Internacional de Encomendas Transportados por Rodovias/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIE/DTA). As informações previstas neste documento deverão ser proporcionadas pelo transportador no idioma do país de origem e estarem escritas ou impressas em caracteres legíveis e indeléveis. As empresas habilitadas e credenciadas quando não transportam encomendas devem apresentar o MIE/DTA com declaração negativa de encomendas.

A Venezuela, quanto à Resolução Mercosul/GMC nº 28/2005, manifestou que o transporte de encomendas constitui atividade complementar ao transporte de passageiros e que o tema deveria ser tratado por consultas junto aos órgãos competentes incluindo as autoridades postais e aduaneiras, ficando de avaliar a normativa e divulgar seu parecer em reunião futura, entretanto, a pauta não foi retomada (V REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA – BRASIL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES PARA A APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA BOLIVARIANA DA VENEZUELA E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, 2005).

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 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 do coeficiente tarifário. O coeficiente tarifário é estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.123/2016 e varia de acordo com o serviço de transporte contratado. A título de comparação, para serviços de transporte convencional com sanitário em trecho pavimentado, o valor é de aproximadamente R$ 0,166.

No âmbito interno, a Argentina utiliza a Resolução ST nº 47/1995 para padronizar a questão de bagagem de passageiros:

> Art. 1º - Estabelece que pessoas físicas ou jurídicas que operam com linhas de serviço público interurbanas ou serviços de tráfego livre, executivo ou turismo, nos termos do Decreto nº 958/92, devem ser responsáveis em levar gratuitamente as bagagens de passageiros, cujo peso total não exceda QUINZE quilogramas. A critério da entidade física ou jurídica, o serviço de transporte livre pode exceder o limite indicado. A gratuidade incluirá tanto o transporte em si como as operações complementares de carregamento, descarregamento e transferência, exceto quando foram obrigatoriamente realizadas por terceiros não relacionados ao operador no campo dos terminais de ônibus. A mesma disposição será aplicável a serviços públicos de natureza internacional fornecidos por pessoas físicas ou jurídicas de origem argentina.
>
> Art. 2º - Todo passageiro que transporta bagagem cujo peso exceda o nível indicado no artigo 1º deve pagar pela diferença de peso ou montante fixado pela empresa operacional. Esse valor será uniforme e deve ser incluído nas tabelas tarifárias, disponíveis para o público.
>
> Art. 3º - Para todo o despacho de bagagem, independentemente de incluir ou não excesso de peso, o prestador deve fornecer um guia ou senha, indicando o número de pacotes, peso total e quantidade cobrada, se aplicável. A bagagem transportada pelo passageiro dentro do veículo é excluída desta disposição (ARGENTINA, 1995e, não paginado, tradução nossa).

O art. 6º da norma, posteriormente alterada pela Resolução ST nº 212/2002, versa sobre a responsabilidade do transportador sobre a bagagem despachada. A prestadora do serviço não responderá por qualquer pacote transportado por passageiros dentro do veículo, a menos que seja comprovada a culpa por funcionários.

A compensação por perda será de um valor equivalente a 7.000 vezes a base tarifária por assento-quilômetro, para serviços de transporte interurbano de passageiros, taxa unitária aprovada na seção 2.1 do ponto IV do Anexo I da Resolução MEyOSP nº 1.008/1994, para um pacote de valor não declarado. Esta será a única indenização pela perda, exceto se as partes estabelecerem algum tipo de acordo. No caso de desejo do passageiro, o valor do pacote poderá ser declarado na guia ou senha, tornando assim a indenização por extravio o valor declarado.

A norma ainda convenciona que a operadora poderá negar-se a transportar como bagagem os pacotes de dimensões excessivas ou materiais que podem sujar ou danificar o veículo. Também não se transportarão substâncias perigosas de qualquer natureza, como inflamáveis, explosivos, corrosivos ou similares. A prestadora está autorizada a constatar o conteúdo quando considerar necessário.

Por fim, registra-se que na última Reunião Bilateral Brasil e Argentina dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT de 30 a 31 de março de 2017 a delegação argentina apresentou uma norma sobre bagagens implementada recentemente: a Resolução ST nº 74-E/2016. Esta resolução surge a fim de compensar o déficit regulatório relativo ao transporte automotor de passageiros de caráter interurbano em suas modalidades de serviço público, tráfego livre, executivo, turismo regional e nacional. Ademais, pela ata da reunião, é informado que o país está próximo de implantar um sistema eletrônico de controle de bagagem por meio de telefone móvel, propondo que ambos países busquem pelos serviços informáticos implementar uma solução unificada para o controle de bagagens.

A Resolução SGT nº 74-E/2016 define um sistema de controle de bagagens em trânsito, no qual três etiquetas com código de segurança são emitidas: uma colocada na bagagem, uma na lista de passageiros e uma terceira entregue ao passageiro. Para indenizações se aplica o disposto na Resolução ST nº 47/1995, modificada pela Resolução ST nº 212/2002.

Para a Venezuela, não foi identificada normativa relativa ao transporte de bagagens e encomendas no transporte internacional de passageiros.

Item	Mercosul	Argentina	Brasil	Venezuela
Licenças Originárias e Complementares para Transporte de Cargas	Resolução nº 26/2011	Resolução ST nº 15/2002 Resolução nº 433/2016	Resolução ANTT nº 1.474/2006 Deliberação ANTT nº 38/2013	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga entre Brasil e Venezuela II Reunião Bilateral dos organismos nacionais competentes da aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de cargas e passageiros
Licenças Originárias e Complementares para Transporte de Passageiros	-	Resolução ST nº 202/1993 Disposição nº 225/2001	Decreto nº 2.521/1998 Lei nº 12.996/2014 Resolução ANTT nº 4.770/2015 Resolução ANTT nº 4.777/2015	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga entre Brasil e Venezuela
Autotransporte	-	Reunião extraordinária Brasil – Argentina dos organismos competentes de aplicação do ATIT/2007	-	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga entre Brasil e Venezuela

Item	Mercosul	Argentina	Brasil	Venezuela
Transporte Próprio	-	-	Resolução ANTT nº 1.474/2006 Resolução ANTT nº 4.799/2015 Resolução ANTT nº 4.777/2015	II Reunião Bilateral dos Organismos Nacionais competentes da aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros entre Brasil e Venezuela
Contêineres	-	Código Aduaneiro Decreto nº 1001/1982	Resolução Contran nº 564/2015	Decreto nº 1.595/1991
Capital Social das empresas	-	-	Resolução nº 1.474/2006 Art. 171 da Constituição Federal Emenda Constitucional nº 6/1995	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga entre Brasil e Venezuela
Cargas fora das dimensões padrão	Acordo sobre Pesos e Dimensões para veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas	Resolução nº 444/1992 Resolução nº 197/2010	Resolução DNIT nº 01/2016 Decreto nº 7.282/2010	Regulamento da Lei de Trânsito Terrestre/1988 VII Reunião Bilateral de organismos competentes para a aplicação do acordo de transporte rodoviário internacional de passageiros e cargas entre Brasil e Venezuela

Item	Mercosul	Argentina	Brasil	Venezuela
Manifesto Internacional de Cargas	-	Resolução nº 2.382/1991	Instrução Normativa DPRF nº 56/1991 Norma de Execução CIEF/CSA nº 01/1991 Instrução Normativa SRF nº 60/1996	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga entre Brasil e Venezuela
Conhecimento de Transporte Internacional	-	Resolução nº 2.382/1991	Decreto nº 1.866/1996 Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 58/1991	-
Documentos de trânsito	-	Lei nº 24.653/1996 (cargas e passageiros) Resolução ST nº 74/2002 (cargas) Resolução ST nº 374/1992 (passageiros)	Resolução Contran nº 205/2006 Resolução ANTT nº 4.777/2015 (Passageiros) Resolução ANTT nº 4.799/2015 (Cargas)	Regulamento da Lei de Trânsito Terrestre/1988 (cargas e passageiros) Decreto nº 958/1992 (passageiros)
Transporte local	-	-	-	Lei de Transporte Terrestre
Utilização de veículos de terceiros para Transporte de Cargas	-	Código Civil e Comercial Lei nº 25.248/2000 Reunião Bilateral Brasil e Argentina dos organismos nacionais competentes de aplicação do ATIT	Resolução ANTT nº 1.474/2006	Lei de Transporte Terrestre da Venezuela Decreto nº 1.611/1982 II Reunião Bilateral entre Brasil e Venezuela

Item	Mercosul	Argentina	Brasil	Venezuela
Utilização de veículos de terceiros para Transporte de Passageiros	-	Decreto nº 958/1992 Decreto nº 808/1995 Resolução ST nº 202/1993	Resolução ANTT nº 4.998/2016 Resolução ANTT nº 5.040/2016	-
Transporte Multimodal de Cargas	Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Cargas	Decreto nº 415/1991 Lei nº 24.921/1998	Decreto nº 1.563/1995 Lei nº 9.611/1998 Resolução ANTT nº 794/2004	Decreto nº 2.378/2016Decreto nº 1.595/1991
Bagagens e encomendas	Decisão Mercosul/CMC nº 53/2008 Resolução Mercosul/GMC nº 28/2005	Resolução Geral AFIP nº 2.731/2009 Resolução AFIP nº 2.119/2006 Resolução ST nº 47/1995 Resolução ST nº 74-E/2016	Resolução ANTT nº 1.432/2006 Resolução ANTT nº 5.369/2017 Decreto nº 6.870/2009	Decreto nº 1.595/1991

Tabela 17 – 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 serão abordados tarifas e pedágios separadamente, fazendo distinção entre o transporte de cargas e passageiro dentro destes.

6.2.1 Tarifas

Os transportadores estão submetidos à regulação tarifária válida no seu respectivo país de origem. Apesar disso, os diferentes países deverão comunicar cada variação tarifária aos outros países para conhecimento e aplicação. No que toca aos regimes de impostos e taxas estabelecidos, aplicam-se as regras do país de trânsito.

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

No Brasil, de acordo com a Lei nº 8.987/1995, que "dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências" (BRASIL, 1995d), há o Capítulo IV – Da Política Tarifária, que versa sobre o seguinte:

> Art. 8º (VETADO)
>
> Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.
>
> § 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)
>
> § 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.
>
> § 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.
>
> § 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.
>
> Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

> Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.
>
> Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
>
> Art. 12. (VETADO)
>
> Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários. (BRASIL, 1995d, não paginado).

O art. 8º e o art. 12 se encontram ambos vetados pela Mensagem nº 181/1995, conforme justificativa explanada nesta.

Na Venezuela, a Lei de Transporte Terrestre, em seu Capítulo X – Do Regime Tarifário, versa sobre a fixação e regulação tarifária para os serviços de transporte de cargas e de passageiros. Define-se que o INTT, conjuntamente com o ministério de poder popular com competência em indústrias e comércio, deve fixar, regular e publicar no primeiro trimestre do ano as tarifas correspondentes ao transporte de passageiros. Sobre o transporte de cargas, o ministério de poder popular com competência em matéria de transporte terrestre em conjunto

com o ministério de poder popular com competência em indústrias e comércio, quando considerarem pertinente, deverão fixar tarifas quanto ao transporte de bens de primeira necessidade ou estratégicos, apoiando-se numa metodologia tarifária (VENEZUELA, 2008).

6.2.1.1 Transporte de Cargas

Primeiramente, para o Brasil há a Resolução ANTT nº 161/2003, que estabelecia a cobrança de emolumentos referentes aos custos para expedição de Licença Originária, Licença Complementar, Autorização de Viagem Ocasional para Modificação de Frota, Relatório de Frota Existente, Confirmação de Vigência para Licença Originária e Segunda Via da Licença Originária para empresas de transporte rodoviário de cargas autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul.

Entretanto, 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.

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

Tabela 18 – Tabela de emolumentos cobrados no âmbito brasileiro
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Na Argentina, foi identificada, quanto à definição de emolumentos, a Resolução MEyOSP nº 1.104/1992, que fixa montantes máximos e mínimos (em pesos) relativos aos trâmites realizados no âmbito da Secretaria do Transporte.

PROCEDIMENTO	VALOR MÍNIMO	VALOR MÁXIMO
Solicitação de novas Licenças para Serviços Regulares	$ 500,00 (quinhentos pesos)	$ 1000,00 (mil pesos)
Contestações	$ 100,00 (cem pesos)	$ 400,00 (quatrocentos pesos)
Solicitação de modificação de Serviços de Linhas Urbanas e Interurbanas	$ 100,00 (cem pesos)	$ 400,00 (quatrocentos pesos)
Solicitação de renovação de licenças Urbanas e Interurbanas (todos os serviços)	$ 100,00 (cem pesos)	$ 400,00 (quatrocentos pesos)
Serviços urbanos especiais	$ 100,00 (cem pesos)	$ 400,00 (quatrocentos pesos)
Solicitação de inscrição de Serviços Executivos	$ 100,00 (cem pesos)	$ 400,00 (quatrocentos pesos)
Declaração juramentada de horários	$ 20,00 (vinte pesos)	$ 60,00 (sessenta pesos)
Certificação de cópias	$ 20,00 (vinte pesos)	$ 60,00 (sessenta pesos)
Denúncias	$ 20,00 (vinte pesos)	$ 60,00 (sessenta pesos)
Recuperação de processos do arquivo	$ 20,00 (vinte pesos)	$ 60,00 (sessenta pesos)
Altas, baixas e modificações de frota de passageiros e cargas	$ 20,00 (vinte pesos)	$ 60,00 (sessenta pesos)
Serviços urbanos ocasionais	$ 20,00 (vinte pesos)	$ 60,00 (sessenta pesos)
Viagens Interurbanas Ocasionais Especiais	$ 20,00 (vinte pesos)	$ 60,00 (sessenta pesos)
Viagens Especiais para Cargas (máximo de 60 dias)	$ 20,00 (vinte pesos)	$ 60,00 (sessenta pesos)
Informações para uso comercial	$ 20,00 (vinte pesos)	$ 60,00 (sessenta pesos)

Tabela 19 – Tabela de emolumentos instituídos pela Resolução MEyOSP nº 1.104/1992
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Posteriormente, foi alterada pela Resolução ST nº 175/1995 que aborda os serviços de livre oferta, e pela Resolução ST nº 2/2001. Esta última resolução aprova uma redução de 10% nos valores máximos dos emolumentos cobrados em relação aos montantes estabelecidos anteriormente, desde que não sejam inferiores aos montantes mínimos fixados pelo Anexo I da Resolução MEyOSP nº 1.104/1992. Ademais, fica suspensa a cobrança de emolumentos relativas à baixas e modificações na frota. A Tabela 20 mostra os emolumentos relativos ao transporte de cargas cobrados pela Resolução ST nº 2/2001. Os demais procedimentos relativos ao transporte de passageiros também instituídos por tal normativa serão abordados no Item 6.2.1.2.

PROCEDIMENTO	MONTANTE
Solicitação de novas licenças de transporte de cargas internacional	$ 720,00 (setecentos e vinte pesos)
Contestações	$ 360,00 (trezentos e sessenta pesos)
Solicitação de modificações nos serviços de tráfego livre (não inclui diminuição de frequências de serviços)	$ 180,00 (cento e oitenta pesos)
Solicitação de modificações de serviços públicos (não inclui fracionamento)	$ 360,00 (trezentos e sessenta pesos)
Fracionamento de serviços públicos	$ 180,00 (cento e oitenta pesos)
Solicitação de renovação de licenças	$ 360,00 (trezentos e sessenta pesos)
Solicitação de inscrição para Registro Nacional para serviços de tráfego livre	$ 100,00 (cem pesos)
Declaração jurada de horários (inclui diminuição de frequências de serviços de tráfego livre)	$ 20,00 (vinte pesos)
Certificação de cópias	$ 20,00 (vinte pesos)
Denúncias	$ 36,00 (trinta e seis pesos)
Recuperação de procedimentos no arquivo	$ 20,00 (vinte pesos)
Altas na frota de passageiros e cargas	$ 45,00 (quarenta e cinco pesos)
Viagens ocasionais de cargas	$ 54,00 (cinquenta e quatro pesos)
Informação para uso comercial, professional ou publicitário	$ 54,00 (cinquenta e quatro pesos)

Tabela 20 – Tabela de emolumentos relativos ao transporte de cargas instituídos pela Resolução ST nº 2/2001
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Ainda, cumpre citar a Resolução ST nº 433/1992 que, baseando-se na Resolução MEyOSP nº 1.104/1992, definia tarifas para determinados procedimentos e formalidades que eram compreendidos nas categorias dispostas no art. 4º do Decreto nº 958/1992. Entretanto, percebe-se que a alteração feita à Resolução MEyOSP nº 1.104/1992 pela Resolução ST nº 2/2001, impõe montantes inferiores para os mesmos procedimentos, revogando o definido na Resolução ST nº 433/1992.

No *site* do portal oficial do Estado argentino (PORTAL OFICIAL DEL ESTADO ARGENTINO, [201-]) há uma página com instruções para a obtenção de autorizações e licenças para o transporte de cargas internacionais, sejam elas gerais ou perigosas, juntamente com informações de custos, requisitos e formulários a serem preenchidos.

Em relação às tarifas relativas ao transporte de cargas na Venezuela, os serviços prestados pelo INTT são cobrados segundo a taxa de câmbio da Unidade Tributária (UT) na Disposição Administrativa SENIAT nº 11/2016, a qual equivale a Bs 177,00 (cento e setenta e sete bolívares), conforme disposto em seu *site* (INTT, 2017b).

PROCEDIMENTO	UNIDADE TRIBUTÁRIA	MONTANTE
Outorga da certificação de prestação de serviço, formação da frota veicular e Certificado Individual de Circulação para Transporte de Carga (pela primeira vez)	50 UT	Bs 8.850,00 (oito mil oitocentos e cinquenta bolívares)
Outorga da certificação de prestação de serviço por modificação ou atualização	50 UT	Bs 8.850,00 (oito mil oitocentos e cinquenta bolívares)
Registro e expedição de formação da frota veicular de transporte terrestre	25 UT	Bs 4.425 (quatro mil quatrocentos e vinte e cinco bolívares)
Renovação ou modificação de formação da frota veicular de transporte terrestre de carga por incorporação ou desincorporação de unidades	50 UT	Bs 8.850,00 (oito mil oitocentos e cinquenta bolívares)
Certificado Individual de Circulação de Veículo para Transporte de Carga	3 UT	Bs 531,00 (quinhentos e trinta e um bolívares)
Outorga de autorização para transportar com o sistema de reboques, maquinaria leve, equipamento de excursão ou casa móvel, entre outros	11 UT	Bs 1.947,00 (mil novecentos e quarenta e sete bolívares)
Outorga de autorização para o traslado de aparatos aptos a circular por meios próprios	11 UT	Bs 1.947,00 (mil novecentos e quarenta e sete bolívares)
Outorga e renovação para o transporte de cargas Indivisíveis, medidas excepcionais em largura ou comprimento	16 UT	Bs 2.832,00 (dois mil e oitocentos e trinta e dois bolívares)
Outorga e renovação de autorização para que veículos de varga possam circular nos dias de domingo e feriados	16 UT	Bs 2.832,00 (dois mil e oitocentos e trinta e dois bolívares)
Outorga e renovação de Autorização de Trailer Excepcional	16 UT	Bs 2.832,00 (dois mil e oitocentos e trinta e dois bolívares)
Outorga e renovação de Autorização de Admissão Temporária de Veículos	16 UT	Bs 2.832,00 (dois mil e oitocentos e trinta e dois bolívares)
Outorga e renovação de Autorização de Circulação em Horário Restrito	16 UT	Bs 2.832,00 (dois mil e oitocentos e trinta e dois bolívares)
Outorga e renovação de Autorização de Circulação para o Transporte de Internacional Rodoviário de Passageiros e de Carga	85 UT	Bs 15.045,00 (quinze mil e quarenta e cinco bolívares)

Tabela 21 – Tabela de emolumentos relativos ao transporte de cargas relativos à Venezuela
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

6.2.1.2 Transporte de Passageiros

Cita-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.
>
> 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).

No âmbito do Mercosul, a ata da XLI Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transporte e Infraestrutura traz a seguinte consideração:

> As várias delegações reafirmaram suas respectivas posturas expressas em ocasiões anteriores, concordando que cada uma seguirá aplicando o mecanismo utilizado em seu país para a determinação das tarifas de passagens, sempre aderindo ao método de fixação de tarifas internacionais consagrado no Acordo de Cochabamba na Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transporte do Cone Sul, que estabelece a figura de somatória de seções. As Delegações se comprometeram a comunicar cada variação tarifária aos demais países para seu conhecimento e aplicação (REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO N. 5, 2011, não paginada, tradução nossa).

Quanto ao transporte de passageiros no âmbito brasileiro, menciona-se primeiramente o Decreto nº 2.521/1998, que "dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências" (BRASIL, 1998a). O Decreto, entre outras disposições, em seu Capítulo V – Da Tarifa, indica que:

> Art. 27. A tarifa a ser cobrada pela prestação dos serviços destina-se a remunerar, de maneira adequada, o custo do transporte oferecido em regime de eficiência e os investimentos necessários à sua execução, e bem assim a possibilitar a manutenção do padrão de qualidade exigido da transportadora.
>
> § 1º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT elaborará estudos técnicos, necessários à aferição dos custos da prestação e da manutenção da qualidade dos serviços, relativos a cada ligação, observadas as respectivas características e peculiaridades específicas. (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)
>
> § 2º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT estabelecerá os critérios, a metodologia e a planilha para o levantamento do custo da prestação dos serviços. (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)
>
> § 3º As transportadoras poderão praticar tarifas promocionais nos seus serviços, que poderão ocorrer em todos os horários ou em alguns deles, atendidos os critérios estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, desde que: (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)
>
> a) comunicadas à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)
>
> b) não impliquem em quaisquer formas de abuso do poder econômico ou tipifiquem infrações às normas para a defesa da concorrência.
>
> c) faça constar em destaque, no bilhete de passagem, tratar-se de tarifa promocional;
>
> Art. 28. A tarifa contratual será preservada pelas regras de revisão e reajuste previstas nas leis aplicáveis, neste Decreto e nas demais normas complementares, no editar e no respectivo contrato.
>
> § 1º É vedado estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto no cumprimento de lei.
>
> § 2º (Revogado pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

> § 3º A tarifa contratual será revista, para mais ou para menos, conforme o caso, sempre que:
>
> a) ressalvados os Impostos sobre a Renda, forem criados, alterados ou extintos tributos ou encargos legais, ou sobrevierem disposições legais, após a data de apresentação da proposta, de comprovada repercussão na tarifa constante do contrato;
>
> b) houver modificação do contrato, que altere os encargos da transportadora (BRASIL, 1998a, não paginado)

Portanto, percebe-se que a regulamentação tarifária do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é competência da ANTT, em conjunto com a fiscalização por meio de auditorias da Secretaria de Fiscalização de Desestatização (SEFID) do Tribunal de Contas da União (TCU) e acompanhamento da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda (ANTT, 2009).

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

Embora não revogada explicitamente, essa resolução não é mais aplicada, 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 nos custos específicos provenientes do atendimento aos usuários, prevendo, ainda: (i) a obrigatoriedade, nesses casos, da inscrição "Tarifa Promocional", em destaque, nos bilhetes de passagem; e (ii) que sua prática nos serviços internacionais esteja sujeita aos entendimentos bilaterais.

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

Quanto à normativa argentina, os emolumentos cobrados no tocante aos procedimentos relativos ao serviço de transporte de passageiros, aplicam-se os já citados, relativos ao transporte de cargas, conforme a Tabela 22.

PROCEDIMENTO	MONTANTE
Solicitação de novas licenças de serviços públicos regulares de caráter urbano, interurbano e internacional de passageiros	$ 720,00 (setecentos e vinte pesos)
Contestações	$ 360,00 (trezentos e sessenta pesos)
Solicitação de modificações nos serviços de tráfego livre (não inclui diminuição de frequências de serviços)	$ 180,00 (cento e oitenta pesos)
Solicitação de modificações de serviços públicos (não inclui fracionamento)	$ 360,00 (trezentos e sessenta pesos)
Fracionamento de serviços públicos	$ 180,00 (cento e oitenta pesos)
Solicitação de renovação de licenças	$ 360,00 (trezentos e sessenta pesos)
Solicitação de inscrição para serviços de oferta livre para mais de cinco pessoas	$ 270,00 (duzentos e setenta pesos)
Solicitação de inscrição para serviços de oferta livre para não mais de cinco pessoas	$ 135,00 (cento e trinta e cinco pesos)
Renovação da inscrição para serviços de oferta livre para mais de cinco pessoas	$ 180,00 (cento e oitenta pesos)
Renovação da inscrição para serviços de oferta livre para não mais de cinco pessoas	$ 100,00 (cem pesos)
Solicitação de inscrição para Registro Nacional para serviços de tráfego livre	$ 100,00 (cem pesos)
Renovação da inscrição para serviços de transporte por automotor para turismo e executivo	$ 360,00 (trezentos e sessenta pesos)
Solicitação de inscrição no Registro de circuitos turísticos integrados entre Argentina e Chile	$ 360,00 (trezentos e sessenta pesos)
Declaração jurada de horários (inclui diminuição de frequências de serviços de tráfego livre).	$ 20,00 (vinte pesos)
Certificação de cópias	$ 20,00 (vinte pesos)
Denúncias	$ 36,00 (trinta e seis pesos)
Recuperação de procedimentos no arquivo	$ 20,00 (vinte pesos)
Altas na frota de passageiros e cargas	$ 45,00 (quarenta e cinco pesos)
Solicitação de inscrição no Registro de Serviços urbanos ocasionais	$ 54,00 (cinquenta e quatro pesos)
Viagens especiais de passageiros ao exterior para veículos com não mais de 21 passageiros	$ 30,00 (trinta pesos)
Viagens especiais de passageiros ao exterior para veículos com mais de 21 passageiros	$ 54,00 (cinquenta e quatro pesos)

PROCEDIMENTO	MONTANTE
Informação para uso comercial, profissional ou publicitário	$ 54,00 (cinquenta e quatro pesos)

Tabela 22 – Tabela de emolumentos relativos ao transporte de passageiros instituídos pela Resolução ST nº 2/2001
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

A Resolução ST nº 385/1998 dispõe sobre a isenção de aplicação da tarifa estabelecida na Resolução ST nº 433/1992 quando referente a Viagens Especiais de passageiros em caráter interurbano e internacional para transportar contingentes de estudantes de nível universitário e pós-universitário realizado entre pontos de cidades fronteiriças com países do Cone Sul com a finalidade de realização de atividades educativas e científicas. Ademais, o transportador deverá possuir para a solicitação de Viagem Especial um certificado expedido pela autoridade acadêmica correspondente que comprove a circunstância.

Na ata da Reunião Bilateral Argentina e Brasil dos Organismos de aplicação do Acordo de Transporte Internacional Terrestre nos dias 14 e 15 de março de 2016, a delegação argentina se manifestou sobre o tema das tarifas aplicáveis ao transporte de passageiros. Foi informado que as tarifas são atualizadas mediante convênios entre as empresas que operam em um mesmo corredor. Neste sentido, há intenção de fazer com que as autoridades de aplicação das tarifas tenham intervenção na fixação das mesmas, a fim de agir com mais transparência e formalidade com o usuário.

Foram identificadas normativas que estabeleciam bases tarifárias aplicáveis, sendo a mais recente a Resolução MT nº 718-E/2017, alterando os termos da Resolução ST nº 257/2009. Entretanto, estas bases são descritas como aplicáveis ao transporte interjurisdicional que ocorra dentro do território da nação por operadores sujeitos às autoridades nacionais.

Em relação às tarifas aplicáveis ao transporte de passageiros na Venezuela, assim como para o transporte de cargas, os serviços prestados pelo INTT são quantificados segundo a taxa de câmbio da UT na Disposição Administrativa SENIAT nº 11/2016, a qual equivale a Bs 177,00 (cento e setenta e sete bolívares), conforme disposto em seu *site* (INTT, 2017b).

PROCEDIMENTO	UNIDADE TRIBUTÁRIA	MONTANTE
Estudo de factibilidade de rotas para a prestação de serviço de transporte de pessoas	200 UT	Bs 35.400,00 (trinta e cinco mil e quatrocentos bolívares)
Outorga e renovação do Certificado de Prestação de Serviço de Transporte de Pessoas	50 UT	Bs8.850,00 (oito mil e oitocentos e cinquenta bolívares)
Outorga e renovação de certificação de prestação de serviço de transporte de pessoas na modalidade de táxi individual	40 UT	Bs 7.080,00 (sete mil e oitenta bolívares)
Outorga e renovação de certificação de prestação de serviço de transporte de pessoas na modalidade moto táxi individual	25 UT	Bs 4.425,00 (quatro mil e quatrocentos e vinte e cinco bolívares)
Outorga e renovação de certificação provisória de prestação de serviço de transporte de pessoas	20 UT	Bs 3.540,00 (três mil e quinhentos e quarenta bolívares)
Outorga e renovação de certificação de prestação de serviço de transporte de pessoas por nova rota, extensão de rota, aumento de frota ou qualquer modificação que se determine através de instrumento legal ou sublegal	50 UT	Bs 8.850,00 (oito mil e oitocentos e cinquenta bolívares)
Habilitação de unidades de transporte de pessoas em rotas suburbanas	4 UT	Bs 708,00 (setecentos e oito bolívares)
Habilitação de unidades de transporte de pessoas em rotas interurbanas	8 UT	Bs 1.416,00 (mil e quatrocentos e dezesseis bolívares)

PROCEDIMENTO	UNIDADE TRIBUTÁRIA	MONTANTE
Atualização e/ou modificação da relação de autorizados para a prestação do serviço de transporte de pessoas em todas as rotas e modalidades do serviço	30 UT	Bs 5.310,00 (cinco mil e trezentos e dez bolívares)
Outorga e renovação do Cartão de Identificação do Operador ou Cédula de Serviço de Transporte de Pessoas	3 UT	Bs 531,00 (quinhentos e trinta e um bolívares)
Outorga e renovação de Autorização de Circulação para o Transporte de Internacional Rodoviário de Passageiros e de Carga	85 UT	Bs 15.045,00 (quinze mil e quarenta e cinco bolívares)

Tabela 23 – Tabela de emolumentos relativos ao transporte de passageiros referentes à Venezuela
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Também consta na ata da IX Reunião Bilateral Brasil e Venezuela, realizada no ano de 2014, no item 1.3, "Intercâmbio de Informação sobre as Tarifas aplicadas ao Transporte Regular de Passageiros no território de cada país", que as tarifas relativas ao transporte rodoviário internacional não são reguladas pelo Estado venezuelano. A delegação da Venezuela informa que a metodologia para o cálculo tarifário aplicado ao transporte público nacional é definida pela Gazeta Oficial Extraordinária nº 6.101.

6.2.2 Pedágios

Em termos de regulamentação geral sobre pedágios na Argentina, menciona-se, primeiramente, a Lei nº 17.520/1967, conhecida como a Lei de Pedágio. O regime de concessões estabelecidas por esta lei foi alterado posteriormente pela Lei nº 23.696/1989 no Capítulo VIII – Das Concessões. Também se cita o Decreto nº 1.105/1989, que aprova a regulamentação da Lei nº 23.696/1989. A Resolução da Secretaria de Obras Públicas nº 582/2008 aprova o Regulamento de Exploração aplicável às concessionárias dos Corredores Viários cujo contrato de concessão foi aprovado mediante o Decreto nº 1.007/2003, que com suas modificações, ainda é vigente.

Ainda, percebe-se que a Argentina passou por constantes mudanças regulatórias em seu sistema de concessão viária, alterando assim diversas vezes suas bases tarifárias. Sendo assim, seus quadros tarifários aplicáveis às estações de pedágios devem ser acordados com as concessionárias e então publicados.

O Órgano de Control de ConcesionesViales (OCCOVI) disponibiliza em seu *site* todas as tarifas de pedágios aplicáveis em território nacional, categorizadas por acesso ou rota; nome do posto de pedágio; eixos do veículo; modo de pagamento e tarifa cobrada (OCCOVI, 2017).

Na Venezuela, além da Lei de Transporte Terrestre que atribui a função de regulamentação dos pedágios e tarifas, também é necessário mencionar a Resolução Minfra nº 30/2007, que determina termos gerais sob os quais os pedágios aplicáveis ao transporte de cargas e passageiros devem se basear, dispondo que devem ser observadas as seguintes circunstâncias:

> Pautas Gerais
>
> 3. As variáveis básicas que consideram o enfoque dos usuários da via são:
>
> a. O custo de operação dos veículos ou custo veicular;
>
> b. O custo do tempo da viagem;
>
> c. As condições da via;
>
> d. Os serviços conexos aos usuários;
>
> e. Os índices de acidentes de trânsito.
>
> 4. As variáveis básicas que consideram o administrador da via, referindo-se aos diferentes conceitos de custo, gastos e ingresso, contemplam os seguintes:
>
> a. Montantes de inversão;
>
> b. Gastos de operação;
>
> c. Gastos de conservação e manutenção;
>
> d. Custo financeiro;
>
> e. Gastos de supervisão;
>
> f. Volume de tráfego, composição e características;
>
> g. Arrecadações necessárias para cobrir custos e gastos (VENEZUELA, 2007, tradução nossa).

As normativas sobre pedágio específicas ao transporte de carga ou ao transporte de passageiros serão abordadas nos itens a seguir.

6.2.2.1 Transporte de Cargas

No que toca à cobrança de pedágios no transporte de cargas em nível nacional brasileiro, é necessário mencionar o Vale-Pedágio obrigatório. Cita-se a Lei nº 10.209/2001, que "institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências" (BRASIL, 2001).

A lei define que o Vale-Pedágio é instituído para "utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras" (BRASIL, 2001), sendo responsabilidade do embarcador o pagamento do pedágio. O embarcador ainda se equipara ao contratante do serviço de transporte que não seja o proprietário da carga ou a empresa transportadora que subcontrata o serviço de transporte de transportadores autônomos.

Posteriormente há a Resolução ANTT nº 2.885/2008, que "estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades" (ANTT, 2008). Entretanto, destaca-se que a aplicação do Vale-Pedágio obrigatório é de âmbito nacional, não incidindo sob o transporte internacional rodoviário de cargas, deixando a questão a ser regida por acordos entre os países signatários do ATIT (ANTT, [201-]b).

Ainda há Resolução ANTT nº 4.898/2015 dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de sua cobrança sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulam vazios.

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

Para a Venezuela, além do cálculo aplicável à fixação de pedágios, como citado anteriormente, foi ainda identificada a Resolução MppTTOP nº 2/2015, publicada na Gaceta Oficial nº 40.577 de 9 de janeiro de 2015, regulando a instalação, habilitação, operação, tarifas, infraestrutura, equipamento, serviços viários, arrecadação e localização das estações arrecadadoras de pedágios nas vias nacionais (VENEZUELA, 2015).

A tarifa cobrada nos pedágios fica condicionada segundo a tipologia de veículo de carga:

TIPOLOGIA DO VEÍCULO DE CARGA	MONTANTE
2 eixos (tipo 350)	Bs 5,00 (cinco bolívares)
2 eixos (tipo 750)	Bs 10,00 (dez bolívares)
3 eixos	Bs 15,00 (quinze bolívares)
4 eixos	Bs 20,00 (vinte bolívares)
5 eixos	Bs 30,00 (trinta bolívares)
6 eixos ou mais	Bs 80,00 (oitenta bolívares)

Tabela 24 – Tabela de tarifas relativas à cobrança de pedágios em território nacional venezuelano
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

6.2.2.2 Transporte de Passageiros

Quanto ao tema de pedágios para o transporte de passageiros, primeiramente no âmbito brasileiro, é a Resolução ANTT nº 1.430/2006 que “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” (ANTT, 2006a).

Os valores devem seguir o teto de valor obtido pela seguinte fórmula:

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

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

Para a Venezuela, aplica-se o cálculo para fixação de pedágios na Venezuela já abordado anteriormente no item 6.2.2.

A seguir, o Quadro 3 apresenta as normativas identificadas e analisadas para o tema Tarifas e Pedágios.

No contexto da análise realizada, não foram constatadas, à luz das normas identificadas e comparadas, divergências passíveis de harmonização, visto que fica à critério da normativa nacional de cada país decidir as diretrizes impostas aos temas.

Item	Mercosul	Argentina	Brasil	Venezuela
Geral	-	-	Lei nº 8.987/1995 Mensagem nº 181/1995	Lei de Transporte Terrestre
Tarifas relativas ao transporte de cargas	-	Decreto nº 958/1992 Resolução MEyOSP nº 1.104/1992 Resolução ST nº 433/1992 Resolução ST nº 175/1995 Resolução ST nº 2/2001	Resolução ANTT nº 161/2003 Resolução ANTT nº 363/2003 Resolução ANTT nº 1.474/2006	Disposição Administrativa SENIAT nº 11/2016
Tarifas relativas ao transporte de passageiros	-	Resolução ST nº 433/1992 Resolução ST nº 385/1998	Decreto nº 2.521/1998 Resolução ANTT nº 1.627/2006 Resolução ANTT nº 1.928/2007 Resolução ANTT nº 4.770/2015	Disposição Administrativa SENIAT nº 11/2016 Gaceta Oficial Extraordinária nº 6.101
Pedágios relativos ao transporte de cargas	-	Lei nº 17.520/1967 Lei nº 23.696/1989 Decreto nº 1.105/1989 Decreto nº 1.007/2003	Lei nº 10.209/2001 Resolução ANTT nº 2.885/2008 Resolução ANTT nº 4.898/2015	Lei de Transporte Terrestre Resolução MppTTOP nº 2/2015 Resolução Minfranº 30/2007

Item	Mercosul	Argentina	Brasil	Venezuela
Pedágios relativos ao transporte de passageiros	-	Lei nº 17.520/1967 Lei nº 23.696/1989 Decreto nº 1.105/1989 Decreto nº 1.007/2003	Resolução ANTT nº 1.430/2006	Lei de Transporte Terrestre Resolução MppTTOP nº 2/2015 Lei de Transporte Terrestre Resolução Minfranº 30/2007

Quadro 3 – Itens analisados e lista de normas identificadas
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

6.3 SEGUROS

O tema Seguros é regulamentado pelo art. 13 do ATIT e também pelo Anexo III do Acordo (BRASIL, 1990b). 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. 5º são definidos os valores mínimos das coberturas concedidas, acordados entre os países signatários:

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

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

Já o Mercosul, do qual Argentina e Brasil são Estados-Partes, também emite diretrizes quanto ao tema. A primeira normativa a ser considerada é o Protocolo de Ouro Preto, o qual 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 houver 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. As normativas mencionadas são abordadas em seus respectivos temas.

Apesar da internalização de algumas normativas do Mercosul, a Argentina e o Brasil, assim como a Venezuela (apesar de estar suspensa desta união aduaneira), 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 pela fiscalização dos mercados de seguro, capitalização, resseguros e previdência privada aberta no Brasil.

No âmbito do Mercosul, cita-se 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 em cujo território ocorreu o acidente.

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, de acordo com o DPVAT, é responsável pelo pagamento de indenizações por mortes; invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares. O referido seguro 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.

O art. 3º dispõe que:

> Art. 3º Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no art. 2º desta Lei compreendem as indenizações por morte, por invalidez permanente, total ou parcial, e por despesas de assistência médica e suplementares, nos valores e conforme as regras que se seguem, por pessoa vitimada:
>
> (Redação dada pela Lei nº 11.945, de 2009).
>
> I - R$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de morte;
>
> (Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007)
>
> II - até R$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de invalidez permanente; e

> (Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007)
>
> III - até R$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais) - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas.
>
> (Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007) (BRASIL, 1974b, não paginado).

Para a Argentina a obrigatoriedade do seguro está prevista no artigo 68 da Lei nº 24.449/1994:

> ARTICULO 68. — SEGURO OBRIGATÓRIO
>
> Todo veículo automotor, com acoplados ou semiacoplados, devem estar cobertos por um seguro, de acordo com as condições fixadas pela autoridade de matéria relativa a seguros, que cubra eventuais danos causados a terceiros transportados ou não. Será igualmente obrigatório o seguro para as motocicletas nas mesmas condições que regem os veículos automotores.
>
> Este seguro obrigatório será anual e poderá ser contratado com qualquer entidade autorizada para operar no ramo. Esta deverá outorgar ao segurado o comprovante que indica o inciso c) do art. 40. Previamente será exigido o cumprimento da revisão técnica obrigatória ou que o veículo esteja em condições já regulamentadas de segurança, caso a revisão não tenha sido realizada no ano prévio.
>
> As denúncias de acidentes serão recebidos com base no relatório de acidentes do art. 66, inciso a), devendo encaminhar cópia ao organismo encarregado das estatísticas.
>
> Os gastos médicos ou decorrentes de velórios, ambos de terceiros, serão abonados de imediato pelo segurador, sem prejuízo dos direitos que podem ser afirmados posteriormente. O credor de tais serviços pode ser sub-rogado perante ao crédito de terceiros ou seus beneficiários.
>
> Fica sem validez a renúncia posterior a uma reclamação, feita por motivo dos pagamentos realizados.
>
> A regulamentação regulará, uma vez em funcionamento, a área relativa ao Registro Nacional de Antecedentes de Trânsito, o sistema de prêmio variáveis, que aumentará ou diminuirá, segundo o segurado tenha denunciado ou não o acidente no ano prévio a vigência do seguro (ARGENTINA, 1994c, não paginado, tradução nossa).

A Resolução SSN nº 27.033/1999 aprova as condições de seguros de responsabilidade civil a terceiros, transportados ou não:

> Cláusula 2
>
> Risco coberto
>
> O segurador obriga-se a manter indenizado o segurado e/ou a pessoa que com sua autorização conduza o veículo objeto do seguro, por quanto deva a um terceiro como consequência por danos causados por este veículo ou pela carga transportada para eventos que ocorreram dentro do prazo acordado, resultantes da responsabilidade civil, sempre dentro dos limites e somas segurados nesta política.
>
> O segurador assume esta obrigação unicamente em favor do segurado e do condutor, até os montantes máximos por pessoa (nos casos que exista) e por acontecimento estabelecidos nas condições particulares correspondentes aos seguintes conceitos:

> a) por danos corporais a pessoas não transportadas;
>
> b) por danos materiais a coisas de terceiros;
>
> c) por danos corporais a pessoas transportadas; sem que o valor destas, individualmente, exceda o valor do conjunto de indenizações provenientes de um mesmo fato;
>
> Entende-se por acontecimento todo evento que possa ocasionar uma ou mais reclamações pelo mesmo evento gerador (ARGENTINA, 1999a, não paginado, tradução nossa).

Ao operador do transporte de passageiros na Argentina incumbe, ainda, contratar seguro para a barragem despachada, a rigor do disposto na Resolução ST nº 47/1995.

Quanto à Venezuela, menciona-se que o país firmou com o Brasil, em 4 de julho de 1995, um Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga que estabelece, em seu artigo 15, que:

> Artigo 15
>
> Os transportadores estarão obrigados a segurar os riscos de transporte, em relação a terceiros e à tripulação. Cada Parte Contratante adotará medidas legislativas internas que permitam a emissão de certificados de apólices de seguro com validade internacional. Os seguros com que devem contar as empresas de uma das Partes poderão ser contratados no país em que se interne temporariamente o veículo, ou no país de origem do mesmo, obedecendo ao princípio da reciprocidade. Neste último caso, deverá responsabilizar-se pelo seguro uma entidade ou organismo do país onde se interne (BRASIL, 1999, não paginado).

A Lei de Transporte Terrestre da Venezuela determina, em seu artigo 58, que:

> Artigo 58
>
> Todo veículo a motor deve estar amparado por uma apólice de seguro de responsabilidade civil para responder suficientemente pelos danos que ocasione ao Estado ou particulares. Igualmente resultará obrigatório o seguro de responsabilidade civil para motocicletas, nas mesmas condições que regem os veículos automotores.
>
> No caso de veículos destinados ao serviço de transporte terrestre público e privado de pessoas, seus proprietários devem contratar adicionalmente uma apólice de seguro de acidentes pessoais que cubram as pessoas transportadas e sua bagagem. (VENEZUELA, 2008, não paginado, tradução nossa).

6.3.1 Seguros relativos a cargas e mercadorias

No âmbito multilateral, o Brasil é regido primeiramente pelo “Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias”, adotado por Chile, Bolívia, Brasil, Paraguai, Peru e Uruguai. Foi internalizado pelo Decreto nº 1.866/1996.

O 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 ele se responsabilizou pelas mercadorias.

O transportador passa a ter responsabilidade pelas mercadorias desde o momento em que estas ficam em sua custódia até o momento de entrega ao consignatário, de acordo com as condições estabelecidas. Entende-se por momento de início da custódia quando o transportador recebe do remitente, de terceiro ou de 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, 1995a, 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 (EUA) por quilograma de peso bruto transportado, sendo cobrado o valor de dada mercadoria no lugar e no tempo em que o transportador se fez responsável pela carga. Ademais, o artigo dispõe sobre a Carta de Porte (Conhecimento de Transporte), documento obrigatório para a realização do serviço de transporte.

O Mercosul, no quesito de seguros relativos a cargas, apresenta 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:

> 3 - RISCOS COBERTOS
>
> 3.1. Estão cobertos as perdas e/ou os danos materiais sofridos pelos bens ou mercadorias pertencentes a terceiros, causados exclusivamente por: a) desaparecimento total da carga, concomitantemente com o do veículo, durante o transporte, em decorrência de:
>
> a.1) apropriação indébita e/ou estelionato;
>
> a.2) furto simples ou qualificado;
>
> a.3) extorsão simples ou mediante sequestro;
>
> b) roubo durante o trânsito, entendendo-se como tal, para a caracterização da cobertura, o desaparecimento total ou parcial da carga, desde que o autor do delito tenha assumido o controle do veículo transportador, mediante grave ameaça ou emprego de violência contra o motorista.
>
> c) roubo de bens ou mercadorias carregadas nos veículos transportadores, enquanto estacionados no interior de depósitos ou da área do terreno onde estiverem localizados os depósitos do Segurado, ou sob seu controle e/ou administração, desde que tais depósitos tenham sido, previamente, relacionados na apólice e que sejam observadas, cumulativamente, as seguintes condições:
>
> c.1) os bens ou mercadorias carregadas estejam acompanhados do respectivo conhecimento de transporte rodoviário de carga e/ou de outro documento hábil; e
>
> c.2) os referidos bens ou mercadorias não tenham permanecido, no depósito, por mais de 15 (quinze) dias corridos.
>
> d) roubo praticado durante viagem fluvial complementar à viagem rodoviária, exclusivamente na Região Amazônica, desde que haja abertura de inquérito policial, e que ocorra o desaparecimento total ou parcial da carga, concomitantemente ou não com o do veículo embarcado.
>
> ...
>
> 4.1. A garantia deste seguro não se aplica quando o desaparecimento total ou parcial da carga, mesmo que decorrente de risco coberto, estiver associado:
>
> a) a dolo em ato praticado, exclusiva e comprovadamente, pelo Segurado ou beneficiário do seguro, ou pelo representante de um ou de outro; se o Segurado for pessoa jurídica, a exclusão se aplica aos sócios controladores da empresa segurada, aos seus dirigentes e administradores legais, aos beneficiários, e também aos representantes de cada uma destas pessoas;
>
> b) ainda que parcialmente, a bens ou mercadorias contrabandeadas, roubadas ou furtadas, ou ainda, cuja comercialização e/ou embarque sejam proibidos ou ilícitos. (SUSEP, 2011, não paginado).

A Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997estabelece, ainda, 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.

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

O Seguro de Transporte Nacional é obrigatório segundo a Resolução CNSP nº 17/1988; regulamentado pelo Capítulo VI do Decreto nº 61.867/1967, que normaliza os seguros obrigatórios previstos no art. 20 do Decreto-Lei nº 73/1966 e dá outras providências. Este é um seguro contratado pelo embarcador, fornecendo cobertura completa sob a carga, 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. Dispondo que:

> Art. 1º O presente seguro garante ao Segurado, até o valor da Importância Segurada, o pagamento das reparações pecuniárias, pelas quais, por disposição de lei, for ele responsável, em virtude de danos materiais sofridos pelos bens ou mercadorias pertencentes a terceiros e que lhe tenham sido entregues para transporte, por rodovia, no território nacional, contra conhecimento de transporte rodoviário de carga, ou ainda outro documento hábil, desde que aqueles danos materiais ocorram durante o transporte e SEJAM CAUSADOS DIRETAMENTE POR:
>
> I - colisão e/ou capotagem e/ou abalroamento e/ou tombamento do veículo transportador; II - incêndio ou explosão no veículo transportador. (CNSP, 2010, não paginado, tradução nossa).

O Limite Máximo de Garantia assumido pela seguradora será fixado na Apólice em comum acordo com o segurado, devendo, 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, como o de Responsabilidade Civil Facultativa – Desvio de Carga (RCF-DC).

Na Argentina, além do seguro obrigatório estabelecido pela Lei nº 24.449/1995, a obrigatoriedade da contratação de seguros para transporte de cargas está também prevista na Lei nº 24.653/1996 que dispõe em seu art. 10º:

> Todas operações de transporte devem contar os seguros que se detalham em continuação, para poder circular e prestar serviços.
>
> Sua responsabilidade começa com a recepção da mercadoria, finalizando com sua entrega ao consignatário ou destinatário:
>
> a) Da responsabilidade civil: terceiros transportados ou não, nas condições exigidas pelas normativas de trânsito;
>
> b) Sobre a carga: unicamente mediante contrato de transporte, os riscos cobertos devem ser indicados na apólice. O seguro será contratado por:
>
> 1. O remetente ou destinatário, que entregará a quem efetua a operação de transporte antes da carga, o certificado de cobertura, incluindo a cláusula para renunciar à responsabilidade do transportador.

> 2. Aquele que realiza a operação de transporte como doador de carga, se não estiver segurado de acordo com o ponto anterior. Nesse caso, o remetente declarará seu valor ao efetuar a entrega, em cujo montante receberão a taxa de risco correspondente e em que medida responderão. Nenhum pedido de maior valor do que o declarado será admitido. (ARGENTINA, 1996, não paginado, tradução nossa).

As condições de cobertura do risco da responsabilidade civil estão estabelecidas na já referida Resolução SSN nº 27.033/1999, que dispõe:

> Anexo I
>
> Cláusula 2 - O risco abrangido é semelhante ao da Cláusula 2 do Anexo II da Resolução SSN nº 25.429/1997, exceto que o limite de indenização por evento ($ 10,000,000) é discriminado conforme prescrito no Anexo II da Resolução SSN nº 27.033/1999 mencionado abaixo.
>
> Anexo II
>
> Responsabilidade civil para terceiros transportados e não transportados (Capítulo A). Limites econômicos máximos de cobertura:
>
> A) (...)
>
> B) Taxímetros; *remises*; jipes com 4 ou mais cilindros e *pickups* "a" e "b" para a execução de um contrato para o transporte de pessoas; ônibus, micro-ônibus e coletivos; caminhões; semitracionados; *portavolquetes*; reboques e semirreboques:
>
> 1) Danos corporais a pessoas não transportadas: US$ 5.000.000 por evento, não correspondendo a uma compensação superior a US$ 500.000 por pessoa afetada;
>
> 2) danos materiais a terceiros: $ 4.500.000 por evento;
>
> 3) danos corporais a pessoas transportadas: US$ 500.000 por evento, não correspondendo a uma compensação superior a US$ 125.000 por pessoa afetada (ARGENTINA, 1999a, não paginado, tradução nossa).

Especificamente quanto ao transporte internacional, cumpre mencionar a Resolução da Subsecretaría de Transporte nº 263/1990, que internaliza o ATIT e seus anexos, reprisando os valores de indenização previstos naquele acordo, bem como a Resolução ST nº 48/1995 que determina que as pessoas físicas ou jurídicas que pretenderem solicitar uma Licença Originária para o transporte internacional de cargas deverão apresentar declaração juramentada de seguros contratados contendo, entre outras informações, a relação dos veículos segurados.

Destaca-se, finalmente, a Resolução SSN nº 25.281/1997, que aprova os elementos contratuais do seguro de responsabilidade civil do transportador em viagem internacional pelos territórios dos países do Cone Sul e fixa os limites das coberturas.

A Venezuela firmou com o Brasil, em 4 de julho de 1995, o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga que, em seu anexo II, trata dos aspectos de seguros e dispõe:

Artigo 1

A obrigação de contratação de seguro para as empresas que realizarem transportes internacionais, prevista neste Acordo, faz-se extensiva aos proprietários ou motoristas dos veículos destinados ao transporte de carga própria, porém limitando-a à responsabilidade civil por lesões, morte ou danos a terceiros não transportados.

Artigo 2

As autoridades de controle de divisas de cada Parte Contratante autorizarão as transferências dos prêmios dos seguros e dos pagamentos em razão de indenizações por sinistros e despesas, em cumprimento ao estabelecido neste Acordo.

Artigo 3

As Partes Contratantes se obrigam a intercambiar informações referentes às normas vigentes ou às que venham a ser ditadas no futuro sobre a responsabilidade civil e os seguros aos quais se refere este Acordo, bem como às disposições impositivas ou de outro caráter que gravem os prêmios cobrados por conta dos seguradores que assumam a responsabilidade pelos riscos no exterior, como também aqueles gravames com respeito aos quais as mencionadas operações estarão isentas. Com esta finalidade, as normas de aplicação tenderão a favorecer o desenvolvimento da atividade de seguros de transporte internacional e evitar a dupla tributação.

Artigo 4

Para a apresentação à autoridade de controle, os seguradores que assumam a cobertura fornecerão a seus representantes no outro país formulários de certificados de cobertura, com os seguintes dados: nome e endereço do segurador, numeração correspondente, nome e endereço da empresa de transportes, individualização e características do veículo, período de cobertura, riscos cobertos, importâncias seguradas, lugar e data de emissão, nome e endereço do representante e assinatura do mesmo.

Artigo 5

1. Os valores mínimos de cobertura estabelecidos por este Acordo são os seguintes:

a) para danos a terceiros não transportados:

a.1) morte e danos pessoais: US$ 20,000.00 por pessoa;

a.2) danos materiais: US$ 15,000.00 por bem;

Limite por sinistro ou catástrofe: US$ 120,000.00

b) para danos a passageiros:

b.1) morte e/ou danos pessoais: US$ 20,000.00 por pessoa;

b.2) danos materiais: US$ 500.00 por passageiro;

Limite por sinistro ou catástrofe: US$ 200,000.00, para morte e/ou danos pessoais e US$ 10,000.00 para danos materiais.

2. Poderão ser livremente acordados entre segurados e seguradoras valores de coberturas superiores aos mínimos constantes neste Acordo.

Artigo 6

> Serão válidos os seguros de responsabilidade civil cobertos pelas empresas seguradoras do país de origem, desde que tenham acordos com empresas seguradoras do outro país, para a liquidação e pagamento dos sinistros, em conformidade com as leis de cada país. (BRASIL, 1995, não paginado).

Cumpre destacar, também, a Disposição da Superintendencia de la Actividad Aseguradora (Sudeaseg) nº 2.751/2012 que aprovou o modelo da apólice de seguro de responsabilidade civil para o transportador rodoviário em viagem internacional, ratificando, em seu item 5, os valores das coberturas previstas no Acordo supramencionado.

6.3.2 Seguros relativos a pessoas e a terceiros

Um dos resultados do ATIT é o Seguro Carta Azul. O seguro reembolsa o segurado pelos montantes sob os quais 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 Argentina ou Uruguai ficam determinados como os seguintes:

a) Para danos a terceiros não transportados:

I. Morte e/ou danos pessoais: US$ 50.000,00 por pessoa

II. Danos materiais: US$ 30.000,00 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$ 200.000,00.

b) Para danos a passageiros:

I. Morte e/ou danos pessoais: US$ 50.000,00 por pessoa

II. Danos materiais: US$ 1.000,00 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:

III. Morte e/ou danos pessoais: US$ 240.000,00

III. Danos materiais: US$ 10.000,00.

Sob a análise dos blocos econômicos, 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 desse seguro é indenizar a terceiros ou reembolsar o segurado pelos montantes pelos quais sejam civilmente responsáveis. Cobre 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 (MERCOSUL, 1994, não paginado).

Os honorários e as despesas da defesa do segurado não entram nos itens acima, devendo estes custos se limitar 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 de US$ 40.000 no item (b).

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

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.

Por necessidade de atualizar os valores dos seguros da Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994, uma vez que os valores já não estavam nos critérios estabelecidos pelo ATIT, ficando consideravelmente abaixo das quantias fixadas, o Mercosul instituiu a Resolução Mercosul/GMC nº 15/2014 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:

> Art. 1° - Estabelecer os seguintes valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional:
>
> - Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados: US$ 50.000 por pessoa, US$ 30.000 por danos materiais e US$ 200.000 por acontecimento (catástrofe).
>
> - Responsabilidade civil por danos a passageiros: US$ 50.000 por pessoa e US$ 240.000 por acontecimento (catástrofe). Para bagagem US$1.000 por pessoa e US$ 10.000 por acontecimento (catástrofe) (MERCOSUL, 2014b, não paginado).

Quanto ao Brasil, o país é regulado 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 8/1989 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 RCTR-VI 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. Esta Circular foi alterada pela Circular SUSEP nº 471/2013, que redefine as importâncias seguradas e limites máximos de responsabilidade e apresenta-se como:

> 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, 1989, não paginado).

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

Há ainda a normativa a Resolução ANTT 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 na posse do seu bilhete de passagem, passe ou cortesia, além do Seguro DPVAT, deverá estar garantido por seguro de responsabilidade civil como definido no art. 4º. 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. Posteriormente, esta 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.

Na Argentina, o Decreto nº 958/1992 regulamenta a prestação do serviço de transporte de passageiros e obriga à contratação de seguros que cubram os riscos vinculados à prestação dos serviços. Ainda, a Resolução SSN nº 25.429/1997 regulamenta os requisitos mínimos a serem preenchidos pelas entidades seguradoras que pretendam oferecer as coberturas aos prestadores de serviços de transporte público de passageiros, inclusive quanto ao capital mínimo das referidas empresas e as condições mínimas de cobertura que deverão ser respeitados, ao passo que a Resolução SSN nº 25.460/1997 estabelece os prazos mínimos de vigência dos contratos de seguro.

Para o transporte internacional por rodovia, os valores cobertos para danos a pessoas transportadas e não transportadas estão estabelecidos na Resolução SSN nº 25.281/1997:

> CONDIÇÕES GERAIS
>
> 1 – Finalidade do seguro
>
> 1: 1 - O objetivo deste contrato de seguro é, nos termos dessas condições gerais, definir as condições particulares que lhes são inerentes e o Acordo Internacional de Transporte Terrestre dos Países do Cone Sul, para indenizar ou reembolsar ao segurado os montantes para os quais foi civilmente responsável, em uma sentença judicial executada ou em um acordo expressamente autorizado pela companhia de seguros para eventos ocorridos durante o prazo do seguro e relacionados a:
>
> 1.1.1. - Morte, danos pessoais e/ou materiais causados aos passageiros.
>
> 1.1.2. - Morte, danos pessoais e/ou materiais causados a terceiros não transportados, exceto pela carga.
>
> 1.2. - O presente seguro garantirá o pagamento de custas judiciais e honorários advocatícios pela defesa do segurado e da vítima, neste último caso desde que o pagamento tenha sido imposto ao segurado por uma decisão judicial definitiva ou por operação judicial ou extrajudicial, observados nos seguintes termos.
>
> 1.2.1. - Em proporção ao montante segurado estabelecido na apólice e à diferença entre esse valor e o valor pelo qual o segurado é civilmente responsável nos termos da subsecção 1.1. desta cláusula, nos casos em que os custos e taxas foram devidos.
>
> 1.2.1.1. - Ao advogado da vítima.
>
> 1.2.1.2. - Ao advogado do segurado designado pela seguradora e aceito por este.
>
> 1.2.1 .3. - O advogado designado pelo segurado com autorização prévia e expressa da seguradora.

1.2.2. - Os honorários dos advogados serão inteiramente para a conta de cada uma das partes, seguradoras e seguradas, quando cada uma nomear o advogado.

1.3. - Passageiro é entendido como qualquer pessoa transportada que seja possuidora de um bilhete ou estiver incluída na lista de passageiros do veículo segurado.

1.4- O segurado é entendido, para os fins das responsabilidades cobertas, como o proprietário do veículo segurado, o operador de transporte e/ou o motorista do veículo devidamente autorizado.

2 – Riscos cobertos

O risco coberto é considerado a responsabilidade civil do segurado (de acordo com o disposto na cláusula 1.) e decorrente de danos materiais ou pessoais causados pelo veículo transportador discriminado nesta apólice ou pela carga nele transportada, para pessoas ou coisas transportadas ou não, exceto os danos à carga nele transportada.

Entende-se por veículos a definição dada pelo artigo 1, alínea e), do capítulo 1 do Anexo II da Convenção sobre o Transporte Internacional Terrestre.

3 – Âmbito geográfico

As disposições deste contrato de seguro apenas se aplicam a eventos ocorridos fora do território nacional de cada país, a menos que um país signatário do acordo resolva aplicá-lo também ao território nacional.

4 – Riscos não cobertos

4.1 - O presente contrato não cobre reclamações relacionadas a responsabilidades decorrentes de:

a) Dolo ou culpa grave do segurado, seus representantes ou agentes, exceto no caso de um motorista que esteja ao serviço do proprietário do veículo segurado ou empresário de transporte, em cujo caso a seguradora poderá sub-rogar os direitos e ações da vítima contra o motorista, até o valor indenizado.

b) Radiação ionizante ou qualquer outro tipo de emanação que surja na produção, transporte, utilização ou neutralização de materiais de fissão ou fusão ou seus resíduos, bem como qualquer evento resultante da energia nuclear, para fins pacíficos ou bélicos.

c) Furto, roubo ou apropriação indevida do veículo transportador.

d) Tentativa do segurado, seus representantes e/ou agentes, em obter benefícios ilícitos do seguro a que este contrato se refere.

e) Atos de hostilidade ou guerra, rebelião, insurreição, revolução, confisco, nacionalização, destruição ou requisição proveniente de qualquer ato de autoridade de fato ou de direito, civil ou militar e, em geral, todo e qualquer ato ou consequência desses atos, bem como os atos praticados por qualquer pessoa que atue em nome de, ou em relação a qualquer organização cujas atividades derrubem o governo pela força ou instiguem sua derrubada pela perturbação da ordem política ou social do país, por meio de atos de terrorismo, guerra revolucionária, subversão ou guerrilha, tumulto popular, greve, *lock-out*.

f) Multas e/ou fianças.

g) Despesas e honorários incorridos em ações ou processos criminais.

h) Danos causados ao segurado, seus ascendentes, descendentes ou cônjuge, bem como qualquer parente que resida ou que seja economicamente dependente dele.

i) Danos causados a sócios, empregados e dependentes do segurado, com motivo ou em ocasião de trabalho.

j) Condução do veículo pelo segurado, seus dependentes ou terceiros indicados por ele, sem sua própria permissão legal para o veículo segurado.

k) Quando o veículo destina-se a fins distintos dos permitidos.

l) Quando o veículo segurado é conduzido por uma pessoa em estado de embriaguez ou sob a influência de qualquer droga que produza efeitos desinibidores, alucinógenos ou soníferos. Também exclui a responsabilidade assumida quando o motorista se recusa a fazer o teste de alcoolemia, tendo sido requisitado a fazê-lo por uma autoridade competente.

m) Danos nas pontes, balanças, viadutos, estradas e tudo o que puder existir sobre ou sob elas, devido ao peso ou tamanho da carga transportada, contrariamente às disposições legais ou regulamentares.

n) Danos causados a terceiros em acidentes de trânsito após o qual o motorista do veículo segurado fuja.

o) Terremoto, tremores, movimentos telúricos, erupção vulcânica, inundação e furacão.

p) Comprovação de que o segurado ou qualquer outra pessoa, agindo por conta própria, dificulte o exercício dos direitos da seguradora estabelecidos nesta apólice.

q) Danos causados como resultado de corridas, desafios ou competições de qualquer natureza em que o veículo segurado participe ou seus atos preparatórios.

r) Danos aos bens de terceiros em poder do segurado, para guarda ou custódia, uso, manipulação ou execução de qualquer trabalho.

s) Danos a bens de terceiros em poder do segurado para o seu transporte, exceto pela bagagem de propriedade dos passageiros no veículo segurado.

t) Acidentes ocorridos devido ao excesso de capacidade, volume, peso, dimensão da carga, que violem disposições legais ou regulamentares, bem como acidentes causados por cargas inadequadas e deficiência de embalagens.

u) Responsabilidade assumida pelo segurado por contrato ou convenções com terceiros, que não seja o de transporte.

v) Danos sofridos por pessoas transportadas em locais que não sejam especificamente destinados ou apropriados para esse fim.

x) Danos que ocorram no trânsito do veículo através de rotas e/ou estradas não autorizadas, exceto em caso de força maior.

4.2. - Nos casos das cláusulas de exclusão das letras (j), (l), (n) e (x), a seguradora pagará as indenizações correspondentes, dentro dos capitais segurados, repetindo os respectivos valores contra o segurado e/ou todos aqueles que civilmente são responsáveis pelo dano sub-rogado nas ações e direitos dos indenizados.

> 5 – Somas seguradas e limites máximos de responsabilidade:
>
> 5.1 - Os seguintes são os valores assegurados e os máximos de responsabilidade, por veículo e por evento.
>
> 5.1.1. - Para danos a terceiros não transportados:
>
> a) Morte e/ou danos pessoais – US$ 20.000 - por pessoa
>
> b) danos materiais – US$ 15.000 - por bem:
>
> 5.1.1.1. - No caso de várias reclamações relacionadas ao mesmo evento, a responsabilidade da seguradora pela cobertura no subitem 5.1.1 é limitado a US$ 120.000.
>
> 5.1.2. - Para danos aos passageiros:
>
> a) Morte e/ou danos pessoais – US$ 20.000 - por pessoa
>
> b) Danos materiais – US$ 500 - por pessoa.
>
> 5.1.2.1. - Na hipótese de várias reclamações relacionadas ao mesmo evento, a responsabilidade da entidade seguradora, para a cobertura prevista no subitem 5.1.2, é limitada a:
>
> a) Morte e/ou danos pessoais: US$ 200.000
>
> b) Danos materiais – US$ 10.000.
>
> 5.2. -Apesar da determinação dos valores previstos no ponto 5.1 desta cláusula, podem ser acordados limites de soma segurada mais elevada entre segurado e seguradora, através de uma cláusula específica a ser incluída nesta apólice: aqueles que se tornarão os limites máximos de responsabilidade assumidos pela seguradora por veículo e evento.
>
> 6 – Pagamento do prêmio
>
> Entende-se e concorda-se que o pagamento do prêmio para esta apólice será feito antes do início da vigência desta, em dólares dos Estados Unidos da América, observada a legislação nacional de cada país. O pagamento do prêmio é uma condição indispensável para o início da cobertura proposta nesta apólice.
>
> 7 – Danos não indenizáveis
>
> Além das exclusões previstas nesta apólice, não serão reclamações indenizáveis aquelas resultantes de:
>
> a) Reconhecimento de culpa ou de direitos de indenização ou realização de transações de qualquer tipo formalizadas pelo segurado sem a autorização por escrito do segurador;
>
> b) Um contra processo que é consequência de ter iniciado processos judiciais por danos que possam ter sido causados por um evento coberto por esta apólice sem ter previamente obtido o consentimento por escrito da seguradora (ARGENTINA, 1997, não paginado, tradução nossa).

Para a Venezuela, os valores das coberturas estão estabelecidos na já mencionada Disposição Sudeaseg nº 2.751/2012, que repete os valores previstos no Acordo firmado com aquele país:

> Artigo 5
>
> 1. Os valores mínimos de cobertura estabelecidos por este Acordo são os seguintes:
>
> a) para danos a terceiros não transportados:
>
> a.1) morte e danos pessoais: US$ 20,000.00 por pessoa;
>
> a.2) danos materiais: US$ 15,000.00 por bem;
>
> Limite por sinistro ou catástrofe: US$ 120,000.00
>
> b) para danos a passageiros:
>
> b.1) morte e/ou danos pessoais: US$ 20,000.00 por pessoa;
>
> b.2) danos materiais: US$ 500.00 por passageiro;
>
> Limite por sinistro ou catástrofe: US$ 200,000.00, para morte e/ou danos pessoais e US$ 10,000.00 para danos materiais.
>
> 2. Poderão ser livremente acordados entre segurados e seguradoras valores de coberturas superiores aos mínimos constantes neste Acordo. (SUDEASEG, 2012, não paginado, tradução nossa).

Na Tabela 25 e na Tabela 26 especificam-se os valores cobertos pelos seguros para fins de comparação.

	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (para Bolívia, Chile, Paraguai e Peru)	$ 20.000,00	$ 15.000,00	$ 120.000,00
ATIT (para Argentina, Brasil e Uruguai)	$ 50.000,00	$ 30.000,00	$ 200.000,00
Mercosul	$ 50.000,00	$ 30.000,00	$ 200.000,00
Argentina	$ 20.000,00	$ 15.000,00	$ 120.000,00
Brasil (para Bolívia, Chile, Paraguai e Peru)	$ 20.000,00	$ 15.000,00	$ 120.000,00
Brasil (para Argentina e Uruguai)	$ 50.000,00	$ 30.000,00	$ 200.000,00
Venezuela	$ 20.000,00	$ 15.000,00	$ 120.000,00

Tabela 25 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (para Bolívia, Chile, Paraguai e Peru)	$ 20.000,00	$ 500,00	US$ 200.000 para danos pessoais e US$ 10.000 para danos materiais
ATIT (para Argentina, Brasil e Uruguai)	$ 50.000,00	$ 50.000,00	US$ 240.000 para danos pessoais e US$ 10.000 para danos materiais
Mercosul	$ 50.000,00	Não consta	$ 240.000,00
Argentina	$ 20.000,00	$ 500,00	US$ 200.000 para danos pessoais e US$ 10.000 para danos materiais

	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
Brasil (para Bolívia e Paraguai)	$ 20.000,00	$ 500,00	US$ 200.000 para danos pessoais e US$ 10.000 para danos materiais
Venezuela	$ 20.000,00	$ 500,00	US$ 200.000 para danos pessoais e US$ 10.000 para danos materiais

Tabela 26 – Responsabilidade civil por danos a passageiros

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Item	Mercosul	Argentina	Brasil	Venezuela
Seguros relativos a cargas e mercadorias	Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997	Lei nº 24.653/1999 Resolução SSN nº 27.033/1999 Resolução ST nº 263/1990 Resolução ST nº 48/1995 Resolução SSN nº 25.281/1997	Decreto-Lei nº 73/1966 Decreto nº 61.867/1967 Decreto nº 1.866/1996 Circular SUSEP nº 216/2002 Circular SUSEP nº 421/2011 Resolução CNSP nº 17/1988 Resolução CNSP nº 219/2010	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga Providência SSN nº 2.751/2012
Seguros relativos a pessoas e a terceiros	Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 Resolução Mercosul/GMC nº 15/2014	Decreto nº 958/1992 Resolução SSN nº 25.429/1997 Resolução SSN nº 25.460/1997 Resolução SSN nº 25.281/1997	Resolução Contran nº 238/2007 Circular SUSEP nº 8/1989 Circular SUSEP nº 10/1995 Circular SUSEP nº 76/1999 Circular SUSEP nº 171/2001 Circular SUSEP nº 471/2013 Circular SUSEP nº 488/2014 Resolução ANTT nº 19/2002 Resolução ANTT nº 442/2004 Resolução ANTT nº 5.083/2016	Providência nº 2.751/2012

Quadro 4 – Itens analisados e lista de normas identificadas
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).

Em relação a normativas internacionais referentes ao tema, destaca-se, inicialmente, a Convenção da Basiléia sobre o Controle dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, de 1989 – ratificada no Brasil pelo Decreto nº 875/1993, na Argentina pela Lei nº 23.992/1991 e na Venezuela através de publicação na Gaceta Oficial nº 36.396, de 16 de fevereiro de 1998 –, que promove a gestão responsável desses resíduos. A Convenção garante o direito de qualquer país signatário de controlar o fluxo em seu território de resíduos categorizados como perigosos, de acordo com suas normativas nacionais. É válido ressaltar que através da Lei nº 26.664/2011 a Argentina aprovou uma Emenda ao Convênio da Basiléia, estabelecendo algumas restrições aos movimentos transfronteiriços de produtos perigosos.

Tendo em vista que, atualmente, a Venezuela não compõe nenhum bloco econômico, e também não é signatária do ATIT, fica a cargo de suas normativas internas, e da Convenção da Basiléia supracitada, a regulamentação do transporte de produtos perigosos internacional. Já a Argentina, além de ter internalizado o ATIT, é Estado-Parte do Mercosul, o qual estabelece diretrizes relacionadas ao presente estudo.

O Mercosul versa de maneira ampla sobre o tema e serve de guia para seus Países-Membros. 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, atualizada pela Decisão Mercosul/CMC nº 32/2007, aprova o Acordo sobre Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul; nele são dispostas regras gerais relativas ao tema, exigindo que as mercadorias perigosas sejam colocadas 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 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, transbordo, limpeza e 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 e 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 a ocorrência à autoridade de trânsito, ou outra autoridade pública mais próxima, pelo meio disponível mais rápido, detalhando a ocorrência, o local, as classes e 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, de equipamentos e de 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 e fornecer 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 art. 79 (BRASIL, 1996a).

Pela Decisão Mercosul/CMC nº 14/1994, foi incluído o art. 11 ao Acordo prevendo o estabelecimento de Comissões de Especialistas, os quais se reunirão em intervalos não superior a dois anos, e, em cada caso, designarão um dos Estados-Partes como coordenador.

A Resolução Mercosul/GMC nº 10/2000 aprovou as “Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Mercosul”. Nela se objetiva orientar a autoridade competente de fiscalização na aplicação dos dispositivos legais que compõem o Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul (Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994).

É exigida a fiscalização do transporte, que inclui documentação (declaração de carga; instruções escritas ou ficha de emergência; certificados de capacitação; documento que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito; documento original que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor do veículo e autorizações dos organismos competentes do Estado-Parte de origem); identificação das unidades de transporte, verificando os elementos indicativos de risco; painel de segurança; rótulos de risco; e condições do veículo.

Há, além das citadas anteriormente, a Resolução Mercosul/GMC nº 6/1998, que dispõe sobre o procedimento uniforme de controle do transporte de produtos perigosos entre

os Estados-Partes do bloco. E há também a Decisão Mercosul/CMC nº 8/1997, que estabelece o Regime de Infrações e Sanções do Acordo sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul, analisada no tema Infrações e Sanções.

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

- Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988 – Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.
- Decreto nº 1.797, de 25 de janeiro de 1996 – Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994 (internalização da Decisão 002/1994/CMC).
- 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 e atribui ao Ministério dos Transportes a competência para atualização do Regulamento, além disso, 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, expedidor, destinatário e do transportador e dispõe sobre a fiscalização e sobre 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.

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 do transporte de produtos perigosos em âmbito nacional deverão assumir 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 a influência do Livro Laranja da ONU na elaboração e determinação dos documentos. A diferença entre os dois se evidencia no 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 surge com a Lei nº 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 discorre sobre a classificação dos produtos; sobre a 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 auto reagentes, peróxidos orgânicos, substâncias infectantes e radioativos. Aborda, também, os procedimentos de expedição que incluem marcação e rotulagem, identificação de unidades de transporte e de carga e documentação, além de exigências para fabricação e ensaio de embalagens e prescrições relativas às operações de transporte.

Adicionalmente a estas resoluções, têm-se 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 serão analisados no tema Infrações e Sanções.

Na Argentina as normativas vigentes que regulamentam o transporte de produtos perigosos são:

- Decreto nº 779, de 20 de novembro de 1995 – regulamenta a Lei nº 24.449/1995 (Lei de Trânsito) e estabelece as condições para o transporte rodoviário de produtos perigosos em seu Anexo S ("Regulamento Geral para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos").
- Resolução ST nº 195, de 25 de junho de 1997 – incorpora normas técnicas ao Regulamento Geral para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.
- Resolução ST nº 110, de 5 de dezembro de 1997 – estabelece o curso de capacitação básica obrigatório para condutores de veículos empregados no transporte rodoviário de produtos perigosos.
- Resolução ST nº 208, de 15 de junho de 1999 – incorpora o regime de infrações e sanções disposto no Acordo para Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos do Mercosul (aprovado pela Decisão nº 8/1997/CMC) ao Regulamento Geral para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.
- Lei nº 24.051, de 17 de janeiro de 1992 (regulamentada pelo Decreto nº 831/1993) – normatiza as atividades de geração, manipulação, transporte, tratamento e disposição final dos resíduos perigosos.

Pode-se dizer que a norma que rege o tema de maneira mais abrangente na Argentina é o Regulamento Geral para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (anexo S do Decreto nº 779/1995); é parte deste instrumento normativo o Acordo sobre Transporte de Mercadorias Perigosas e seus Anexos (expresso através da Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994).

Fica disposto que, para o transporte, mercadorias perigosas serão colocadas em embalagens ou equipamentos identificados de acordo com o estabelecido nas Recomendações das Nações Unidas para o Transporte de Produtos Perigosos. O Regulamento também determina as condições dos veículos e equipamentos destinados a este serviço, além do acondicionamento, carga, descarga, armazenamento e operações de transporte das mercadorias perigosas. O Regulamento também estipula medidas quanto ao itinerário dos transportadores.

Em sua seção IV são dispostas as exigências relativas ao pessoal envolvido na operação de transporte. Os condutores devem possuir um certificado de formação profissional expedido pela autoridade competente, além das demais habilitações exigidas pelas normas de trânsito. Para obter tal certificado, o condutor deverá ser aprovado em um curso de capacitação obrigatório (disposto na Resolução ST nº 110/1997). Cabe ao condutor garantir o transporte seguro das mercadorias, mas não são de sua incumbência as operações de carga, descarga e transbordo dos produtos perigosos, a menos que tenha sido orientado para tanto.

No capítulo IV estão contemplados os procedimentos em caso de emergência e no capítulo V ficam estabelecidos os deveres, obrigações e responsabilidades dos fabricantes de veículos, equipamentos e produtos, do contratante, do expedidor, do destinatário e do transportador. Cabe ao expedidor disponibilizar ao transportador os documentos exigíveis para o transporte de produtos perigosos; fornecer todas as informações relativas ao produto (riscos, medidas de segurança); entregar as mercadorias devidamente rotuladas, etiquetadas e acondicionadas de acordo com as especificações do fabricante; e não aceitar o uso de veículos

e equipamentos inadequados ou em mal estado de conservação. As operações de carga e descarga dos produtos são responsabilidade do expedidor e do destinatário.

Ao transportador ficam atribuídas: a adequada manutenção e utilização dos veículos e equipamentos; a supervisão das operações executadas pelo expedidor e destinatário; a obtenção dos documentos necessários para o transporte de produtos perigosos; a instrução do pessoal envolvido na operação de transporte sobre a correta utilização dos equipamentos necessários para situações de emergência; e o fornecimento, ao seu pessoal, dos trajes e equipamentos de segurança recomendados. Se o transportador, por algum motivo, for impedido (pelo expedidor ou destinatário) de acompanhar as operações de carga ou descarga, estará eximido da responsabilidade por acidentes ou falhas que ocorrerem devido ao mal acondicionamento da mercadoria.

Por fim, a norma regula o processo de fiscalização, realizado pelas autoridades competentes, das normas e instruções aplicáveis ao transporte de produtos perigosos. Fica a cargo da Comisión Nacional del Transito y la Seguridad Vial a aplicação do Regulamento.

Dentre as outras normativas argentinas analisadas, a Resolução ST nº 195/1997 (e suas posteriores regulamentações) incorpora normas técnicas ao Regulamento Geral. No Anexo I da Resolução ficam determinadas, entre outras indicações: a classificação e definição das classes de produtos perigosos; as disposições técnicas relativas aos veículos, equipamentos, serviços e transporte; as disposições particulares para cada classe de produtos; a lista de produtos perigosos com os respectivos códigos numéricos estabelecidos pela ONU; os elementos identificativos dos riscos, expressos nas embalagens ou no próprio veículo por meio de rótulos e placas; as exigências relativas às embalagens e recipientes, suas condições de transporte, manipulação e armazenamento; e disposições relativas aos Recipientes Intermediários para Granel (RIG).

Fica estabelecido também que a Resolução ST nº 720/1987 (que contempla a lista de materiais perigosos, tabela de incompatibilidades de materiais entre si, guia de emergência e os elementos identificativos dos veículos e embalagens) será aplicada suplementarmente no que tange aos aspectos técnicos não contemplados no Anexo I da a Resolução ST nº 195/1997.

A Resolução ST nº 110/1997 e suas posteriores regulamentações incorporam ao Regulamento Geral o Programa de Curso de Capacitação Básico Obrigatório para Condutores de Veículos empregados no Transporte Rodoviário de Mercadorias Perigosas (expresso no Anexo I dessa Resolução). Em seu art. 7º fica estabelecido que a aprovação no Curso de Capacitação Básico Obrigatório é requisito para a expedição da Licença Nacional Habilitante dos condutores envolvidos no transporte rodoviário de produtos perigosos. Ainda, a Resolução em comento estabelece que a ex-Secretaría de Transporte (cujas atividades foram incorporadas pelo Ministério de Transporte) é encarregada de garantir que o transporte de mercadorias e resíduos perigosos se realize nas máximas condições de segurança.

Por fim, a Resolução ST nº 208/1999 incorpora ao Regulamento Geral o regime de infrações e sanções estabelecido pelo Mercosul em sua Decisão nº 8/1997/CMC. Esta normativa é melhor delineada no tópico Infrações e Sanções do presente Relatório.

Observa-se harmonia das normativas brasileiras e argentinas quanto ao tema. É possível verificar também que os países apresentam alinhamento em relação às normativas do Mercosul. Tanto o Brasil como a Argentina possuem regulamentos bastante precisos em relação

ao transporte de produtos perigosos. Nas legislações argentina e brasileira há, também, diversas normas que complementam os regulamentos gerais e estabelecem instruções, condições e requisitos tanto para os veículos utilizados no transporte de materiais perigosos, quanto para os transportadores e pessoal envolvido na prestação do serviço.

Por outro lado, a Venezuela apresenta pouca regulamentação quanto ao transporte de produtos perigosos. Em sua LTT fica definido que produtos perigosos são classificados como cargas de alto risco. O capítulo VIII da LTT estabelece que os veículos destinados ao transporte deste tipo de carga devem ser construídos, acondicionados e mantidos conforme as Normas do Sistema Nacional de Qualidade da Venezuela (expressas na Lei Orgânica do Sistema Venezuelano para Qualidade). Dispõe a LTT, ainda, que para o transporte de carga de alto risco os condutores deverão possuir "Título profissional" (concedido a pessoas maiores de 30 anos que conduzam veículos com fins lucrativos) e certificado de aprovação do "curso de condução de veículos de carga de alto risco".

Os requisitos e condições para a condução de veículos destinados ao transporte de carga de alto risco, assim como a obrigação de realizar cursos e exames para realizar tal serviço, são dispostos no Regulamento da Lei de Trânsito.

Na Venezuela há também a Lei sobre substâncias, materiais e resíduos perigosos, publicada na Gaceta Oficial nº 5.554, de 13 de novembro de 2001, que regula a geração, uso, coleta, armazenamento, transporte, tratamento e disposição final dos produtos e resíduos perigosos, porém, pouco é abordado em relação ao transporte em si, ficando estabelecidos apenas os documentos necessários para o serviço (que serão detalhados mais abaixo) e as condições que devem atender os veículos que realizam o transporte de mercadorias perigosas. O art. 10 da Lei estipula que as substâncias, materiais e resíduos perigosos são classificados de acordo com os sistemas da ONU no país. Dispõe, também, que:

> Art. 30 – O transporte de substâncias ou materiais perigosos deverá realizar-se em condições que garantam seu translado seguro, cumprindo com as disposições desta Lei e das estabelecidas na regulamentação técnica. [...]. As unidades de transporte devem identificar-se conforme o estabelecido na regulamentação técnica que rege a matéria, notificando previamente sua rota de mobilização aos órgãos competentes.
>
> Art. 31 – Não se poderão transportar substâncias, materiais ou resíduos perigosos em veículos dedicados ao transporte de passageiros, alimentos, animais, água potável ou outros bens de consumo suscetíveis a contaminação. Tampouco se poderá transladar em um mesmo veículo substâncias, materiais e resíduos perigosos diferentes que sejam incompatíveis entre si [...].
>
> Art. 32 – O desenho e localização do lugar de armazenamento de substâncias ou materiais perigosos devem ser realizados de acordo com a natureza dos materiais a serem armazenados [...] (VENEZUELA, 2001, não paginado, tradução nossa).

Nas disposições finais da Lei fica estabelecido que o Executivo Nacional, por meio do Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, proverá os meios adequados às aduanas e pontos de controle que controlam o armazenamento e o transporte das substâncias, materiais e resíduos perigosos.

A regulamentação deste tema na Venezuela é feita também através da Comisión Venezolana de Normas Industriales (Covenin). Dentre as normativas analisadas estão: Norma

Coveninnº 2.670/2001; Norma Coveninnº 3.059/2002; Norma Coveninnº 3.060/2002; Norma Coveninnº 3.061/2002.

A primeira contempla um Guia de resposta a emergências, que aborda procedimentos a serem seguidos em caso de acidentes com produtos perigosos. A Norma nº 3.059/2002 trata da elaboração de uma Ficha de Dados de Segurança dos Materiais (HDSM) por parte dos prestadores do serviço a fim de difundir informações entre os manipuladores de substâncias perigosas. Já a Norma nº 3.060/2002 estabelece a classificação de riscos, os símbolos e as dimensões dos sinais de identificação que devem ser utilizados para os materiais perigosos; também traz um Anexo com o sistema de identificação de riscos dos produtos para resposta a emergências. Por fim, a Norma nº 3.061/2002 estabelece os requisitos mínimos de conhecimento que devem possuir os transportadores e manejadores de materiais perigosos e prevê que o pessoal envolvido no serviço deve receber treinamento que os habilite a identificar materiais perigosos, manejar, armazenar e transportar de maneira segura os produtos.

Observa-se que a regulamentação venezuelana sobre o tema não traz de maneira clara os requisitos para o transporte internacional. Fica a cargo da normativa interna o regramento dos procedimentos a serem seguidos quanto à realização do transporte de mercadorias perigosas.

Assim, não havendo um manual que unifique os procedimentos para todos os países analisados, percebe-se a necessidade de harmonização dos requisitos exigidos em cada país em relação ao transporte de produtos perigosos. Para analisar 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 a classificação e as demais diretrizes e regulamentações sobre produtos perigosos adotadas pelos países. O Brasil informa que 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, testes, métodos e procedimentos que são utilizados na atualização das Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Regulamento Modelo e no Livro Laranja.

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

A Argentina utiliza a Publicação ST/SG/AC. 10/1/Rev.7, do Comitê de Especialistas em Transporte de Mercadorias Perigosas das Nações Unidas, conforme disposto na Resolução ST nº 195/1997. A partir dessa normativa as classes de produtos perigosos ficam identificadas em acordo com a divisão brasileira.

Na Venezuela não foi localizada menção sobre qual manual, publicação ou versão do Livro Laranja é utilizado como base de regulamentação do transporte de produtos perigosos no país.

Quanto à documentação exigida, no Brasil a Resolução ANTT nº 3.665/2011 define que:

> 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).

A Argentina exige a documentação disposta no Anexo S do Decreto nº 779/1995:

> Art. 35 – Sem prejuízo das normas relativas ao transporte e ao trânsito, às mercadorias transportadas e às disposições fiscais, os veículos automotores transportando mercadorias perigosas apenas poderão circular portando os seguintes documentos:
>
> a) Declaração de carga legível emitida pelo expedidor, contendo as seguintes informações sobre o produto perigoso transportado:

i) a denominação apropriada para o transporte, a classe ou divisão acompanhada, se for o caso, do grupo de compatibilidade, e o número da ONU nessa ordem;

ii) o grupo de embalagem se corresponder;

iii) declaração, emitida pelo expedidor de acordo com a legislação vigente, que o produto está adequadamente acondicionado para suportar os riscos normais de carga, descarga, estiva, transbordo e transporte, e que cumpre com a regulamentação em vigor;

b) Instruções escritas (Fichas de Intervenção em caso de Emergência), prevendo qualquer acidente, que especifique de forma concisa:

i) a natureza do perigo apresentado pelas mercadorias perigosas transportadas, assim como as medidas de emergência;

ii) as disposições aplicáveis no caso de uma pessoa entrar em contato com os materiais transportados ou com as mercadorias que possam desprender-se dos mesmos;

iii) as medidas que devem ser tomadas em caso de incêndio e, em particular, os meios de supressão de fogo que não devem ser empregados;

iv) as medidas que devem ser tomadas em caso de ruptura ou deterioração das embalagens ou cisternas, ou em caso de escape ou derramamento das mercadorias perigosas transportadas;

v) na impossibilidade do veículo de continuar o percurso, as medidas necessárias para realização do transbordo da carga, ou quando for o caso, as restrições de manipulação da mesma;

vi) telefones de emergência dos corpos de bombeiros, órgãos policiais, de defesa civil, de meio ambiente e, quando for o caso, dos órgãos competentes para as Classes 1 e 7, no caminho do itinerário.

Essas instruções serão proporcionadas pelo expedidor da carga conforme as informações proporcionadas pelo fabricante ou importador do produto transportado.

c) no transporte de substâncias a granel, o original do certificado de habilitação para o transporte de mercadorias perigosas do veículo e dos equipamentos, expedido pela autoridade competente;

d) o elemento ou documento probatório que o veículo cumpre com a Revisão Técnica Obrigatória;

e) documento original que valide o curso de capacitação básico obrigatório atualizado do condutor de veículos empregados no transporte rodoviário de mercadorias perigosas.

Na documentação descrita acima se considera que:

1.- A informação referida no inciso a) deste artigo pode constar no documento fiscal referente ao produto transportado ou em qualquer outro documento que acompanha a expedição.

Se forem enumeradas em um mesmo documentos mercadorias perigosas e não perigosas, aquelas devem ser colocadas primeiro ou ser destacadas de outra maneira.

> 2.- O certificado de habilitação referido na alínea c) deste artigo perderá validez quando o veículo ou o equipamento:
>
> a) tiver suas características alteradas;
>
> b) não obtiver aprovação ao ser inspecionado;
>
> c) não for submetido a inspeção nas datas estipuladas;
>
> d) acidentado, não for submetido a nova inspeção, depois de sua recuperação.
>
> 3.- Quando houver evidências de que tenha ocorrido qualquer das alternativas previstas no numeral anterior, o certificado deve ser recolhido pela autoridade de fiscalização e remitido ao órgão que o tenha expedido.
>
> 4.- Os documentos estipulados neste artigo não eximem o transportador da responsabilidade direta por eventuais danos que o veículo ou equipamento possam causar a terceiros, nem exime o expedidor da responsabilidade pelos danos provocados pelas mercadorias, por negligência de sua parte (ARGENTINA, 1995, não paginado, tradução nossa).

Na Venezuela, a Lei sobre substâncias, materiais e resíduos perigosos estabelece que:

> Art. 30 – [...].
>
> Os condutores das unidades de transporte devem portar entre seus documentos: o plano de emergência, a ficha de segurança, acompanhada de dados técnicos, a apólice de seguro, a guia de despacho e o registro expedido pela autoridade competente, assim como os equipamentos necessários para atender qualquer contingência. As unidades de transporte devem identificar-se conforme o estabelecido na regulamentação técnica que rege o tema, notificando, previamente, a rota de transporte aos órgãos competentes (VENEZUELA, 2001, não paginado, tradução nossa).

E o Regulamento da Lei de Trânsito da Venezuela estipula também que:

> Art. 210 – Os condutores de veículos destinados ao transporte de mercadorias de alto risco, tais como combustíveis, explosivos, detonantes, cargas indivisíveis e materiais radioativos, transporte público e privado de pessoas e de mercadorias, transporte escolar, turístico, de ambulância, de bombeiros, de valores, policiais ou similares; além do Certificado Médico, devem obter e portar Certificado Psicológico vigente, expedido pela Federação de Psicólogos da Venezuela, [...], de acordo com os termos e condições estabelecidos na Resolução que dite o Ministerio de Transporte e Comunicaciones. (VENEZUELA, 1998, não paginado, tradução nossa).

A análise infere grandes disparidades entre os países, principalmente em relação a Venezuela quando comparada ao Brasil e à Argentina. Enquanto estes dois países apresentam vasta regulamentação sobre o tema e alinhamento com o estabelecido pelo Mercosul, no que tange às condições de transporte, aos documentos necessários e aos requisitos referentes aos veículos, equipamentos, transportadores e pessoal envolvido, a Venezuela se limita ao regulamento nacional, que carece de informações mais precisas relativas ao transporte rodoviário 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
Brasil	Decreto nº 875/1993
	Decreto nº 1.797/1996
	Decreto nº 96.044/1988
	Decreto-Lei nº 2.063/1983
	Decreto-lei nº 2.866/1998
	Portaria MT nº 22/2001
	Resolução ANTT nº 420/2004
	Resolução ANTT nº 3.665/2011
	Resolução ANTT nº 5.232/2016
Argentina	Lei n° 23.992/1991
	Lei nº 24.051/1992
	Lei n° 26.664/2011
	Decreto nº 779/1995
	Resolução ST n° 720/1987
	Resolução ST n° 110/1997
	Resolução ST n° 195/1997
	Resolução ST n° 208/1999
Venezuela	Lei de Transporte
	Regulamento da Lei de Trânsito
	Gaceta Oficial nº 5.554/2001
	Gaceta Oficial n° 36.396/1998
	Norma Coveninn° 2.670/2001
	Norma Coveninn° 3.059/2002
	Norma Coveninn° 3.060/2002
	Norma Coveninn° 3.061/2002

Quadro 5 – 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, é importante 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).

Entre as iniciativas em curso no Mercosul, por outro lado, 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 75/1997tem 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.

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. 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 trinta dias, seguindo, deste 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 Certificado de Inspeção Técnica Veicular (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, pode a vistoria 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; se as características originais dos veículos e seus agregados foram modificados e, caso constatada alguma alteração, se esta foi autorizada e regularizada; e se os equipamentos

obrigatórios dos veículos estão de acordo com o imposto pelas normas técnicas de cada um deles.

No que concerne à Argentina, o art. 34 da Lei nº 24.449/1995 determina que todos os veículos que utilizarem as vias públicas devem realizar a revisão técnica periódica para determinar o estado de funcionamento das peças e sistemas de segurança, bem como a emissão de poluentes.

O Decreto 779/1995, que regulamenta a Lei nº 24.449/1995, reafirma que todo veículo deve ser aprovado na RTO, podendo também ser submetido a uma Revisão Rápida e Aleatória (RRA) (fiscalização nas vias) (art. 34.1). Veículos novos possuem um prazo de 36 meses para realizar a primeira RTO (art. 34.2). A vigência do Certificado de Revisão Técnica (CRT) é de 24 meses, para veículos com até sete anos, e 12 meses para veículos com idades superiores a sete anos (art. 34.3).

O Anexo J do Decreto nº 779/1995 contém o Guia Para a Revisão Técnica. Conforme o Guia, são avaliados na RTO os seguintes itens:

a) luzes (Item 2);

b) fitas refletivas (Item 2.7);

c) luzes do painel (Item 2.8);

d) sistema de direção (Item 3);

e) sistema de freios (Item 4);

f) sistema de suspenção (Item 5);

g) chassi (Item 6);

h) aros e Pneus (Item 7 e 8);

i) estado geral do veículo (Item 9);

j) para-choque (Item 9.3);

k) portas (Item 9.4);

l) para-brisas (Item 9.4);

m) limpador de para-brisas (Item 9.8);

n) espelhos (Item 9.10);

o) tanque (Item 10.1 e 10.2);

p) velocímetro (Item 10.5.1);

q) tacômetro (Item 10.5.2);

r) buzina (Item 10.6);

s) emissão de ruídos (Item 10.7);

t) emissão de poluentes (Item 10.8, 10.9); e

u) extintores e equipamentos de reparos (11.2).

Após a inspeção, os centros de revisão avaliam o veículo classificando-o como aprovado, em condicional ou rejeitado. Caso seja aprovado, um adesivo de identificação é colado no para-brisas do veículo. As informações no adesivo devem ser idênticas às do CRT (art. 34.21 do Decreto 779/1995).

Na Venezuela, o art. 52 da Lei de Transporte Terrestre de 2008 (LTT/2008) dispõe que o INTT é o responsável por fazer a revisão técnica, mecânica e física dos veículos. Também é função da INTT estabelecer os requisitos e normas para o funcionamento das instalações de revisão (art. 53) e os respectivos procedimentos específicos (art. 54).

Conforme o art. 135 do Decreto nº 2.542/1998, as revisões técnicas são classificadas como periódicas, extraordinárias, avaliação de acidentes e revisão prévia ao registro do veículo. A frequência da revisão pode ser (art. 136):

a) Anual: para veículos de uso oficial, uso particular e motos.

b) Semestral: para veículos de transporte público de passageiros, transporte público e privado de cargas, transporte escolar e turístico.

c) Para veículos novos a revisão só é aplicada no segundo ano de idade do veículo.

A revisão deve ser feita em estações móveis ou fixas (art. 137). Após a inspeção é emitido um resultado que indica a avalição do veículo, este pode ser aprovado, aprovado com observações e recusado (art. 138).

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 a inspeção veicular é feita no país de origem do transportador e, uma vez certificada sua conformidade, deve ser aceita pelos países signatários do ATIT. Deste 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. O mesmo pode ser constatado no caso da Venezuela, que mesmo não sendo signatária do ATIT há disposto no art. 10, Anexo I do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga entre Brasil e Venezuela (Decreto nº 2.975/1999) que, cada Parte Contratante reconhece à outra o direito de exercer inspeção mecânica dos veículos habilitados.

6.5.1.1 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:

d) cinto de segurança;

e) sinalização de emergência;

f) fechaduras, dobradiças e portas laterais;

g) reservatórios de combustível, gargalos e conexões;

h) vidro de segurança laminado/temperado;

i) sistema limpador de para-brisa;

j) superfícies reflexivas;

k) ancoragem dos assentos;

l) deslocamento do sistema de controle da direção;

m) freio hidráulico de serviço, freio de emergência e freio de estacionamento;

n) espelho retrovisor;

o) 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).

No Brasil, o art. nº105 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 às medidas administrativas previstas no CTB.

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

a. Nos veículos automotores e ônibus elétricos:

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;

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

b. 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.

Na Argentina, o Titulo V da Lei de Trânsito e Segurança (Lei nº 24.449/1994) trata sobre as condições dos veículos. Conforme o art. 29, os veículos devem atender às seguintes exigências mínimas:

a. No geral:

1. sistema de freio, permanente, seguro e eficaz;
2. sistema de direção, permanente, seguro e eficaz;
3. sistema de suspenção que atenue os efeitos das irregularidades da via e contribua para a aderência e estabilidade do veículo;
4. sistemas de rodas com pneus de bom estado e elasticidade;
5. pneus reformados devem ser identificados como tal e usados conforme regulamentado;
6. estar construído com a mais adequada técnica de proteção aos ocupantes e sem elementos agressivos;
7. ter peso, dimensões e relação potência/peso adequados.

b. 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. quantidade de saídas de emergência em relação a quantidade de assentos;
2. motor com adequado isolamento térmico-acústico;
3. suspensão a ar nos serviços urbanos ou equivalente;
4. direção assistida;
5. câmbio automático;
6. Isolamento termo acústico retardador da propagação de chamas;
7. Assento do condutor desenhado ergonomicamente.

c. Veículos acoplados devem possuir um sistema de acoplamento/desacoplamento de emergência.

O art. 30 da mesma norma reproduz a lista de dispositivos mínimos de segurança para os veículos, quais sejam:

d. cintos de segurança e apoiador de cabeça;

e. para-choque e para-lamas;

f. limpador de para-brisa;

g. sistema de vidros retrovisores;

h. buzina;

i. vidros de segurança, para-brisas ou elementos transparentes similares;

j. proteção contra luz solar;

k. dispositivo de corte rápido de energia;

l. motor de ré;

m. faixas refletivas;

n. sistema de renovação de ar interior;

o. sistema de segurança quanto a abertura inesperada de portas;

p. trava de segurança para crianças na porta traseira;

q. sistema de controles e indicadores de painel (velocímetro, hodômetro, luzes);

r. Interruptores-fusívelautomáticos em quantidade suficiente e circuitos distintos;

s. ser desenhado, construído e equipado de modo que se dificulte o início e a propagação de incêndios. Não devendo propagar compostos tóxicos e que assegure a rápida evacuação das pessoas.

Na Venezuela, o art. 28 do Decreto nº 2.542/1998 dispõe que, para poderem circular, os veículos devem estar no mínimo equipados com:

a. dois faróis dianteiros, que permitam configuração baixa e alta;

b. luzes de estacionamento;

c. luz para iluminação da placa do veículo;

d. luz vermelha na parte traseira, para indicação de frenagem;

e. luzes indicadoras;

f. para-brisas;

g. limpadores de para-brisas;

h. velocímetro

i. buzina;

j. silenciador de escape;

k. sistema de freios;

l. espelhos retrovisores;

m. para-choques traseiro e dianteiro;

n. fitas refletivas;

o. pneu reserva com as ferramentas necessárias para instalá-lo.

Há também na Venezuela normas distintas para veículos de cargas e passageiros. A Norma Covenin nº 3355/1997 trata sobre as características mínimas dos veículos para transporte de passageiros, enquanto a Norma Covenin nº 2402/1997 aborda os requisitos para os veículos de carga.

Durante a análise foi possível notar diferenças na abordagem e na nomenclatura dos itens obrigatórios entre os países. A Tabela 27 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, à viabilidade e à conveniência de harmonização:

» Faixas refletivas: Brasil e Argentina internalizam a resolução Mercosul/GMC nº 64/2008 para o transporte internacional. Na Venezuela é mencionada a obrigatoriedade de faixa refletiva branca para indicar a largura do veículo, sem especificar maiores detalhes.

» Iluminação dos controles: Brasil e Argentina apresentam regulamentação quanto a este aspecto, regulando a localização, identificação e iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas-piloto. Não foi encontrado dispositivos semelhantes na Venezuela.

» Sistema de iluminação e sinalização: Tanto Brasil como Argentina apresentam normativa completa sobre o tema, definindo quantidade, cor, intensidade luminosa, entre outros. Na

Venezuela apenas é mencionado que os veículos devem possuir dois faróis que permitam ver objetos a distância de 150 metros, iluminador de placa e luz vermelha âmbar para freio. Os ônibus devem receber ainda oito luzes de contorno.

- Assentos e cinto de segurança: Obrigatoriedade de uso do cinto de segurança em todos os países analisados. Na Argentina ainda há a obrigatoriedade de sistema de alerta para uso do cinto.
- Saídas de emergência: A normativa brasileira se mostra mais completa, regulando o dispositivo para destruição dos vidros em janelas de emergência de veículos. A Argentina define quantidades e tamanho das saídas, relativo ao número de assentos no veículo. Já a Venezuela define quantidades fixa de saídas (uma porta e três janelas) e especifica as dimensões destas.
- *Kit* primeiros socorros: Na Argentina é exigido apenas no transporte de passageiros por ônibus. Não foi encontrada menção sobre o tema na Venezuela.
- Extintores: A norma brasileira é completa nesse aspecto. A Argentina também mostra normativa completa, definindo a fixação, quantidade e capacidade de carga dos extintores por tipo de veículo e peso. Não foram encontradas normativas na Venezuela.
- Velocímetro e controle de registro de velocidade: No Brasil o tacógrafo é exigido no transporte escolar, veículos de passageiros com mais de dez lugares e de carga com peso bruto superior a 4,5 t. Na Argentina, as novas unidades de veículos para passageiros e cargas devem possuir limitação automática de velocidade. Já na Venezuela o tacógrafo é obrigatório para veículos de carga e passageiros.
- *Air bag*: Obrigatório no Brasil para veículos leves. Na Argentina é obrigatório para todos os veículos novos. Não foi encontrada normativa que mencione o dispositivo na Venezuela.
- Para-choques: Norma detalhada no Brasil e na Argentina. Na Argentina, para-choques e carroceria não podem ser alterados em respeito ao desenho original de fábrica e devem atender normas especificas. A Venezuela menciona a obrigatoriedade e regulamenta a altura em relação ao solo.
- Espelhos retrovisores: A norma brasileira referencia regulamentos europeus para a especificação técnica dos espelhos, além disso, estabelece requisitos para o desempenho, fixação e instalação dos espelhos. A Argentina também regulamenta requisitos e especificações gerais, bem como regras de instalação, ensaios e certificação. A Venezuela apenas menciona que os espelhos devem permitir visualizar objetos à distância de até 70 metros.
- 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. A normativa Argentina regulamenta os requisitos técnicos, localização e métodos de ensaios. A Venezuela menciona a obrigatoriedade, sendo que o dispositivo deve seguir o desenho de fábrica.
- Buzina: A normativa brasileira e a argentina limitam o índice sonoro da buzina. Já a venezuelana diz que a buzina deve ser ouvida a uma distância de 100 metros.
- Roda sobressalente: O Brasil possui normativa detalhada quanto ao assunto. Não foram encontradas normas semelhantes nos outros países analisados. A Venezuela só menciona a obrigatoriedade.
- Equipamentos para reparo: macaco, chave de roda, chave de fenda e triângulo de sinalização são de porte obrigatório no Brasil. Na Argentina foi encontrada somente menção ao triângulo. A Venezuela especifica normas para o triângulo e diz que é necessário portar equipamentos para a troca da roda sobressalente, sem especificar quais.

- Pneus: No Brasil, os pneus devem estar em conformidade com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). A Argentina define a profundidade mínima das ranhuras, entre outras características. Os pneus devem seguir normas especificas do Instituto Argentino de Normalización y Certificación (IRAM). A Venezuela também traz normas, nas quais define resistência, dimensões, controle de qualidade, entre outros aspectos.
- Para-brisas: A normativa brasileira limita o tamanho das trincas nos para-brisas e estabelece que a transmissão luminosa não pode ser inferior a 75%. A Argentina define as especificações técnicas gerais, os ensaios e solicitação de certificação para vidros usados nos veículos. A Venezuela também dispõe de norma completa, regulamentando dimensões, espessura, resistência, entre outros.
- Tanque: Brasil e Argentina regulam a instalação de tanques suplementares. Não foram encontrados regulamentos semelhantes na Venezuela.
- Fixação de cargas: No Brasil há normas quanto à fixação de contêineres, toras de madeira bruta, sólidos a granel e para cargas amarradas. Não foram encontrados dispositivos semelhantes na Argentina. A Venezuela possui regras de distribuição e disposição da carga no veículo e obrigatoriedade de uso de lonas em cargas específicas.
- Sistema de freios e freio ABS: No Brasil e na Argentina o ABS é obrigatório para todos os veículos. Ambos os países regulamentam especificações e ensaios para aprovação e certificação do sistema de freios. Na Venezuela é exigido freio a ar para todos os veículos de passageiros e veículos de carga acima de 10 t.

ITEM	MERCOSUL	BRASIL[3]	ARGENTINA	VENEZUELA
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	Resolução ST n° 59/2011	Decreto nº 2.542/1998 (art. 28, 3, c)
Iluminação dos controles	Resolução Mercosul/GMC nº 083/1994	Resolução Contran nº 225/2007	Decreto nº 779/1995 (ANEXO 1, art. 30, n)	-
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	Decreto nº 779/1995 (ANEXO I)	Decreto nº 2.542/1998 (art. 28, 1) Norma Covenin nº 3355/1997 (4.34)
Assentos e cinto de segurança	Resolução Mercosul/GMCnº 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)	Decreto nº 779/1995 (ANEXO C) Lei nº 26.363/2008 (art. 29) Resolução ST n° 401/92 (ANEXO I, Inciso I, a até e)	Norma Covenin nº 1064/1979
Saídas de emergência	-	Resolução Contran nº 445/2013 (ANEXO VIII)	Decreto nº 779/1995 (ANEXO 1, art. 29, 7, c) Resolução ST n° 401/92 (ANEXO I, art.2, Inciso I, i e j / Inciso II d)	Norma Covenin nº 3355/1997 (4.20)
Kit primeiros socorros	-	-	Resolução ST n° 401/92 (ANEXO I, art.2, Inciso I, h / Inciso II, e)	
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	Decreto nº 779/1995 (ANEXO 1, art. 29, 6.2, b)	
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	Resolução SGT nº 19/2016	Decreto nº 2.542/1998 (146 a 149) Norma Covenin nº 3355/1997 (4.33)
Air bag	-	Lei nº 9.503/1997 (art. 105, VII) Lei nº 11.910/2008	Lei nº 26.363/2008	

3 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 alguma normativa com força impositiva.

ITEM	MERCOSUL	BRASIL[3]	ARGENTINA	VENEZUELA
		Resolução Contran nº 311/2009 Resolução Contran nº 394/2011 Resolução Contran nº 597/2016		
Para-choques	-	Resolução Contran nº 593/2016 Resolução Contran nº 674/2017	Decreto nº 779/1995 (ANEXO 1, art. 30, b)	Decreto nº 2.542/1998 (28, 3, b) Norma Covenin nº 2402/1997 (5.11)
Espelhos retrovisores	Resolução Mercosul/GMC032/1994	Resolução Contran nº 703/2017	Decreto nº 779/1995 (ANEXO E)	Decreto nº 2.542/1998 (28, 3, a)
Limpador de para-brisa	Resolução Mercosul/GMC nº 30/1994	Resolução Contran nº 224/2006	Decreto nº 779/1995 (ANEXO D)	Norma Covenin nº 2402/1997 (5.13.2)
Buzina	-	Resolução Contran nº 35/1998	Decreto nº 779/1995 (ANEXO 1, art. 30, e)	Decreto nº 2.542/1998 (28, 2, d)
Roda sobressalente	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)	Resolução Contran nº 540/2015		Decreto nº 2.542/1998 (28, 3, d)
Equipamentos para reparos	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)	Resolução Contran nº 14/1998	Decreto nº 779/1995 (ANEXO J, 11.2)	Decreto nº 2.542/1998 (28, 3, d) Norma Covenin nº 3604/2000
Pneus	Resolução Mercosul/GMC nº 065/1992	Resolução Contran nº 558/1980 Resolução Contran nº 62/1998 Resolução Contran nº 492/2014	Decreto nº 779/1995 (ANEXO 1, art. 29, a, 4)	Norma Covenin nº 663/1996 Norma Covenin nº 1352/1997
Vidro para-brisas	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.5)	Lei nº 9.503/1997 (art. 11, III) Resolução Contran nº 216/2006 Resolução Contran nº 254/2007 Resolução Contran nº 386/2011	Decreto nº 779/1995 (ANEXO F)	Norma Covenin nº 199/2000
Tanque	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.4)	Resolução Contran nº 181/2005	Resolução ST nº 553/2006	-
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 nº 2.542/1998 (189, 191, 192 e 193)

ITEM	MERCOSUL	BRASIL[3]	ARGENTINA	VENEZUELA
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 nº 779/1995 (ANEXO A) Resolução ST nº 100/2008 Disposição ANSV nº 591/2014	Norma Covenin nº 2402/1997 (5.8) Norma Covenin nº 3355/1997 (4.5)

Tabela 27 – 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 dimensões a serem aplicados à frota veicular dos Estados-Partes que realizam o transporte internacional de cargas ou passageiros. Os limites de pesos estão definidos no art. 4º da Resolução, reproduzidos na Tabela 28.

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

Já 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 29.

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

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

Tanto o Brasil quanto a Argentina internalizaram a resolução do Mercosul, por meio do Decreto nº 7.282/2010 e da Resolução ST nº 197/2010, respectivamente.

Na Venezuela, no que tange ao limite de peso, foi encontrada apenas norma referente aos veículos de carga. A Norma Covenin nº 614/1997 dispõe que o peso máximo permitido em qualquer combinação de veículos é de 48 toneladas. A Tabela 30 traz os limites de pesos dispostos na Norma para diversas configurações de eixos e quantidades de rodas.

EIXOS	QUANTIDADE DE RODAS	LIMITE (T)
Simples	2	6
Simples	2 (extralargos)	9
Simples	4	13
Duplo	4	12
Duplo	4 (extralargos)	18
Duplo	6	16
Duplo	8	20
Triplo	6	18
Triplo	6 (extralargos)	27
Triplo	10	24
Triplo	12	27

Tabela 30 – Limites de peso dos veículos na Venezuela
Fonte: Covenin (1997). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Já no que se refere ao limite de dimensões, há na Venezuela duas normas distintas. O item 4.1 da Norma Covenin nº 3355/1997 trata dos veículos para transporte de passageiros, enquanto o item 5.1 da Norma Covenin nº 2402/1997 aborda os veículos de carga. Os valores são mostrados na Tabela 31 e na Tabela 32, respectivamente.

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	LIMITE (M)
Comprimento máximo (m)	
Ônibus de longa distância	14
Articulado	21
Largura máxima (m)	**2,6**
Altura máxima (m)	
Altura exterior máxima	4,1
Altura interior mínima	1,85
Altura máxima do primeiro degrau ao pavimento	0,45

Tabela 31 – Limites de dimensões dos veículos de passageiros na Venezuela
Fonte: Covenin (1997). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	LIMITE (M)
Comprimento máximo (m)	
Caminhão simples	11,5
Caminhão três eixos	12,2
Caminhão com semirreboque	17,50
Caminhão com reboque	21
Reboque	10
Semirreboque	13,75
Largura máxima (m)	**2,6**

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	LIMITE (M)
Altura máxima (m)	4,1

Tabela 32 – Limites de dimensões dos veículos de cargas na Venezuela
Fonte: Covenin (1997). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

No que diz respeito à análise dos limites de dimensões e pesos dos veículos nos países que são objeto do presente estudo, em relação à Venezuela, foram identificadas diferenças de valores e da abordagem deste assunto. Além disso, destaca-se que não há menção, na norma venezuelana, sobre limites de dimensões para caminhões com semirreboque e reboque, popularmente conhecidos como bitrens.

A Argentina, por outro lado, internalizou a resolução do Mercosul, estando, portanto, harmonizada com o Brasil.

6.5.3 Limites ambientais

Nesta seção serão 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 último é fundamentada na 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. Definindo como limite:

a. CO (g/kWh): 4,0 g/kWh4

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:

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.

[4] g/kWh (grama por quilowatt-hora) refere-se à massa do poluente emitida por hora por unidade de potência efetiva líquida.

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 Argentina, os limites máximos de emissão de gases contaminantes são regulamentados pelo art. 33, Anexo 1 do Decreto nº 779/1995. A emissão de gases de veículos novos com motores de ciclo Diesel não deve exceder os seguintes valores:

a. CO (g/kWh): 4,0 g/kWh (art. 33, item 2.2.1)

b. HC (g/kWh): 1,1 g/kWh (art. 33, item 2.2.1)

c. NO (g/kWh): 7,0 g/kWh (art. 33, item 2.2.1)

d. Partículas (g/kWh): 0,15 g/kWh. (art. 33, item 2.2.4).

Já na Venezuela, o art. 7 do Decreto nº 2673/1998 define os limites de emissão para veículos com peso maior que 3,5 t e motor diesel, sendo:

a. CO (g/kWh): 4,5 g/kWh

b. HC (g/kWh): 1,1 g/kWh

c. NO (g/kWh): 8,0 g/kWh

d. Partículas (g/kWh): 0,36 g/kWh.

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 33.

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

Tabela 33 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul
Fonte: Mercosul (1996). Elaboração: LabTrans/UFSC(2017)

No Brasil, os valores de ruídos são regulamentados pela Resolução Conama nº 272/2000, visualizados na Tabela 34. Nota-se que os valores permitidos de ruídos são menores do que os exigidos pelo Mercosul.

CATEGORIA DE VEÍCULO		DB(A)
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos		74
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos, incluindo o motorista, veículo de carga ou de tração, veículo de uso misto não derivado de automóvel	com peso máximo até 2.000 kg	76
	com peso máximo superior a 2.000 kg e que não exceda 3.500 kg	77
Veículos para transporte de passageiros com capacidade superior a nove assentos, incluindo o do motorista, veículo de uso misto, ambos com o peso bruto total maior que 3.500 kg	com motor de potência máxima inferior a 150 kW (204cv)	78
	com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204cv)	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 (102cv)	77
	com motor de potência máxima igual ou superior a 75 kW (102cv) e que não exceda 150 kW (204cv)	78
	com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204cv)	80

Tabela 34 – Limites de ruídos para veículos no Brasil
Fonte: Conama (2000). Elaboração: LabTrans/UFSC(2017)

Na Argentina, os valores de ruídos são regulamentados pelo Item 3 do art. 33, Anexo 1 do Decreto nº 779/1995. Os limites para os veículos novos são idênticos aos valores da Resolução Mercosul/GMC nº 128/1996, já apresentados na Tabela 33.

Com relação à Venezuela, o Decreto nº 2.217/1992 trata do controle da contaminação causada pelos ruídos. O art. 7 aborda os limites de ruídos emitidos por veículos de transporte terrestre, sendo que estes não podem ultrapassar:

a. 88 dBA para veículo com até 2 t;

b. 93 dBA para caminhões, veículos de carga e ônibus.

Na análise das legislações em tela é possível constatar que as normativas do Brasil e da Argentina se encontram harmonizadas em relação à emissão de gases. A Venezuela, por outro lado, permite níveis maiores de poluição. Com relação à emissão de ruídos, a legislação argentina está harmonizada com o Mercosul, o que não acontece no Brasil, cuja legislação é mais restritiva e estabelece níveis mais rígidos. A Venezuela permite valores maiores de emissão.

A Legislação argentina, no geral, é mais completa, além de estar consolidada em um único documento (Decreto nº 779/1995) e de acordo com as resoluções do Mercosul.

Destaca-se a importância da 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 importância que o tema possui em nível mundial. Assim, a alteração e a harmonização das normativas devem ser realizadas 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 ATIT não esgota o tema, e seu Segundo Protocolo Adicional, incorporado ao ordenamento brasileiro pelo Decreto nº 5.462/2005, dispõe complementarmente sobre infrações e sanções. Não foi encontrado dispositivo de internalização do Segundo Protocolo Adicional na Argentina, no entanto, este é aplicado devido

ao procedimento de entrada de vigência de acordos provenientes da ALADI, disposto no Decreto nº 415/91.

O ATIT (BRASIL, 1990b) estipula no art. 34, I, que as queixas ou denúncias e a aplicação de sanções a que derem lugar os atos e as omissões contrários às leis e seus regulamentos serão resolvidas ou aplicadas pelo país signatário em cujo território os fatos se houverem produzido, de acordo com o seu regime legal, independentemente da jurisdição a que pertença a empresa afetada ou por cujo intermédio as queixas ou denúncias tiverem sido apresentadas.

As penalidades às infrações deverão ser graduais, de aplicação ponderada e mantendo-se a maior equivalência possível em todos os países signatários, podendo chegar à suspensão ou ao cancelamento da licença (art. 34, II) (BRASIL, 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 difundi-los entre os transportadores internacionais autorizados. Disciplina, ainda, que as empresas que realizam transporte internacional terrestre incorrerão em responsabilidade quando a infração a seus deveres ou obrigações for suscetível à aplicação de uma medida disciplinar, que deverá ser imposta mediante um processo administrativo que permita a sua defesa. Um tipo infracional previsto pela norma regulamentadora é obrigatório para a aplicação da sanção.

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 10º 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 menos pelo prazo de cinco anos (art. 9º) (BRASIL, 2005).

Se a empresa for 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.

Com relação à Venezuela, o art. 15 do Anexo I do Decreto nº 2.975/1999 diz que:

> As infrações aos dispositivos legais e regulamentares cometidas pelas empresas transportadoras habilitadas serão apuradas e punidas de acordo com a legislação da Parte Contratante em cujo território tenham ocorrido, independentemente da jurisdição da empresa transportadora responsável (BRASIL, 1999, não paginado).

Nas reuniões bilaterais entre Brasil e Venezuela, dos Órgãos Competentes ao Acordo de Transporte Terrestre (BRASIL, 1999), houve troca de informações sobre os dispositivos legais que abordam o tema infrações e sanções.

Na ata da V Reunião Bilateral, que ocorreu em junho de 2005, item 1.4, consta que a Delegação Brasileira propôs à Delegação Venezuelana a possibilidade de incorporar os dispositivos do Segundo Protocolo Adicional no âmbito bilateral entre os países. Na ocasião ambas as delegações acordaram em comparar o Segundo Protocolo Adicional com os normativos da Comunidade Andina (CAN[5]). A mesma discussão ocorreu na VI Reunião Bilateral,

[5] Na ocasião da reunião, a Venezuela ainda era membro da CAN.

em novembro de 2005, novamente sem uma definição. Não foram encontradas menções ao assunto nas atas das reuniões posteriores (ATA DA V REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA - BRASIL, 2005; ATA DA VI REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA - BRASIL, 2005).

6.6.1.1 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.

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 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.

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 as formalidades para a aplicação de penalidades. Estabelece ainda prazo específico para a interposição de recurso e para comunicação ao país que concedeu a Licença Originária (ANTT, 2016c).

Na Argentina, a Resolução ST nº 202/93, que aprova as normas que regulamentam a exploração do serviço de transporte de passageiros por rodovia de caráter internacional, não trata das infrações e sanções. Também não foram encontradas normativas equivalentes à Resolução CNRT nº 1055/166, nesse caso, dispondo sobre infrações e sanções de transporte internacional de passageiros. No entanto, o ATIT e seu Segundo Protocolo Adicional são os

[6] Estabelece as condutas para aplicação do Segundo Protocolo Adicional para o transporte internacional de cargas.

documentos primordiais que regulam as infrações e sanções na Argentina, no transporte de caráter internacional.

Não foram identificadas normas especificas na Venezuela com relação a infrações e sanções na operação do transporte de passageiros. O Título VII da Lei de Transporte Terrestre (LTT/2008) aborda tanto as infrações de trânsito como de transporte, destacando-se as seguintes infrações:

a. conduzir veículos que não foram aprovados na revisão técnica (art. 169, item 3);

g. conduzir veículos que não possuem dispositivos de controle, equipamentos e acessórios de uso obrigatório (art. 169, item 11);

h. conduzir veículos de transporte público de passageiros ou de cargas sem estar devidamente autorizado (art. 169, item 15);

i. não possuir no veículo dispositivo registrador de velocidade ou executar atos que alterem seu funcionamento (art. 169, item 22);

j. circular sem os seguros correspondentes (art. 170, item 3);

k. conduzir veículos que superem os limites permitidos de emissão de gases e ruídos (art. 170, item 5);

l. cobrar tarifa de serviço de transporte não estabelecida pela autoridade competente (art. 170, item 7);

m. excesso de passageiros em serviço de transporte (art. 170, item 15).

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.
>
> 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 infrações estão dispostas nos respectivos códigos de trânsito e nas demais normativas pertinentes às infrações de trânsito e às respectivas sanções aplicáveis.

Na Argentina, o Decreto nº 1035/2002 aprovou a regulamentação da Lei nº 24.653/1996, estabelecendo, em seu Capitulo IV, o regime sancionatório do transporte internacional de cargas. Conforme art. 21 do Decreto nº 1035/2002, as infrações efetuadas por um operador estrangeiro serão penalizadas conforme o ATIT e seu protocolo adicional.

A Resolução CNRT nº 1055/16 estabelece, no art. 3º, as infrações do Segundo Protocolo Adicional ao ATIT; seu Anexo II contempla tabela idêntica ao Capítulo II do Segundo Protocolo, bem como o dispositivo legal de cada infração, medidas preventivas e de saneamento, quando aplicável.

Assim como para o transporte de passageiros, não foram encontradas normas especificas na Venezuela com relação a infrações e sanções na operação do transporte de

cargas. O Título VII da Lei de Transporte Terrestre (LTT/2008) aborda tanto as infrações de trânsito como de transporte:

- **a.** conduzir veículos que não foram aprovados na revisão técnica (art. 169, item 3);
- **b.** conduzir veículos que não possuem dispositivos de controle, equipamentos e acessórios de uso obrigatório (art. 169, item 11);
- **c.** conduzir veículos de transporte público de passageiros ou de cargas sem estar devidamente autorizado (art. 169, item 15);
- **d.** prestar serviço de transporte terrestre de carga em veículos não aptos ou em vias proibidas (art. 169, item 16);
- **e.** não possuir no veículo dispositivo registrador de velocidade ou executar atos que alterem seu funcionamento (art. 169, item 22);
- **f.** circular sem os seguros correspondentes (art. 170, item 3);
- **g.** conduzir veículos que superem os limites permitidos de emissão de gases e ruídos (art. 170, item 5).

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, internalizada pela Resolução Contran nº 318/2009 no Brasil e pela Resolução ST nº 197/2010 na Argentina, 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. Segundo o art. 5º, o não cumprimento do disposto na resolução implicará em sanções, conforme o art. nº 231 do CTB(Brasil) e de acordo com o art. 2º do Decreto nº 79/98 (Argentina).

Na Argentina, o art. 2º do Decreto nº 79/98 substitui o art. nº 57 do Capítulo III, Anexo 1 do Decreto nº 779/1995, e estabelece que os veículos que circularem com pesos e dimensões superiores ao permitido serão retidos até que a carga seja reacomodada ou descarregada. O artigo traz ainda uma tabela (Tabela 28) em que se relaciona o excesso de peso com o tipo de eixo e quantidade de rodas dos veículos, sendo possível saber o valor da sanção aplicável. A

sanção é calculada em litros de Gasolina Especial[7], conforme valor disposto no Automóvil Club Argentino Central.

EXCESSO	EIXO SIMPLES		TANDEM DUPLO		TANDEM TRIPLO	
(KG)	RODA SIMPLES	RODA DUPLA	RODA SIMPLES	RODA DUPLA	RODA SIMPLES	RODA DUPLA
500	89	60	62	37	63	38
1000	142	72	76	45	78	47
1500	210	112	92	55	95	57
2000	295	159	166	99	155	93
2500	396	208	211	127	195	117
3000	516	266	263	158	242	145
3500	656	334	322	193	296	177
4000	818	410	390	234	356	214
4500	1003	497	466	280	425	255
5000	1212	594	551	331	502	301
5500	1450	697	647	388	585	351
6000	1716	823	752	451	684	410
6500	2016	956	869	521	791	474
7000	Z352	1104	999	599	909	545
7500	2731	1401	1154	692	1040	624
8000	3159	1604	1307	784	1187	712
8500	3635	1832	1494	896	1354	812
9000	4242	2126	1716	1029	1540	924
9500	5039	2539	2018	1211	1806	1084
10000	5735	2872	2276	1366	2035	1221

Tabela 35 – Valores de excesso de peso e sanção aplicada em litros de Nafta Especial
Fonte: Argentina (1998). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Com relação à Venezuela, a Lei de Transporte Terrestre (LTT/2008) dispõe sobre as sanções impostas ao transporte de excesso de carga, segundo o art. nº 175, as sanções são definidas conforme o excesso de carga, sendo:

a. até 10 t: multa de 10 Unidades Tributárias (UT)[8] para cada tonelada excedida;

[7] O valor do litro de Gasolina (*Nafta*) Especial, bem como a forma de atualização do valor, varia de estado para estado. Em Buenos Aires, por exemplo, o mecanismo de fixação dos novos valores para as multas ocorre semestralmente e é implementado através de uma resolução da Subsecretaria de Justiça da Cidade. O valor foi $ 22,30 (Pesos) em setembro de 2017 (INFOBAE, 2017).

[8] O valor da UT (Unidade Tributária), em 2017, foi de 300,00 Bs. (equivalente, aproximadamente, a 30 USD ou 98 BRL), atualizado pela Gaceta Oficial Extraordinaria n° 6.287/2017.

b. entre 10 t e 20 t: multa de 20 UT para cada tonelada excedida;

c. entre 20 t e 30 t: multa de 30 UT para cada tonelada excedida;

d. entre 30 t e 40 t: multa de 40 UT para cada tonelada excedida;

e. entre 40 t e 50 t: multa de 60 UT para cada tonelada excedida;

f. acima de 50 t: multa de 100 UT para cada tonelada excedida.

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 pela Resolução ST nº 208/99, na Argentina.

Os transportadores ou expedidores serão responsabilizados quando a infração aos deveres e obrigações forem passíveis de aplicação de medidas disciplinares, as quais serão objeto de um processo administrativo que permita sua defesa. O art. 5º estipula multa, suspensão ou cassação da licença, de acordo com o grau da infração.

Será aplicada multa de 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.

> 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, através 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, alterada pela Resolução nº 3924/2012, 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.

A Argentina aplica integralmente a Decisão Mercosul/CMC nº 8/1997. A Resolução CNRT nº 1055/16 estabelece, no art. 4º, as condutas do Regime de infrações e sanções ao Acordo para a Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul, trazendo, no Anexo III desta Resolução, uma tabela contendo a lista das infrações, bem como o dispositivo legal de cada infração, medidas preventivas e de saneamento, quando aplicável.

A Venezuela sanciona, assim como regula, de modo geral, o transporte de mercadorias perigosas. As infrações estão dispostas no Título VII da Lei nº 55/2001, destacando:

a. manejar[9] e/ou produzir materiais ou resíduos perigosos sem estar registrado no organismo competente – multa de 50 a 100 UT (art. 78);

b. não cumprir com o disposto na lei[10] e regulamentação técnica – multa de 200 a 2000 UT (art. 79);

c. manejar e/ou produzir materiais ou resíduos perigosos, provocando riscos à saúde e ao meio ambiente – multa de 4000 a 6000 UT (art. 82.1);

d. abandonar produtos perigosos, que sem o controle adequado podem contaminar o meio ambiente – multa de 4000 a 6000 UT (art. 82.3).

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 realizadas 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 a colaboração entre os Estados-Partes, define que deverão ser

[9] Segundo o art. 9 da Lei nº 55/2001, manejo também compreende o transporte de produtos perigosos.
[10] A descrição daLei nº 55/2001 e seus artigos, em relação ao transporte, se encontra em Produtos Perigosos.

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 a 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 em fiscalizar os procedimentos pelos quais são examinados meios de transporte, locais, estabelecimentos, mercadorias, documentos, sistemas de informação e pessoas, sendo todos estes 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 intra-Mercosul; e, também, a Diretriz Mercosul/CCM nº 41/2015, que encoraja 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 DO SUBGRUPO DE TRABALHO (SGT) Nº 5 "TRANSPORTE", 2016).

Na Argentina, o órgão responsável pela fiscalização de infrações e sanções relativas ao transporte internacional de cargas e passageiros é a Comisión Nacional De Regulación Del

Transporte (CNRT), e na Venezuela a função fica a cargo do Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT).

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 ter seu fundamento 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 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, cumpre esclarecer 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 nelas 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 Manual de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional (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, a documentos de transporte e formalidades alfandegárias, a prazos de expedição, ao 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. O Decreto nº 98.973/1990 aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, enquanto o Decreto nº 1.797/1996, de 30 de dezembro de 1994, dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, no âmbito do Mercosul.

A ANTT regulamenta o tema por meio da Resolução nº 1.573/2006 bem como pela Resolução ANTT nº 5.232/2016, a qual tem 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 nº 3.694/2011, nº 3.695/2011 e nº 4.348/2014 da ANTT, esta última aprovando o Regulamento do Operador Ferroviário Independente (OFI).

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 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, do 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 delineado pelos direitos e pelas 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.

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

Na Argentina, o marco regulatório do transporte ferroviário consiste na Ley General de Ferrocarriles Nacionales (Lei nº 2.873/81 e suas posteriores alterações) e pelo Reglamento General de Ferrocarriles. Tais normativas regulam as questões relativas à rede ferroviária Argentina, à concessão e prestação dos serviços de transporte de cargas e passageiros, à fiscalização, à segurança ferroviária e a outros aspectos operacionais. Nada dispõem, no entanto, sobre o transporte internacional, cuja regulamentação se dá através do ATIT.

Na Venezuela, a rede ferroviária é formada por vias públicas e por vias privadas, e o transporte ferroviário é regulado pelo Decreto com Força de Lei nº 1.445/2001, que trata de aspectos operacionais, de segurança, de obras e serviços:

> Artigo 4º. O Sistema de Transporte Ferroviário Nacional é composto por ferrovias de transporte público e de transporte privado.
>
> São ferrovias de transporte público aquelas que realizam o transporte público de passageiros e carga, em troca de uma retribuição econômica a cargo de quem solicita o serviço.
>
> São ferrovias de transporte privado, aquelas operadas por particulares para fins relacionados às suas próprias atividades (VENEZUELA, 2001, não paginado, tradução nossa).

Não há normas específicas dispondo sobre o transporte ferroviário internacional, valendo as regras do ATIT.

REFERÊNCIAS

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV). Disposição nº 591, de 29 de setembro de 2014. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 29 set. 2014. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/235000-239999/235609/norma.htm>. Acesso em: 15 nov. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **A Regulação Tarifária no Setor de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP) no Brasil**. 2009. Disponível em: <http://www.aneel.gov.br/arquivos/ppt/A_Regulacao_Tarifaria_no_Setor_de_Transporte_Rodoviario_final.ppt>. Acesso em: 9 nov. 2017.

_____. Documentos de porte obrigatório durante a prestação do serviço. [20--?]a. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/passageiros/Documentos_de_porte_obrigatorio_durante_a_prestacao_do_servico.html>. Acesso em: 7 maio 2017.

_____. **Nota Técnica nº 6/2017**. TED – Termo de Execução Descentralizada nº 2/2016 – Análise do Relatório Parcial Comparativo 3 – Paraguai e Bolívia. Florianópolis, 10 nov. 2017a.

_____. **Passo a passo para cadastramento e obtenção do Termo de Autorização dos Serviços Regulares de Transporte de Passageiros – TAR e da Licença Operacional – LOP**. [20--?]b. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/informacoes_para_empresas/regular_rodoviario/4470/passo_a_passo_da_transportadora.pdf>. Acesso em: 10 maio 2017.

_____. **Produtos Perigosos**. 2017b. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/cargas/Produtos_Perigosos.html>. Acesso em: 9 jul. 2017.

_____. **Requerimento de licença complementar**. [20--?]c. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/instrucoes_lc_habilitacao_renovacao_e_cadastro_de_representante_legal.pdf>. Acesso em: 8 maio 2017.

_____. Resolução nº 0018, 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 maio 2002a. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=98757>. Acesso em: 18 jun. 2017.

_____. Resolução nº 0019, 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: 18 jun. 2017.

_____. Resolução nº 0161, 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: 19 jun. 2017.

_____. Resolução nº 0233, 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: 20 ago. 2017.

_____. Resolução nº 0363, de 23 de novembro de 2003. Dispõe sobre os procedimentos relativos à expedição de Licença Originária e 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 e de Trânsito, em caso de empresas estrangeiras, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 nov. 2003c. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/1363/Resolucao_363.html>. Acesso em: 19 jun. 2017.

_____. Resolução nº 0420, 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**, Brasília, DF, 13 maio 2004a. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/1420/Resolucao_n__420.html>. Acesso em: 10 out. 2017.

_____. Resolução nº 0794, 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, 27 nov. 2004b. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/14259/RESOLUCAO_N__794.html>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 14 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 14 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 14 jun. 2017.

_____. Resolução nº 2.885, de 9 de setembro de 2008. Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30 jun. 2008. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/3885/Resolucao_2885.html>. Acesso em: 14 jun. 2017.

_____. Resolução nº 3.075, de 26 de março de 2009. Regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, referentes ao serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operado em regime de autorização especial. **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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 16 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 16 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 16 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 19 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 20 jun. 2017.

_____. Resolução nº 4.348, de 05 de junho de 2014. Aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente - OFI para a Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas Não Associado à Exploração da Infraestrutura Ferroviária. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 jun. 2014c. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/33794/Resolucao_n__4348.html>. Acesso em: 20 jun. 2017.

_____. Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014. Define o tipo, a estruturação, a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio dos dados coletados pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1 dez. 2014d. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/52111/Resolucao_n__5396.html>. Acesso em: 9 nov. 2017.

_____. Resolução nº 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: 20 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 14 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 5 jun. 2017.

_____. Resolução nº 4.898, de 13 de outubro de 2015. Dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulam vazios. **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: 5 jun. 2017.

_____. Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro de 2016. Dispõe sobre os procedimentos para utilização de ônibus e motoristas de terceiros por prazo determinado, por empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros. **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: 5 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 10 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 5 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 10 jul. 2017.

_____. Resolução 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. **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: 5 jun. 2017.

_____. Resolução nº 5.285, de 09 de fevereiro de 2017. Dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 fev. 2017a. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/50865/Resolucao_n__5285.html>. Acesso em: 10 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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, 23 set. 2017b. Disponível em:

<http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/51904/Resolucao_n__5369.html>. Acesso em: 5 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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**, Brasília, DF, 3 jul. 2017c. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/51930/Resolucao_n__5377.html>. Acesso em: 13 out. 2017.

_____. Resolução nº 5.396, de 03 de agosto de 2017. Regulamenta a oferta de tarifa promocional para os serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros e semiurbano de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 8 ago. 2017d. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/37001/Resolucao_n__4499.htmll>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. **TRIC em números**. 2017c. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>. Acesso em: 9 jul. 2017.

_____. **Transporte Multimodal**. [201-]a. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/carga/multimodal/otm.asp>. Acesso em: 8 nov. 2017.

_____. **Vale-Pedágio Obrigatório**. [201-]b. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/carga/pedagio/valepedagiobrigatorio.asp>. Acesso em: 8 nov. 2017.

AGUILERA, E. R. **Seguridad Vial en Venezuela**. Fundación Seguros Caracas. 2009. Disponível em: <http://fundacionseguroscaracas.org/wp-content/uploads/2012/11/seguridad_vial.pdf>. Acesso em: 9 nov. 2017.

ARGENTINA. CASA ROSADA. **Organización**. [201-]. Disponível em: <https://www.casarosada.gob.ar/nuestro-pais/organizacion>. Acesso em: 11 nov. 2017.

_____. MINISTERIO DEL TURISMO. **Anuario Estadístico de Turismo**. 2014. Disponível em: <http://www.yvera.gob.ar/estadistica/documentos/descarga/23159f5b7fe5ce98ad77fdc94bbe4be7b31c6f37.pdf>. Acesso em: 11 nov. 2017.

_____. Decreto nº 1.001, de 21 de maio de 1982. Reglamentación del código aduanero de la Nación Argentina. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 27 maio 1982. Disponível em: <http://www.iaea.org.ar/global/img/2011/03/Decreto-1001-82.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Decreto nº 1.007, de 30 de outubro de 2003. Otórgase la Concesión por peaje, de la construcción, mejoras, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación bajo elrégimen de lãs Leyes nros. 17.520 y 23.696, de los Corredores Viales nros. 1, 2, 3, 4, 5, y 6 a COARCO SA - EQUIMAC SACIF e I (U.T.E.), HOMAQ SA, DECAVIAL SAICAC - VIALCO SA (U.T.E.), CORPORACION AMERICA SA - HELPORT SA - PODESTA CONSTRUCCIONES SA (U.T.E.), COVICO CONCESIONARIO VIAL SA - COPRISA SA - ESTRUCTURAS SACICIF - GLIKSTEIN Y CIA SACIAM - ICF SA - NOROESTE CONSTRUCCIONES SA (U.T.E.) y SUPERCEMENTO SAIC - DRAGADOS Y OBRAS PORTUARIAS S.A. (U.T.E.), respectivamente. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 31 out. 2003. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do%3Bjsessionid=51C8B61833A7FE6747AE8CE2A1A371A8?id=89795>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Decreto nº 1.035, de 14 de junho de 2002. Apruébase la reglamentación de la Ley N° 24.653. Principios Generales Políticas del Transporte de Cargas. Registro Unico del Transporte

Automotor. Régimen Sancionatorio. Disposiciones Generales. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 14 jun. 2002a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/75000-79999/75178/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Decreto nº 1.105, de 20 de outubro de 1989. Apruébase la "Reglamentación de la Ley nº 23.696". **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 24 out. 1989a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/1890/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Decreto nº 13, de 10 de dezembro de 2015. Ley de Ministerios. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 10 dez. 2015. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/255000-259999/256606/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Decreto nº 415, de 19 de março de 1991. Reemplázase el procedimiento de entrada envigencia de los tratamientos preferenciales convenidos em su marco jurídico. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 20 mar. 1991a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/5000-9999/5724/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Decreto nº 779, de 20 de novembro de 1995. Apruébase la reglamentación de la Ley nº 24.449. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 20 nov. 1995a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Decreto nº 79, de 22 de janeiro de 1998. Modifícase las dimensiones máximas y los pesos mínimos transmitidos a la calzada, para las unidades afectadas al transporte de pasajeros y carga, el procedimiento para el otorgamiento de permisos en los casos de exceso de carga y las normas para la circulación de maquinaria agrícola estabelecidas en los Decretos nros. 779/96 y 714/96, reglamentarios de la Ley n. 24.449. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 22 jan. 1998a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/48817/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Decreto nº 808, de 21 de novembro de 1995. Modifícase el Decreto nº 958/92, que establecieron ordenamiento reglamentario vigente en materia de transporte por automotor interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 27 nov. 1995b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30233/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Decreto nº 831, de 23 de abril de 1993. Reglamentación de la Ley nº 24.051. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 23 abr. 1993a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/10000-14999/12830/norma.htm>. Acesso em: 10 out. 2017.

_____. Decreto n. 90.325, de 12 de setembro de 1936. Apruebase el proyecto de Reglamento general de ferrocarriles. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 4 fev. 1937. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=198773>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Decreto nº 958, de 16 de junho de 1992. Disposiciones generales. Registros nacional del transporte de pasajeros por automotor. Operadores de los servicios. Material rodante. Transporte de pasajeros. Ambito portuario y aeroportuario. Disposiciones complementarias y

trasitorias. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 18 jun. 1992a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=9005>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 17.520, de 7 de novembro de 1967. Se realizarán obras públicas, mediante su concesión a particulares, sociedades mixtas o entes públicos por el cobro de tarifas o peaje. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 7 nov. 1967. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/15000-19999/16942/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 19.550, de 20 de março de 1984. Ley General de Sociedades. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 30 mar. 1984. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/25553/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 2.873, de 18 de setembro de 1891. Apruebase regimen de ferrocarriles de la Republica Argentina. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 18 set. 1891. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/38934/norma.htm>. Acesso em: nov. 2017

_____. Lei nº 22.415, de 2 de março de 1981. Codigo aduanero. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 23 mar. 1981. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/15000-19999/16536/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 23.696, de 19 de agosto de 1989. Emergencia Administrativa. Privatizaciones y Participación del Capital Privado. Programa de Propiedad Participada. Protección del Trabajador. Contrataciones de Emergencia. Contrataciones Vigentes. Situación de Emergencia em lãs Obligaciones Exigibles. Concesiones. Plan de Emergencia del Empleo. Disposiciones Generales. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 23 ago. 1989b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/98/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 23.992, de 21 de março de 1991. Apruébase el Convenio de Basilea sobre El Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, suscripto en la ciudad de Basilea (Confederación Suiza). **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 15 abr. 1991b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/322/norma.htm>. Acesso em: 10 out. 2017.

_____. Lei nº 24.051, de 17 de dezembro de 1991. Ambito de aplicación y disposiciones generales. Registro de Generadores y Operadores. Manifiesto. Generadores. Transportistas. Plantas de Tratamiento y disposición final. Responsabilidades. Infracciones y sanciones. Régimen penal. Autoridad de Aplicación. Disposiciones Complementarias. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 8 jan. 1992b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/450/norma.htm>. Acesso em: 10 out. 2017.

_____. Lei nº 24.449, de 6 de fevereiro de 1995. Ley de transito. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 06 fev. 1995c. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 24.653, de 5 de junho de 1996. Definición y Conceptos generales. Administración del Sistema. Régimen de Servicios. Disposiciones Transitorias. **Boletín Oficial**

de la República Argentina, Buenos Aires, 12 jul. 1996. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/37871/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 24.921, de 7 de janeiro de 1998. Ambito de aplicación. Definiciones. Documento de transporte multimodal. Responsabilidad del operador. Responsabilidad del expedidor. Aviso y constatación de daños. Ejercicio de las pretensiones. Disposiciones complementarias. Remisiones. Registro de operadores de transporte multimodal. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 12 jan. 1998b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/48356/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 25.248, de 8 de junho de 2000. Concepto. Objeto. Responsabilidades, acciones y garantias en la adquisición del bien. Oponibilidad. Opción de compra. Aspectos impositivos de bienes destinados al leasing. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 12 jan. 2000. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/60000-64999/63283/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 26.352, de 28 de fevereiro de 2008. Actividad Ferroviaria. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 25 mar. 2008a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/138931/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 26.363, de 9 de abril de 2008. Créase la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Funciones. Modificaciones a la Ley n. 24.449. Disposiciones Transitorias. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 29 abr. 2008b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/140098/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 26.664, de 16 de março de 2011. Apruébase la Enmienda al Convenio de Basilea sobre El Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, suscripta em Ginebra, Confederación Suiza. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 7 abr. 2011a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/180000-184999/180991/norma.htm>. Acesso em: 10 out. 2017.

_____. Lei nº 26.994, de 7 de outubro de 2014. Codigo civil y comercial de la Nación. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 8 out. 2014. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/235000-239999/235975/texact.htm#2>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Administración Federal de Ingresos Públicos. Resolução Geral nº 2.731, de 17 de dezembro de 2009. Mercosur. Decisión del Consejo del Mercado Común n. 53/08 (CMC). "Régimen Aduanero de Equipajeen el Mercosur". Su incorporación al ordenamiento jurídico interno. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 22 dez. 2009a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/160000-164999/161913/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Administración Federal de Ingresos Públicos. Resolução nº 2.119, de 4 de setembro de 2006. Mercosur - Resolución del Grupo Mercado Común n. 28/2005 (GMC). "Norma Relativa al Transporte de Encomiendas em Omnibus de Pasajeros de Línea Regular Habilitados para Viajes Internacionales". Suincorporación al ordenamiento jurídico interno. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 7 jan. 2006a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/115000-119999/119529/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Administración Nacional de Aduanas. Resolução nº 2.382, de 11 de dezembro de 1991. Apruébase las normas relativas a la aplicación del Acuerdo de Alcance Parcial de Transporte Internacional Terrestre. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 2 jan. 1992c. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/29152/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Constitución de la Nación Argentina. Lei nº 24.430, de 15 de dezembro de 1994. Ordénase la publicación del texto oficial de la Constitución Nacional (sancionada en 1853 com las reformas de los años 1860, 1866, 1898, 1957 y 1994). **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 3 jan. 1994. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/804/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos. Resolução nº 1.104, 14 de outubro de 1992. Las Autoridades Superiores de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS participaran en la distribución de la Cuenta "DIRECCION GENERAL IMPOSITIVA" - Cuenta de Jerarquización". **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 14 out. 1992d. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/46516/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos. Resolução nº 25.281, de 29 de julho de 1997. Condiciones generales para el seguro de responsabilidad civil del transportador carretero de viaje internacional por los territorios de los paises del conosur (...) Derogacion de lãs resoluciones nros. 19764/88 y 20359/89. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 29 jul. 1997. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/44957/texact.html>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos. Resolução nº 25.460, de 24 de novembro de 1997. Establecense precisiones relacionadas con los contratos de seguros para la cobertura del transporte publico de pasajeros. Fijase su vigência minima (ref. Art. 10, res. SSN nº 25429) (...) Derogase el art. 6º de la res. SSN nº 24833; y reemplazanse la clausula "importantes advertencias al asegurado y el art. 16, ambos de la res. SSN nº 25429. **Boletín Oficial de la República** Argentina, Buenos Aires, 24 nov. 1997. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/47674/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos. Resolução nº 27.033, de 12 de outubro de 1999. Apruébanse las condiciones de cobertura (seguros) de vehiculos. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 12 out. 1999a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/60000-64999/60714/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Ministerio de Transporte. Resolução nº 718-E, de 25 de março de 2017. Sustituyese el inciso d) del apartado “i. Estructura tarifaria” del anexo i de la resolucion nº 257 de fecha 24 de noviembre de 2009 de la ex Secretaria de Transporte del ex Ministerio de Planificacion Federal, Inversion Publica y Servicios. Sustituyese el apartado “ii. Base tarifaria de aplicacion (BTA)” del anexo i de la Resolucion nº 257 de fecha 24 de noviembre de 2009 de la ex Secretaria de Transporte del ex Ministerio de Planificacion Federal, Inversion Publica y Servicios. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 30 ago. 2017. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/275000-279999/278739/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaría de Gestión de Transporte. Resolução nº 19, de 26 de maio de 2016. Terminal automotriz limitadas en su velocidad maxima. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 26 maio 2016a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/260000-264999/261933/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaría de Gestión de Transporte. Resolução nº 74, de 27 de outubro de 2016. Sistema de control de equipajes y encomiendas - aprobacion. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 31 out. 2016b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/265000-269999/266993/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaría de Obras Públicas. Resolução nº 582, de 24 de julho de 2008. Apruébase El Reglamento de Explotación a aplicarse a lãs concesionarias de los Corredores Vialescuyos contratos de concesión han sido aprobados mediante el Decreto nº 1007 del 30 de octubre de 2003. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 30 jul. 2008c. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/142937/norma.htm>. Acesso em: nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 401, de 9 de setembro de 1992. Normas tecnicas y diseño-vehiculos. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 9 set. 1992e. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/26867/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Disposição nº 225, de 13 de setembro de 2001. Recepción de solicitudes para elestablecimiento de servicios de temporada de transporte por automotor de pasajeros de carácter internacional que no hubiesen sido convenidos por acuerdos bilaterales con los países signatarios del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 17 set. 2001a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/65000-69999/68894/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 100, de 27 de fevereiro de 2008. Modifícase el "Manual de Especificaciones Técnicas para Vehículos de Transporte por Automotor de Pasajeros". **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 27 fev. 2008d. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/138229/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 110, de 5 de dezembro de 1997. Incorpórase el Programa del Curso de Capacitación Básico Obligatorio para Conductores de Vehículos Empleados em el citado Transporte, al Reglamento General aprobado por Decreto nº 779/95. Créase el Registro de los Prestadores de los Servicios de Formación Profesional. Requisitos. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 5 dez. 1997a. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/47778/texact.htm>. Acesso em: 10 out. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 15, de 24 de abril de 2002. Normas para la tramitacion de solicitudes de autorizaciones originarias o complementarias para el transporte internacional de cargas por carretera comprendidas en el acuerdo de transporte internacional terrestre, aprobado en el marco de la asociacion latinoamericana de integracion (A.L.A.D.I.). **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 29 abr. 2002b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/70000-74999/73859/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 175, de 7 de dezembro de 1995. Aranceles. Modificanse los aranceles establecidos por la resolucion nº 1104/92 (MEYOSP), respecto de vehiculos destinados al transporte - CAD. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 18 dez. 1995d. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=31317>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 197, de 15 de setembro de 2010. Incorpórase al ordenamiento jurídico nacional el "Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones para Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas". **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 15 set. 2010. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/170000-174999/172376/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 2 de 14 de março de 2001. Establécense los aranceles que se deberán satisfacercon carácter previo al inicio de las distintas tramitaciones que se desarrollan em El ámbito de la Secretaría de Transporte. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 19 mar. 2001b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/65000-69999/66469/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 202, de 6 de maio de 1993. Apruébanse las "Normas reglamentarias para la explotación del servicio de transporte por automotor de pasajeros por carretera de carácter Internacional". **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 19 maio 1993b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/21431/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 208, de 15 de junho de 1999. Incorpórase al Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera El Régimen de Infracciones y Sanciones al Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas em el Mercado Común del Sur. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 15 jun. 1999b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/55000-59999/58271/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 212, de 21 de novembro de 2002. Modifícase la Resolución N° 47/95, em relacióncon la responsabilidad de la persona física o jurídica prestadora respecto del equipaje despachado. Condiciones generales. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 26 nov. 2002c. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/75000-79999/79920/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 257, de 24 de novembro de 2009. Establécense nuevos valores de referencia para cada una de lãs categorías de servicios de transporte público interurbano de pasajeros por el modo automotor, segúnlo establecido en el Decreto nº 2407/02. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 3 dez. 2009b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/160000-164999/161064/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 374, de 24 de agosto de 1992. Apruébanse las normas complementarias y procedimientos administrativos para la inscripción en el Registro Nacional de Transporte de Pasajeros por Automotor y para las operadoras que soliciten permiso para la prestación de Servicios de Tráfico Libre. **Boletín Oficial de la República**

Argentina, Buenos Aires, 28 ago. 1992f. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=26691>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 385, de 3 de novembro de 1998. Establécese que, no resultará de aplicación el arancel establecido en la Resolución nº 433/92, referido a viajes especiales de pasajeros interurbanos e internacionales, cuando se trate de traslados de contingentes de estudiantes de niveluniversitario y post - universitario entre ciudades fronterizas de nuestro país y de otros similares del conosur, mientras desarrollen actividades educativas y científicas. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 9 nov. 1998c. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/50000-54999/54127/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 433, de 8 de novembro de 2016. Tramitacion de las solicitudes para el otorgamiento de autorizaciones - procedimiento. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 10 nov. 2016c. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/265000-269999/267462/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 444, de 5 de outubro de 1992. Establécense pautas respecto a los pesos y dimensiones de vehículos. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 10 out. 1992g. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/26945/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 47, de 17 de agosto de 1995. Norma a la que se ajustaránlas personas físicas o jurídicas que operen líneas de servicio público interurbano, o prestaciones de tráfico libre, ejecutivo o de turismo en los términos del Decreto nº 958/92. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 23 ago. 1995e. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/25736/texact.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 553, de 17 de julho de 2006. Apruébanse las normas técnicas para la fabricación, instalación y certificación de tanques auxiliares/suplementarios de combustibles líquidos para propulsión de automotores de carga. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 17 jul. 2006b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/115000-119999/118039/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 59, de 28 de março de 2011. Incorpórase al ordenamiento jurídico nacional el uso de Bandas Perimetrales Reflectantes para Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 28 mar. 2011b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/180000-184999/180845/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 720, de 19 de novembro de 1987. Apruébanse el Listado de Materiales Peligrosos, la Tabla de Incompatibilidades de Materiales Peligrosos entre sí, la Guía de Emergencia y los Elementos Identificatorios para el Vehículo y los Embalajes. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 19 nov. 1987. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/60000-64999/62243/norma.htm>. Acesso em: 10 out. 2017.

_____. Secretaria de Transporte. Resolução nº 74, de 29 de julho de 2002. Registro Unico del Transporte Automotor (R.U.T.A.). Inscripción obligatoria de las empresas y vehículos que

efectúen transporte nacional e internacional de cargas. Beneficios. Coordinación y supervisión del Registro. Administración. Asistencia operativa. Régimen sancionatorio. Presentación voluntaria. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 29 jul. 2002d. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=76360>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Subsecretaría de Transporte. Resolução nº 263 de 16 de novembro de 1990. Póneseen vigencia el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme a los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 16 nov. 1990. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/20787/norma.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Secretaría de Obras Públicas y Transporte. Resolução nº 195, de 25 de junho de 1997. Incorpóranse normas técnicas al Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, aprobado por Decreto Nº 779/95. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 25 jun. 1997b. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/44765/norma.htm>. Acesso em: 10 out. 2017.

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CARRETERAS. **Red vial Argentina**. 2015. Disponível em: <http://www.aacarreteras.org.ar/uploads/pdf/1f258805567b573edd453aceda01e5973f9ee40b.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2017.

ASSOCIAÇÃO LATINO AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Acordo de Alcance Parcial n. 17. Acordo de Alcance Parcial sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas**. 4 jul. 1995b. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/02b75f399e1d0845032574e1006d18bc/0e8339495176ca2f03256a5d005c197d>. Acesso em: 21 nov. 2017.

_____. Acordo de Alcance Parcial nº 8. **Acordo de Alcance Parcial para a facilitação do transporte multimodal de mercadorias**. 30 dez. 1994b. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/40b43aa8273eeafc032574e10069d74e/13434a7e0c80f4e803256b76004feee3?OpenDocument>. Acesso em: 21 nov. 2017.

_____. **Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera**. Establece normas para armonizarlas condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por medios terrestres, así como aquellas que regulan la responsabilidad del porteador. 16 ago. 1995a. Disponível em: <http://www.aladi.org/sitioAladi/acuerdos.html>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. **Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre**. Adopta una norma jurídica única a aplicar en el transporte internacional terrestre. 1 jan. 1990. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/a0b442a36c50c2d20325682500602655?OpenDocument>. Acesso em: 15 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 nº 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. 1994a. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/c7dbac686fff768f03256825006063a1?OpenDocument>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. **Relevamiento consolidado comparativo de las normas vigentes y los compromisos asumidos em 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: 11 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: 15 jun. 2017.

BANCO INTERAMERICANO DE DESAROLLO. **Anuario estadístico de transporte de carga y logística**. 2015. Disponível em: <https://publications.iadb.org/handle/11319/6885?locale-attribute=es&>. Acesso em: 15 jul. 2017.

BANCO MUNDIAL. **Doing Business**: Economy rankings. 2016a. Disponível em: <http://www.doingbusiness.org/rankings>. Acesso em: 15 jul. 2017.

_____. **International LPI Global Ranking**. 2016b. Disponível em: <https://lpi.worldbank.org/international/global>. Acesso em: 15 jul. 2017.

BRASIL. Congresso. Senado Notícias. **Migração da Venezuela para o Brasil é tema de reportagem da Rádio Senado.** Rádio Senado, 10 ago. 2017b. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2017/08/10/migracao-da-venezuela-para-o-brasil-e-tema-de-reportagem-da-radio-senado>. Acesso em: 11 nov. 2017.

_____. 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: 18 jul. 2017.

_____. Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30 dez. 1995a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1563.htm>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. 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. **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: 15 jun. 2017.

_____. Decreto nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Decreto nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Decreto nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Decreto nº 2.657, de 3 de julho de 1998. Promulga a Convenção nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Decreto nº 2.975, de 1 de março de 1999. Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Venezuela, em Caracas, em 4 de julho de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1 mar. 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2975.htm>. Acesso em: 5 nov. 2017.

_____. Decreto nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Decreto nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Decreto nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Decreto nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Decreto nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Decreto nº 8.083, de 26 de agosto de 2013. Altera o 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 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: 15 jun. 2017.

_____. Decreto nº 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. 2013b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8129.htm>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Decreto nº 8.875, de 11 de outubro de 2016. Revoga o Decreto nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Decreto nº 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**, Brasília, DF, 20 jul. 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d0875.htm>. Acesso em: 5 out. 2017.

_____. Decreto nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Decreto nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990. Dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai. **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: 15 jun. 2017.

_____. Decreto-lei nº 2.063, de 06 de outubro de 1983. Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do serviço de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 7 out. 1983. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del2063.htm>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Decreto-lei nº 2.866, de 7 de dezembro de 1998. Dispõe sobre a execução do Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos (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: 18 jul. 2017.

_____. Decreto-lei nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Emenda Constitucional nº 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. 1995b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc05.htm>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Emenda Constitucional nº 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. 1995c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc06.htm>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Instrução Normativa DPRF nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001. Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 mar. 2001b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10209.htm>. Acesso em: 7 nov. 2017.

_____. Lei nº 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. 2001c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Lei nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007. Efetua alterações na tabela do imposto de renda da pessoa física; dispõe sobre a redução a 0 (zero) da alíquota da CPMF nas hipóteses que menciona; altera as Leis nos 7.713, de 22 de dezembro de 1988, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.128, de 28 de junho de 2005, 9.311, de 24 de outubro de 1996, 10.260, de 12 de julho de 2001, 6.194, de 19 de dezembro de 1974, 8.387, de 30 de dezembro de 1991, 9.432,

de 8 de janeiro de 1997, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 6.094, de 30 de agosto de 1974, 8.884, de 11 de junho de 1994, 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.706, de 14 de setembro de 1993; revoga dispositivos das Leis nos 11.119, de 25 de maio de 2005, 11.311, de 13 de junho de 2006, 11.196, de 21 de novembro de 2005, e do Decreto-Lei nº 2.433, de 19 de maio de 1988; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 maio 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11482.htm>. Acesso em: 10 jun. 2017.

_____. Lei nº 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. 1974a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6194.htm>. Acesso em: 10 jun. 2017.

_____. Lei nº 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. 2009c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11975.htm>. Acesso em: 10 jun. 2017.

_____. Lei nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Lei nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Lei nº 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. 1974b. Disponível em: <http://sislex.previdencia.gov.br/paginas/42/1974/6194.htm>. Acesso em: 10 jun. 2017.

_____. Lei nº 8.078, de 11 de 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. 1990c. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Lei nº 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. 1995d. Disponível em:

<http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei%208.987-1995?OpenDocument>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Lei nº 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: 10 jun. 2017.

_____. Lei nº 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: 10 jun. 2017.

_____. Mensagem nº 181, de 13 de fevereiro de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 fev. 1995e. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/Mensagem_Veto/anterior_98/vep-181-95.htm>. Acesso em: 7 nov. 2017.

_____. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Comex Vis**: Países Parceiros. Venezuela. 2017. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/comex-vis/frame-pais?pais=ven>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). **AliceWeb**. 2017a. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>. Acesso em: 20 nov. 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: 17 jun. 2017.

_____. Ministério da Integração Nacional. **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: 5 maio 2017.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **Fechamento temporário da fronteira venezuelana**. [2016?]. Disponível em: <http://www.portalconsular.itamaraty.gov.br/alertas/fechamento-temporario-do-posto-fronteirico-com-pacaraima-rr>. Acesso em: 10 nov. 2017.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **República Argentina**. 2017. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/4785-republica-argentina>. Acesso em: 5 maio 2017.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **República Bolivariana da Venezuela**. [2017?]. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/5411-republica-bolivariana-da-venezuela>. Acesso em: 8 nov. 2017.

_____. Ministério das Relações Exteriores (MRE). **Primeira Comissão Brasileira demarcadora de limites.** [201-]. Disponível em: <http://pcdl.itamaraty.gov.br//pt-br/peru.xml>. Acesso em: 4 maio 2017.

_____. Ministério do Turismo**. Anuário Estatístico de Turismo 2017**. 2017a. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>. Acesso em: 4 maio 2017.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). **Transporte Ferroviário**. [2017?]. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/transporte-ferroviario-relevancia.html>. Acesso em: 8 jun. 2017.

_____. Norma de Execução CIEF/CSA nº 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: 10 jun. 2017.

_____. Portaria MT nº 22/2001, de 19 de 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. 2001d. Disponível em: <http://www2.transportes.gov.br/BaseJuridica/Detalhe.asp?Codigo=5387>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Portaria nº 212, de 19 de julho de 2016. Divulga o resultado da análise de projetos de infraestrutura no setor de irrigação quanto à solicitação de enquadramento ao Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 jul. 2016b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=20/07/2016&jornal=1&pagina=12&totalArquivos=56>. Acesso em: 18 jul. 2017.

COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT)**. Informe Estadístico 2016**. Red Ferroviaria Argentina. 2016. Disponível em: <https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/InfoEst2016_FFCC_CARGAS_0.pdf>. Acesso em: 9 nov. 2017.

_____. Resolução nº 1.055 de 28 de setembro de 2016. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 28 set. 2016. Disponível em: <https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/Resolucion%20N%C3%82%C2%B0%201055-16.compressed.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2017.

COMISIÓN VENEZOLANA DE NORMAS INDUSTRIALES (COVENIN). Norma nº 1.064:1979. **Cinturones de seguridad para vehiculos de motor**. Caracas, 1979. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/1064-79.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2017.

_____. Norma nº 1.352:1997. **Neumáticos de uso normal enservicio de carreteras para vehículos diferentes a los automóviles de pasajeros**. Caracas, 1997a. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/1352-97.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2017.

_____. Norma nº 199:2000. **Vidrios de seguridad**. Caracas, 2000a. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/199-00.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2017.

_____. Norma nº 2.402:1997. **Tipologia de los vehículos de carga**. Caracas, 1997b. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/2402-97.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2017.

_____. Norma nº 2.670:2001. **Materiales peligrosos**. Guía de respuestas a emergencias. Caracas, 2001. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/2670-01.pdf>. Acesso em: 11 out. 2017.

_____. Norma nº 3.059:2002. **Materiales peligrosos**. Hoja de datos de seguridad de los materiales (HDSM). Caracas, 2002a. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/3059-02.pdf>. Acesso em: 11 out. 2017.

_____. Norma nº 3.060:2002. **Materiales peligrosos.** Clasificación, Símbolos y dimensiones de señales de identificación. Caracas, 2002b. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/3060-02.pdf>. Acesso em: 11 out. 2017.

_____. Norma nº 3.061:2002. **Materiales peligrosos**. Guía para el adiestramiento de personas que manejan, almacenan y/o transportan materiales peligrosos. Caracas, 2002c. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/3061-02.pdf>. Acesso em: 11 out. 2017.

_____. Norma nº 3.355:1997. **Autobús extraurbano**. Tipologia. Caracas, 1997c. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/3355-97.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2017.

_____. Norma nº 3.604:2000. **Triángulos de seguridad**. Caracas, 2000b. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/3604-00.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2017.

_____. Norma nº 614:1997. **Límite de peso para vehículos de carga**. Caracas, 1997d. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/614-97.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2017.

_____. Norma nº 663:1996. **Neumáticos para automóviles de pasajeros**. Caracas, 1996. Disponível em: <http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/663-96.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2017.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. **The World Factbook**: South America: Argentina. 2017a. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ar.html>. Acesso em: 8 jul. 2017.

_____. **The World Factbook**: South America: Brazil. 2017b. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/br.html>. Acesso em: 9 jul. 2017.

_____. **The World Factbook**: South America: Venezuela. 2017c. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ve.html>. Acesso em: 11 nov. 2017.

CENTRO TECNOLÓGICO DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. **El transporte automotor de cargas en la Argentina**. 2007. Disponível em: <http://c3t.fra.utn.edu.ar/wp-content/uploads/2007/05/El-transporte-automotor-de-cargas-en-la-Argentina.pdf>. Acesso em: 9 nov. 2017.

CENTRO TECNOLÓGICO DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LA UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL (C3T). **El Transporte Automotor de Cargas en la Argentina**. Editorial Universitaria de la Universidad Tecnológica Nacional (U.T.N – Argentina). Buenos Aires, 2007. Disponível em: <http://www.edutecne.utn.edu.ar/transporte/transporte-carga.html>. Acesso em: 8 out. 2017.

CONSELHO NACIONAL DE SEGUROS PRIVADOS (CNSP). Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 152, de 13 de novembro 2003. Estabelece os requisitos técnicos de fabricação e instalação de para-choque traseiro para veículos de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 nov. 2003. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_152_03.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 181, de 1 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, 1 set. 2005. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao181_05.doc>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 210, de 13 de novembro de 2006. Estabelece os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres e dá outras providências. **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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 223, de 9 de fevereiro de 2007. Altera a Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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. 2007c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_225.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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 2007d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_238.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 246, de 27 de julho de 2007. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1 ago. 2007e. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_246.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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. 2007f. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_247.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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. 2007g. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_254.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 272, de 14 de fevereiro de 2008. Altera a redação do art. 9º da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do CONTRAN, que fixa especificações para os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 mar. 2008a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_272.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 294, de 17 de outubro de 2008. Altera a Resolução nº 227/2007, de 9 de fevereiro, do CONTRAN, que estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos. **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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 333, de 6 de novembro de 2009. Restabelece a vigência da Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 366, de 24 de novembro de 2010. Altera dispositivo do Anexo das Resoluções n.s 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 386, de 02 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 394, de 13 de dezembro de 2011. Altera a Resolução 311, de 3 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 406, de 12 de junho de 2012. 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. **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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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 1998c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao048_98.doc>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 499, de 28 de agosto de 2014. 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. **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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 508, de 27 de novembro de 2014. Dispõe sobre os requisitos de segurança para a circulação, a título precário, de veículo de carga ou misto transportando passageiros no compartimento de cargas. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1 dez. 2014c. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=277846>. Acesso em: 18 jul. 2017

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 535, de 17 de junho de 2015. Altera a Resolução CONTRAN nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 566, de 25 de novembro de 2015. Estabelece o Regime de Infrações e Sanções Aplicáveis, por descumprimento dos limites de peso, aos veículos de transporte rodoviário internacional de cargas e coletivo de passageiros no âmbito do MERCOSUL. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 nov. 2015h. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5662015.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 597, de 24 de maio de 2016. 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. **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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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 1998d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao062_98.doc>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 631, de 30 de novembro de 2016. 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, 30 nov. 2016c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6312016.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 645, de 14 de dezembro de 2016. 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. **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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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 da 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 674, de 21 de junho de 2017. Altera a Resolução CONTRAN nº 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de parachoques 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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. 2017d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao132_02.doc>. Acesso em: 7 nov. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE (CONAMA). Resolução nº 8, de 31 de agosto de 1993. Complementa a Resolução no 18/86, que institui, em caráter nacional, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, estabelecendo limites máximos de emissão de poluentes para os motores destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados.**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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 272, de 14 de setembro de 2000. Dispõe sobre os limites máximos de ruído para os veículos nacionais e importados em aceleração, exceto motocicletas, motonetas, ciclomotores e veículos assemelhados. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 10 jan. 2001. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=270>. Acesso em: 15 jun. 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Resoluções AET**. [201-]. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviarias/sistema-de-gerenciamento-de-autorizacao-especial-de-transito-siaet/resolucao-aet>. Acesso em: 14 maio 2017.

_____. Resolução nº 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: 18 jul. 2017.

_____. **SNV 2015 - Atualizado até 30/03/2015**. 2015. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/snv-2014-1>. Acesso em: 11 nov. 2017

DOBOVŠEK, J. Inclusión de los Tratados em El Derecho Argentino. **Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas**, v. 6, n. 6, 2012. Disponível em: <http://p3.usal.edu.ar/index.php/aequitas/article/view/1678/2123>. Acesso em: 15 set. 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. São Paulo, out. 2011. Disponível em: <https://fiesc.com.br/sites/default/files/medias/projeto_sul_competitivo_-_relatorio_segunda_fase_-_capitulo_5.pdf>. Acesso em: 11 maio 2017.

FEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS. **Guía para conductores de transporte de cargas**. [20--?] . Disponível em: <http://www.fadeeac.org.ar/wp-content/uploads/2016/05/guia_transportista.pdf>. Acesso em: 11 nov. 2017.

INFOBAE. **Las multas volvieron a subir en la Ciudad y se duplicaron en dos años**. 2017. Disponível em: <https://www.infobae.com/sociedad/2017/09/13/las-multas-volvieron-a-subir-en-la-ciudad-y-se-duplicaron-en-dos-anos/>. Acesso em: 9 nov. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Mapa físico do Estado do Amazonas**. [2010?]. Disponível em: <http://geoftp.ibge.gov.br/cartas_e_mapas/mapas_estaduais_e_distrito_federal/fisico/am_fisico1800k_2010.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2017

INSTITUTO DE FERROCARRILES DEL ESTADO (IFE). **Línea Operativa**. [2016?]a. Disponível em: <http://www.ife.gob.ve/Sistema_ferroviario/#lineaope>. Acesso em: 10 nov. 2017.

_____. **Nuestra Institución**. [2016?]b. Disponível em: <http://www.ife.gob.ve/Index/#mision>. Acesso em: 11 nov. 2017.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSO. **Mapas temáticos Censo 2010 (GEOCENSO)**. 2010. Disponível em: <http://www.sig.indec.gov.ar/censo2010/?_ga=2.194900461.131625187.1505484650-1022708198.1505484650>. Acesso em: 11 nov. 2017.

INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE (INTT). **Anuário Estadístico 2013**. Disponível em: <http://istmat.info/files/uploads/46618/anuario_estadistico_2013_intt.pdf>. Acesso em: 9 nov. 2017.

_____. **Otorgamiento y Renovación de Autorización de Circulación para el Transporte Internacional de Pasajeros y de Carga por Carretera**. 2017a. Disponível em: <http://www.intt.gob.ve/intt/?p=16052>. Acesso em: 8 nov. 2017.

_____. **Servicio prestados por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre.** 2017b. Disponível em: <http://www.intt.gob.ve/intt/?p=16052>. Acesso em: 15 nov. 2017.

II REUNIÃO BILATERAL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA. 12 de setembro de 1997. Roraima. **Atas**... Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6466/II_Reuniao_Bilateral_BRASIL_e_VENEZUELA.html>. Acesso em: 9 nov. 2017.

IX REUNIÃO BILATERAL BRASIL/VENEZUELA DOS ORGANISMOS DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA. 2014. **Atas**... Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/29628/IX_Reuniao_Bilateral_Brasil_Venezuela_dos_Organismos_de_Aplicacao_do_Acordo__de_Transporte_Terrestre_Internacional_de_Passageiros_e_Carga.html>. Acesso em: 9 nov. 2017.

IX REUNIÃO DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTE DOS PAÍSES DO CONE SUL. 1979. **Atas...** Acesso em: 10 jun. 2017.

LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA (LABTRANS). Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). **Plano mestre do complexo portuário de Porto Velho**. Florianópolis: Labtrans, 2017.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Decisão nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Decisão nº 14, de 17 de dezembro de 1994. **Transporte de productos peligrosos**. Ouro Preto, Brasil, 17 dez. 1994a. Disponível em: <http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=279>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Decisão nº 2, de 5 de agosto de 1994. Acuerdo sobre transporte de mercancias peligrosas en el Mercosur. Buenos Aires, Argentina, 5 ago. 1994b. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=448276D9CB74393783257759004F1778>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Decisão nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Decisão nº 32, de 28 de junho de 2007. **Acordo para a facilitação do transporte de mercadorias perigosas no Mercosul**. Assunção, Paraguai, 28 jun. 2007. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=E31A463384FA9F3E03257598007337D5>. Acesso em: 10 out. 2017

_____. Decisão nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Decisão nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Diretiva nº 6, de 23 de junho de 2000. **Modelo de regulamento de área de controle integrado de cargas**. Buenos Aires, Argentina 23 jun. 2000a. Disponivel em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/PubWeb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM%5CGestDoc%5CDocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D032575B60067D050&archivo=DIR_006-2000_PT_FE_Regul%20%C3%81rea%20Controle%20Integ%20Cargas_Ata%204_00.doc>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Diretriz nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Diretriz nº 41, de 18 de novembro de 2015. **Iniciativa de segurança no trânsito aduaneiro**. Montevideo, Uruguay, 18 nov. 2015. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=A8966B48EF549DCB03257F020056909E>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Diretriz nº 6, de 23 de junho de 2000. **Modelo de Regulamento de Área de Controle Integrado de Cargas**. Buenos Aires, Argentina, 23 jun. 2000b. Disponível em: <http://200.40.51.218/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=C0A6FA5C12891FA2032575B60067CCE8>. Acesso em: 15 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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. 2000c. Disponível em: <https://gestorweb.mercosur.int/files/5955199ac9344912d429b3e1>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 120, de 15 de dezembro de 1994. **Seguro de responsabilidad civil del propietario**. Ouro Preto, Brasil, 15 dez. 1994d. Disponível em: <http://www.sgt4.mercosur.int/es-es/Documents/Res_120_1994.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolucão nº 14, de 13 de maio de 2014. **Régimen de infracciones y sanciones aplicables por incumplimiento de los límites de peso envehículos 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 15, de 15 de junho de 2016. **Criterios para el reconocimento de límites máximos de residuos de plaguicidas en productos vegetales in natura (derogación de la res. gmc nº 14/95)**. Montevideo, Uruguai, 25 jun. 2016a. Disponivel em: <http://www.mercosur.int/innovaportal/v/7661/2/innova.front/resoluciones-2016>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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. 2011a. Disponível em: <http://200.40.51.218/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=7EC2D9E92FAAEA608325794F005108AA>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 28, de 19 de outubro de 2005. **Aprobar la norma relativa al transporte de encomiendas en omnibus de pasajeros de linea regular habilitados para viajes internacionales**. abrogacion de la res. gmc 117/94. Montevideo, 16 jan. 2006. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/110000-114999/113123/norma.htm>. Acesso em: 10 out. 2017

_____. Resolução nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 34, de 20 de 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: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 6, de 1 de abril de 1992. **Substituição do nº 1 da nº 9/91**. Buenos Aires, Argentina, 1 abr. 1992. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=F50C56534681DF3C832577D0005AE07C>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 6, de 8 de maio de 1998. **Procedimento uniforme de controle do transporte de mercadorias perigosas e cronograma pra o cumprimento das exigências do Acordo sobre Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul**. Buenos Aires, Argentina, 8 maio 1998. Disponível em:

<http://www.mercosur.int/innovaportal/v/3089/2/innova.front/resoluciones-1998>. Acesso em: 10 out. 2017

_____. Resolução nº 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. 1997b. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=D500E8616226D3940325771300527577>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 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. 2008b. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=26ED22FB30E1012C0325766A00686B2B>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 75, de 13 de dezembro de 1997. **Inspeccion técnica vehicular**. Montevideo, Uruguai, 13 dez. 1997c. Disponível em: <https://gestorweb.mercosur.int/files/59550c69c9344912d4298cc1>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Resolução nº 84, de 15 de dezembro de 1994. **Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes**. Ouro Preto, Brasil, 12 dez. 1994e. Disponível em:<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=D9252D0E118C7B2E83257734006FFB56>. Acesso em: 15 jun. 2017.

OBSERVATORIO NACIONAL DE DATOS DE TRANSPORTE (ONDAT). **Evolución del parque automotor por categoría**. 2015. Disponível em: <http://ondat.fra.utn.edu.ar/?p=931>. Acesso em: 15 out. 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: 9 abr. 2017.

_____. **UN Comtrade Database**. 2017. Disponível em: <https://comtrade.un.org/data/>. Acesso em: 16 jul. 2017.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS (OEA). **Regime jurídico-institucional da Venezuela**. [200-]. Disponível em: <http://www.oas.org/juridico/mla/pt/ven/por_ven-int-desc-system.pdf>. Acesso em: 7 out. 2017.

_____. **Republica Argentina, Estrutura Politica Geral.** 2007. Disponível em: <http://www.oas.org/juridico/mla/pt/arg/pt_arg_presentation.html>. Acesso em: 10 nov. 2017.

ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI). **Tarifas de peajes**. 2017. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/occovi/tarifas>. Acesso em: 9 nov. 2017.

PARQUES NACIONALES. **Serrania la Neblina**. [2005?]. Disponível em: <http://www.parquesnacionales.com.ve/index.php/parques-nacionales-62/serrania-la-neblina>. Acesso em: 10 nov. 2017.

PORTAL OFICIAL DEL ESTADO ARGENTINO. **Autorizaciones y permisos para transporte de cargas internacionales**. [201-]. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/autorizaciones-y-permisos-para-transporte-de-cargas-internacionales>. Acesso em: 10 nov. 2017.

PORTAL SÃO FRANCISCO. **Fronteira Brasil-Venezuela**. [2012?]. Disponível em: <http://www.portalsaofrancisco.com.br/geografia/fronteira-brasil-venezuela>. Acesso em: 10 nov. 2017.

REUNIÃO BILATERAL ARGENTINA - BRASIL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT. 14 novembro de 2003, Mar del Plata. **Atas**... Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6039/Reuniao_Bilateral_ARGENTINA___BRASIL.html>. Acesso em: 9 nov. 2017.

REUNIÃO BILATERAL BRASIL - ARGENTINA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT. 21 de agosto de 2015, Foz do Iguaçu. **Atas**... Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/41461/Reuniao_Bilateral_Brasil___Argentina___Dos_Organismos_Competentes_de_Aplicacao_do_Acordo_sobre_Transporte_Internacional_Terrestre___ATIT.html>. Acesso em: 9 nov. 2017.

REUNIÃO BILATERAL BRASIL E ARGENTINA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT. 31 de março de 2017. Curitiba. **Atas**... Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/51442/Reuniao_Bilateral_Brasil_e_Argentina_dos_Organismos_Competentes_de_Aplicacao_do_ATIT.html>. Acesso em: 9 nov. 2017.

REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA BRASIL - ARGENTINA. 24 de setembro de 2007, Foz do Iguaçu. **Atas**... Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6022/Reuniao_Extraordinaria_BRASIL___ARGENTINA.html>. Acesso em: 9 nov. 2017.

SERVICIO INTEGRADO DE ADMINISTRACIÓN ADUANERA Y TRIBUTARIA (SENIAT). Venezuela. Providência Administrativa nº 11, de 11 de fevereiro de 2016. Providencia mediante la cual se reajusta la Unidad Tributaria de cientocincuenta bolívares (Bs. 150) a ciento setenta y siete bolívares (Bs. 177). **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 25 jan. 2016. Disponível em: <http://www.finanzasdigital.com/wp-content/uploads/2013/08/Gacetaextra6101.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2017.

SUPERINTENDENCIA DE LA ACTIVIDAD ASEGURADORA (SUDEASEG). Venezuela. Providencia nº 2.751 de 05 de outubro de 2012. Normas que establecen el uso del modelo de la Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador por Carretera en Viajes Internacionales. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 5 out. 2012. Disponível em: <http://www.sudeaseg.gob.ve/?post_type=document&p=669>. Acesso em: 10 out. 2017.

SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN. **Quiénes somos**. [201-]. Disponível em: <http://www2.ssn.gob.ar/index.php/la-superintendencia/quienes-somos>. Acesso em: 11 nov. 2017.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 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: 15 jun. 2017.

_____. **Busca de atos normativos**. Rio de Janeiro, [2017?]a. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/biblioteca.aspx>. Acesso em: 5 maio 2017.

_____. Circular nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Circular nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Circular nº 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 nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Circular nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Circular nº 421, de 1 de abril de 2011. Estabelece as regras básicas para a comercialização do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Cargas (RCOTM-C) e disponibiliza, no endereço eletrônico da SUSEP, as condições contratuais do Plano Padronizado deste seguro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1 abr. 2011. Disponível em: <http://www.susep.gov.br/textos/circ421.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. Circular nº 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: 15 jun. 2017.

_____. Circular nº 488, de 22 de maio de 2014. Altera dispositivos da Circular Susep nº 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: 15 jun. 2017.

_____. **DPVAT**. [2017?]b. Disponível em: <http://www.susep.gov.br/setores-susep/cgpro/dpvat>. Acesso em: 5 maio 2017.

THE OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY. **Argentina**. 2014. Disponível em: <https://atlas.media.mit.edu/pt/profile/country/arg/>. Acesso em: 17 nov. 2017.

THE WORLD BANK. **Global Rankings 2016**. Disponível em: <https://lpi.worldbank.org/international/global>. Acesso em: 17 nov. 2017.

TRENES ARGENTINOS CARGA. **Nuestra Flota**. 2016a. Disponível em: <https://www.bcyl.com.ar/flota>. Acesso em: 16 nov. 2017.

_____. **Nuestro alcance y tipo de cargas**. 2016b. Disponível em: <https://www.bcyl.com.ar/alcance>. Acesso em: 16 nov. 2017.

_____. **Operadora Ferroviaria**. 2017. Disponível em: <https://www.sofse.gob.ar/institucional/institucional.php#>. Acesso em: 16 nov. 2017.

TUDO SOBRE SEGUROS (TSS). **Entenda o Seguro Carta Azul**. [201-]a. Disponível em: <http://www.tudosobreseguros.org.br/portal/pagina.php?l=726#o-que-e-o-seguro-carta-azul>. Acesso em: 14 maio 2017.

_____. **Entenda o Seguro de Transportes**. [201-]b. Disponível em: <http://www.tudosobreseguros.org.br/portal/pagina.php?l=324#quais_sao_RC>. Acesso em: 14 maio 2017.

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL. Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. **El Transporte Automotor de Cargas en la Argentina**. 2007. Disponível em: <http://c3t.fra.utn.edu.ar/?p=283>. Acesso em: 16 out. 2017.

_____. Ministerio del Poder Popular para el Transporte (MppT). **Entes Adscritos**. [201-]a. Disponível em: <http://www.mppt.gob.ve/entes-adscritos/>. Acesso em: 10 out. 2017.

_____. Ministerio del Poder Popular para el Transporte (MppT). **Reseña histórica**. [201-]b. Disponível em: <http://www.mppt.gob.ve/resena-historica/>. Acesso em: 10 out. 2017.

_____. Ministerio del Poder Popular para Relaciones Exteriores. **Conoce Venezuela.** [2017?]. Disponível em: <http://mppre.gob.ve/?page_id=7802>. Acesso em: 18 nov. 2017.

VIALIDAD NACIONAL. **Documentación a presentar para elotorgamiento de permisos de tránsito**. 2017. Disponível em: <http://www.vialidad.gov.ar/tramites-y-formularios>. Acesso em: 18 nov. 2017.

VILLALOBOS, T. D. H. **Argentina**: país marítimo misión de los puertos y víasnavegables. Boletín del Centro Naval, n. 808, 2014. Disponível em: <http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN808/808villalobos.pdf>. Acesso em: 13 out. 2017.

VENEZUELA. Constitución de la República de Venezuela. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 30 dez. 1999a. Disponível em: <http://www.cne.gob.ve/web/normativa_electoral/constitucion/indice.php>. Acesso em: 20 out. 2017.

_____. Decreto nº 1.445, de 13 de setembro de 2001. Ley del sistema de transporte ferroviario nacional. **Gaceta Oficial de la Republica Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 30 out. 2001. Disponível em: <http://www.ventanalegal.com/leyes/ley_sistema_transporte_ferroviario.html>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. Decreto nº 1.595, de 25 de dezembro de 1990. Reglamento de la leyorgánica de aduanas. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 28 dez. 1990. Disponível em: <http://www.bolipuertos.gob.ve/descargas/G.O%20N%C2%BA%204.273%20Reglamento%20Ley%20Organica%20de%20Aduanas.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. Decreto nº 1.611, de 4 de setembro de 1982. Normas sobre arrendamiento financiero de bienes. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 7 set. 1982.

Disponível em: <https://app.box.com/s/qznz0veyixxi2x6646ito5m2fiixpe2z>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. Decreto nº 2.217, de 23 de abril de 1992.
Normas sobre el control de la contaminación generada por ruido. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 27 abr. 1992. Disponível em: <http://www.adan.org.ve/documentos/Decreto-2217.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. Decreto nº 2.378, de 12 de julho de 2016. Decreto n nº 2.378 de fecha 12 de julio de 2016, mediante el cual se dicta el Decreto sobre Organización General de la Administración Pública Nacional. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 13 jul. 2016a. Disponível em: <http://pandectasdigital.blogspot.com.br/2016/07/decreto-sobre-organizacion-general-de.html>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. Decreto nº 2.542, de 2 de julho de 1988. Reglamento de la Ley de Transito Terrestre. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 2 jul. 1998a. Disponível em: <http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina_nueva/intt/marco_juridico/reglamento_de_la_ley_de_transito_terrestre.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. Decreto nº 2.650, de 4 de janeiro de 2017. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 4 jan. 2017. Disponível em: <http://www.finanzasdigital.com/wp-content/uploads/2017/01/Gaceta-Oficial-41067-Decreto-2650.pdf>. Acesso em: 25 out. 2017.

_____. Decreto nº 2.673, de 19 de agosto de 1998. Normas sobre emisiones de fuentes móviles. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 4 set. 1998b. Disponível em: <http://www.adan.org.ve/documentos/Decreto-2673.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. Gaceta Oficial 36.396, de 16 de fevereiro de 1998. Apruébase el Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 16 fev. 1998c. Disponível em: <https://gacetaoficial.tuabogado.com/gaceta-oficial/decada-1990/1998/gaceta-oficial-36396-del-16-febrero-1998>. Acesso em: 30 out. 2017.

_____. Lei de Transporte Terrestre, de 1º de agosto de 2008. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 1 ago. 2008. Disponível em: <http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina_nueva/intt/marco_juridico/ley_de_transporte_2008.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei nº 37.555, de 23 de outubro de 2002. Lei Orgânica do Sistema Venezuelano para a Qualidade. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 23 out. 2002. Disponível em: <http://sencamer.gob.ve/sites/default/files/pdf/LeyOrganicadelSistemaVenezolanoparalaCalidad.pdf>. Acesso em: 30 out. 2017.

_____. Lei nº 55, de 13 de novembro de 2001. Ley sobre sustancias, materiales y desechos peligrosos. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 13 nov. 2001. Disponível em: <http://www.mpetromin.gob.ve/repositorio/imagenes/file/normativas/leyes/leysustancias.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Lei Orgânica de Aduanas, de 25 de maio de 1999. Ley Orgánica de Aduanas. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 16 ago. 1999b. Disponível em: <http://www.wipo.int/wipolex/es/text.jsp?file_id=235634>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____. Ley Aprobatoria del Acuerdo de Transporte Internacional por Carretera entre la República de Venezuela y la República Federativa de Brasil, de 4 de junho de 1995. Ley aprobatoria del acuerdo de transporte internacional por carretera de pasajeros y carga entre elgobierno de la República de Venezuela y elgobierno de la República Federativa del Brasil. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 1 out. 1998d. Disponível em: <http://pandectasdigital.blogspot.com.br/2017/04/acuerdo-de-transporte-internacional-por.html#more>. Acesso em: 25 out. 2017.

_____. Minfra. Resolução nº 30, de 27 de junho de 2007. Normas y Procedimientos Técnicos Relativo a los Lineamientos em Materia de Conservación, Administración y Aprovechamiento de la Infraestructura Vial. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 28 jul. 2007. Disponível em: <http://pandectasdigital.blogspot.com.br/2016/02/gaceta-oficial-de-la-republica_14.html>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. MppTTOP. Gaceta Oficial Extraordinária de la República Bolivariana de Venezuela nº 6.221, de 17 de março de 2016. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 5 jul. 2016b. Disponível em: <http://www.finanzasdigital.com/wp-content/uploads/2013/08/Gacetaextra6101.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. MppTTOP. Resolução nº 2, 8 de janeiro de 2015. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 9 jan. 2015. Disponível em: <http://pandectasdigital.blogspot.com.br/2017/09/gaceta-oficial-de-la-republica_598.html>. Acesso em: 30 nov. 2017.

V REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA – BRASIL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES PARA A APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA BOLIVARIANA DA VENEZUELA E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. 29 de junho de 2005. Santa Elena de Uairén, Venezuela. **Atas**... Disponível em: <http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN808/808villalobos.pdf>. Acesso em: 13 out. 2017.

VII REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA – BRASIL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES PARA A APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA BOLIVARIANA DA VENEZUELA E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. 8 a 9 de outubro de 2017. Ilha de Margarita, Venezuela. **Atas**... Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6242/V_Reuniao_Bilateral_VENEZUELA___BRASIL.html>. Acesso em: 13 out. 2017.

XLI REUNIÃO ORDINÁRIA, SUBGRUPO DE TRABALHO N. 5. Transportes del Mercosur. 6 de maio de 2011. Assunção, Paraguai. **Atas**... Disponível em: <http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/65906/Acta+Sub+Grupo+de+Trabajo+5+-+XLI+Reuni%C3%B3n+-+Asunci%C3%B3n+-+2011/e47c917a-9682-4e79-b4f4-d0b1c575245e?version=1.0>. Acesso em: 15 jun. 2017.

APÊNDICES E ANEXOS

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 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995.

Não sujeita à harmonização.

Resolução ANTT nº 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 RNTRC e dá outras providências.

1.1.2 Congresso Nacional

Emenda Constitucional nº 6/1995, de 15 de agosto de 1995 – Ementa: Altera o inciso IX do art. 170, o art. 171 e o § 1º do art. 176 da Constituição Federal.

Revoga o art. 171 da Constituição Federal, que dispunha sobre a obrigatoriedade de que o controle do capital social da empresa que pretende habilitar-se ao transporte rodoviário internacional de cargas seja exercido somente por cidadão nato ou naturalizado.

1.1.3 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 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% 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 nº 213.

1.1.4 Coordenadoria Geral do Sistema de Informações Econômico-Fiscais (CIEF) e das Coordenações dos Sistemas Aduaneiro (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).

1.1.5 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 (CTB) e as Resoluções do Contran.

1.1.6 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 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.

1.1.7 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 nº 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 – Ementa: Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

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 de 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.

Resolução ANTT nº 5.040/2016, de 3 de março de 2016– Ementa: Altera o Anexo da Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro de 2016.

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 assim 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, das bagagem e das encomendas, qualidade dos serviços, fiscalização, Infrações e penalidades e recursos.

Decreto nº 8.083/2013, de 26 de agosto de 2013 – Ementa: Altera o 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 e dá outras providências.

Altera os arts. 2, 3, 4, 5, 8, 12, 13, 14, 17, 19, 20, 23, 25, 27, 29, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 42, 44, 45, 47, 52, 56, 61, 65, 68, 76, 77, 78, 79, 88, 89, 90, 93, 94, 101 do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998.

Lei nº 12.996/2014, de 18 de junho de 2014 – Ementa: Altera as Leis n°s 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.

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.

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 2.885/2008, de 9 de setembro de 2008– Ementa: Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.

Estabelece as normas para a utilização do Vale-Pedágio obrigatório, a habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, a aprovação de modelos e sistemas operacionais e a fiscalização, bem como tipifica as infrações e suas respectivas penalidades. Poderá ser comercializado para utilização no exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, por transportador inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC). Versa sobre as partes envolvidas, empresas habilitadas a prestar o Vale-Pedágio, operadoras de rodovia, sistema de comercialização, infrações e sanções e fiscalização.

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.

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, de sistemas de emissão de bilhetes, de informações obrigatórias para emissão do bilhete, do valor da tarifa (serviço) e do 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.

Resolução ANTT nº 5.396/2017, de 3 de agosto de 2017– Ementa: Regulamenta a oferta de tarifa promocional para os serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros e semiurbano de passageiros.

Autoriza as empresas prestadoras de serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros a estabelecer tarifas promocionais diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos usuários. A concessão de tarifa promocional nos serviços de transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros nos termos do presente artigo estará condicionada à implementação e ao pleno funcionamento do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip), de que trata a Resolução ANTT nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, nos veículos em operação. Será obrigatório o oferecimento de igual promoção em toda a extensão e em todas as seções da linha, podendo, no entanto, a tarifa promocional abranger apenas determinados horários e dias da semana.

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".

2.3 CARGAS E PASSAGEIROS

2.3.1 Presidência da República

Lei nº 8.987/1995, de 13 de fevereiro de 1995 – Ementa: Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos. Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato. Versa sobre direitos e obrigações dos usuários, política tarifária, licitações, contrato de concessão, encargos das partes envolvidas, permissões e outras disposições.

Lei nº 10.209/2001, de 23 de março de 2001 – Ementa: Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.

Fica instituído o Vale-Pedágio obrigatório, para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras. O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação do serviço de transporte no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino.

3 Seguros

3.1 CARGAS

3.1.1 Conselho Nacional de Seguros Privados

Resolução CNSP nº 180/2007,17 de dezembro de 2007 – Ementa: Revoga a Resolução CNSP nº 03, de 18 de janeiro de 1971.

Não sujeita à harmonização.

Resolução CNSP nº 219/2010, 10 de dezembro 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– Ementa: Aprovar 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 ficam fazendo parte integrante desta Circular.

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 sujeito 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 31 de maio 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 ANTT nº 3.665/2011, de 4 de maio de 2011 – Ementa: Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Atualização do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, aprovado pelo Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988. Dispõe sobre o exercício da atividade de transporte rodoviário de produtos perigosos, realizado em vias públicas no território nacional.

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 nº 1.797/1996, de 25 de janeiro de 1996 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.

O Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai compõe o presente Decreto. Fica estabelecido que este será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém, inclusive quanto à sua vigência.
O Acordo e seus Anexos regulamentam o transporte de produtos perigosos entre os Estados-Partes do Mercosul.

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 6 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 em 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 2,50m 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 obrigatório.

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.

Contém definições sobre contêiner, Veículo Porta-Contêiner (VPC), Dispositivo de Fixação de Contêiner (DIF) e 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 tipo 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 (CTB).

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 (CTB).

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.

O *caput* do art. 9º, da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do Contran, passa a vigorar com a seguinte redação: “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* –, instalado 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 art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) 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, o qual 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 art. 111 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O art. 4º e o art. 5º da Resolução Contran nº 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 nº 311, de 3 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva – *airbag*, 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(CTB).

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 executivas 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 492/2014, de 5 de junho de 2014 – Ementa: Altera o art. 1º da Resolução Contran nº 558/1980, que dispõe sobre a fabricação e a reforma de pneus.

Altera o art. 1º, da Resolução Contran nº 558/1980. Dispõe sobre a fabricação e a reforma de pneus. Os veículos novos assemelhados ou deles derivados, automotores, elétricos, reboques ou semirreboques, de produção nacional ou importados, somente poderão ser comercializados no país quando equipados com pneus novos que estejam em conformidade com os Regulamentos Técnicos do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro).

Resolução Contran nº 519/2015, de 29 de janeiro de 2015 – Ementa: Dispõe sobre os procedimentos para avaliação dos sistemas de freios de veículos.

Todo veículo automotor, elétrico, reboque, semirreboque com peso bruto total superior a 750 kg, novo, nacional ou importado, deverá atender aos requisitos mínimos de desempenho do sistema de freios estabelecidos para cada tipo de veículo pelas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR 10966-1, NBR 10966-2, NBR 10966-3, NBR 10966-4, NBR 10966-5, NBR 10966-6, NBR 10966-7 e NBR 16068, ou pelas suas alterações posteriores.

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 667/2017, de 22 de maio de 2017 – Ementa: 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.

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. Traz nos anexos com especificações sobre: Anexo I – Instalação de dispositivos de iluminação e sinalização luminosa. Anexo II – Faróis principais emitindo fachos assimétricos e equipados com lâmpadas de filamento. Anexo III – Faróis de neblina dianteiros. Anexo IV – Lanternas de marcha à ré. Anexo V – Lanternas indicadoras de direção. Anexo VI – Lanternas de posição dianteiras e traseiras, lanternas de freio e lanternas delimitadoras traseiras. Anexo VII – Lanterna de iluminação da placa traseira. Anexo VIII – Lanternas de neblina traseiras. Anexo IX – Lanternas de estacionamento. Anexo X – Faróis principais equipados com fonte de luz de descarga de gás. Anexo XI – Fonte de luz para uso em farol de descarga de gás. Anexo XII – Retrorrefletores. Anexo XIII – Lanterna de posição lateral. Anexo XIV – Farol de rodagem diurna. Anexo XV – Lanternas de sinalização para veículos de transporte escolar. Anexo XVI – Especificação especial de lanternas de emergência de luz azul

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.

5.3.3 Presidência da República

Decreto nº 7.282/2010, de 1º de setembro de 2010 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial nº 17 ao Amparo do Artigo 14 do Tratado de Montevidéu de 1980 (AAP/A14TM/17) – Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas –, assinado entre os Governos da República Argentina, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, em 27 de maio de 2010.

Internaliza o Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas

Lei nº 11.910/2009, de 18 de março de 2009 – Ementa: Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de uso do equipamento suplementar de retenção – *air bag*.

Define a obrigatoriedade do equipamento suplementar de retenção – *air bag* frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro.

6 Infrações e sanções

6.1 CARGAS

6.1.1 Presidência da República

Decreto nº 2.866, de 7 de dezembro de 1998– Ementa: 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.

Internaliza o Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos. Aprova o regime de Infrações e Sanções aplicáveis ao transporte terrestre de produtos perigosos. Os transportadores ou expedidores serão responsabilizados quando a infração aos deveres e obrigações forem passíveis de aplicação de medidas disciplinares, as quais serão objeto de um processo administrativo que permita sua defesa. O art. 5º estipula multa, suspensão ou cassação da licença de acordo com o grau da infração. Lista as infrações para transporte rodoviário e ferroviário.

6.1.2 Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Resolução ANTT nº 3.880/2012, de 22 de agosto de 2012– Ementa: Estabelece os Códigos para as Infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Anexo alterado pela Resolução ANTT nº 3.924/2012.

Resolução ANTT nº 3.924/2012, de 8 de novembro de 2012– Ementa: Altera o anexo à Resolução ANTT nº 3.880, de 22 de agosto de 2012, que estabelece os códigos e os desdobramentos para as infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Em seu Anexo traz uma tabela com os códigos das infrações referentes ao transporte rodoviário de produtos perigosos, o amparo legal e a descrição da infração.

6.2 PASSAGEIROS

6.2.1 Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Resolução ANTT nº 233/2003, de 25 de julho de 2003– Ementa: Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT no que tange ao transporte rodoviário internacional de passageiros. Lista um total de 76 infrações pertinentes ao transporte de passageiros, divididas de acordo com o valor da multa em função do coeficiente tarifário. Os valores das multas variam de 10 mil a 40 mil vezes o coeficiente tarifário de acordo com a gravidade da infração, hierarquizadas de maneira similar à classificação disposta no ATIT. 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.

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.

Resolução ANTT nº 5.285/2003, de 9 de fevereiro de 2017– Ementa: 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.

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. O Esquema Operacional é composto por:
I - indicação do itinerário sequencial da linha, com identificação dos pontos terminais, pontos de seção e pontos de parada e de apoio;
II - identificação das finalidades dos pontos de parada;
III - tempo médio decorrido em cada etapa de viagem, em ambos os sentidos;
IV - velocidade média por trecho;
V - distância entre os pontos identificados no itinerário da linha, extensão dos acessos, quando houver, e extensão total da linha;
VI - tipo de pavimento das rodovias e acessos que compõem o percurso da linha.

Regulamenta também a modificação da prestação do serviço, Implantação e Supressão de Seção, Ajuste de Itinerário, Implantação e Supressão de Linha, Implantação ou Supressão de Terminal Adicional, Operação Simultânea, Realização de Viagem Direta e Semidireta, Implantação e Supressão de Serviço Diferenciado, Alteração do Quadro de Horários, Alteração de Pontos de Parada, Pontos de Apoio e Terminais Rodoviários e Prazos para Análise das Solicitações de Modificação de Serviço.

6.3 CARGAS E PASSAGEIROS

6.3.1 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.

6.3.2 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 videomonitoramento, poderão autuar condutores e veículos, cujas infrações por descumprimento das normas gerais de circulação e conduta tenham sido detectadas *on-line* por esses sistemas informando 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 Trânsito Brasileiro (CTB), pela Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, e dá outras providências.

Estabelece os procedimentos para fiscalização do tempo de direção e descanso do motorista profissional na condução dos veículos de transporte e de condução de escolares, de transporte de passageiros com mais de 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.

6.3.3 Presidência da República

Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005– Ementa: 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.

Internaliza o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre. Define a responsabilidade do concessionário de transporte internacional terrestre. E lista a infrações conforme classificação de gravidade e de tipo de transporte (passageiros ou cargas).

7 Transporte ferroviário de cargas e passageiros

7.1 CARGAS

7.1.1 Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 1.573/2006 – Ementa: Institui o Regime de Infrações e Penalidades do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos no âmbito nacional.

Segmenta as multas aplicáveis às infrações, em relação ao transporte ferroviário de produtos perigosos, em: primeiro grupo – multa de R$ 100.000,00, segundo grupo – multa de R$ 30.000,00, terceiro grupo – multa de R$ 15.000,00 e quarto grupo - multa de R$ 5.000,00.

Resolução ANTT nº 5.232/2016 – Ementa: Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e dá outras providências.

Aprova as instruções complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos e estabelece o prazo de 12 meses, contados a partir da vigência desta Resolução, para exigência de cumprimento das disposições estabelecidas em seus anexos.

Resolução ANTT nº 4.348/2014 – Ementa: 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.

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, na forma de Anexo a esta Resolução.

7.2 PASSAGEIROS

7.2.1 Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 3.694/2011 – Ementa: Aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas.

Aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas na forma do Anexo a esta Resolução e revoga a Resolução nº 350, de 18 de novembro de 2003.

Resolução ANTT nº 3.695/2011 – Ementa: Aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Nacional.

Aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Federal, na forma do Anexo a esta Resolução. E revoga a Resolução nº 433, de 17 de fevereiro de 2004 e a Resolução nº 895, de 15 de março de 2005.

7.2.2 Presidência da República

Decreto nº 98.973/1990 –Ementa: Aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências.

Regulamenta as condições do transporte ferroviário, os veículos e equipamentos, a formação e circulação do trem, despacho, acondicionamento, carregamento, estiva, descarregamento, manuseio e armazenagem, pessoal, documentação, procedimentos em casos de emergência, dos deveres, obrigações, responsabilidades e fiscalização.

Decreto nº 1.797/1996 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.

Incorpora no âmbito brasileiro o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, de 1994.

Decreto nº 8.875, de 11 de outubro de 2016– Ementa: Revoga o Decreto nº 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.

Revoga o Decreto nº 8.219, de 23 de outubro de 2013.

7.3 CARGAS E PASSAGEIROS

7.3.1 Presidência da República

Decreto nº 1.832/1996, de 4 de março de 1996 – Ementa: Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

Disciplina as relações entre a Administração Pública e as Administrações Ferroviárias, as relações entre as Administrações Ferroviárias, inclusive no tráfego mútuo, as relações entre as Administrações Ferroviárias e os seus usuários; e a segurança nos serviços Ferroviários. Estabelece preços dos serviços, contrato de transporte, expedição, armazenagem e estadia, dos deveres, das obrigações e responsabilidades da administração ferroviária, transporte de passageiros, transporte de bagagens, segurança, infrações e penalidades.

APÊNDICE 2 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO ARGENTINA

1 Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços

1.1 CARGAS

1.1.1 Administración Nacional de Aduanas

Resolução da Administración Nacional de Aduanas nº 2.382/1991 –Ementa: Aprova as regras relativas à aplicação do Acordo de Alcance Parcial de Transporte Internacional Terrestre.

Aprova o índice temático em relação à aplicação do ATIT, os trâmites em relação ao transporte rodoviário internacional, as regras relativas à intervenção da Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnologia (ANMAT) para o trânsito terrestre de medicamentos com destino para outros Estados-Partes do Mercosul, instruções para o preenchimento do manifesto de carga internacional/declaração de trânsito aduaneiro (MIC/DTA), selos argentinos e sua forma de aplicação para as unidades de transporte com destino aos países signatários do ATIT, normas sobre a operação aduaneira para o transporte de correspondência e encomendas em ônibus de passageiros habilitados de linha regular permitidos para viagem internacional, modelo de documento de idoneidade provisório, nacionalização de mercadorias no trânsito interno às aduanas de entrada.

1.1.2 Congreso da la Nación

Lei nº 26.994/2014 – Ementa: Código Civil e Comercial.

Versa sobre relações de família, direitos pessoais, direitos reais, transmissão de direitos por causa de morte e disposições comuns aos direitos reais e pessoais.

Lei nº 25.248/2000 – Ementa: Conceito. Objeto. Responsabilidades, ações e garantias na aquisição do imóvel. Oponibilidade. Opção de compra. Aspectos fiscais dos bens para arrendamento mercantil.

Pondera sobre os procedimentos referentes ao contrato de *leasing*. É alterada pela Lei nº 26.994/2014 e pela Lei nº 27.077/2014, mas ainda permanece vigente.

Lei nº 19.550/1984 – Ementa: Lei Geral de sociedades nº 19.550, T.O 1984.

Lei geral de sociedades. Versa sobre as formas e os procedimentos para se constituir uma sociedade, inscrição no Registro Público, anulação, dissolução e liquidação desta, responsabilidade dos administradores e sócios, sociedades controladas, vinculadas e acidentais, documentação e contabilidade, sociedades constituídas no estrangeiro, sociedades de responsabilidade limitada, sociedades anônimas, fiscalização privada e pública, sociedade limitada por ações e disposições transitórias.

Lei nº 24.449/1995– Ementa: Princípios básicos. Coordenação Federal. Conselho Federal de Segurança Viária. Registro Nacional de Antecedentes de Trânsito. Usuário da via pública. Capacitação. Licença de conduzir. Via pública. Veículo. Modelos novos. Parque usado. Circulação. Regras gerais. Regras de velocidade. Regras para veículos de transporte. Regras para casos especiais. Acidentes. Bases para o procedimento. Princípios processuais. Medidas cautelares. Recursos judiciais. Regime de sanções. Princípios gerais. Sanções. Extinção de ações e sanções. Norma supletiva. Disposições transitórias e complementárias.

A presente lei e suas normas regulamentárias normatizam o uso da via pública e se aplicam à circulação de pessoas, animais e veículos terrestres na via pública, e às atividades vinculadas ao transporte, aos veículos, às pessoas, às concessões viárias, à estrutura viária e ao meio ambiente, se estiverem relacionados ao trânsito. Fica excluído o transporte ferroviário.

Lei nº 24.921/1998 –Ementa: Âmbito de aplicação. Definições. Documento de transporte multimodal. Responsabilidade do operador. Responsabilidade do expedidor. Aviso e verificação de danos. Exercício das reivindicações. Disposições complementárias. Remissão. Registro de operadores de transporte multimodal.

Versa sobre os trâmites a serem verificados no transporte multimodal de mercadorias, tanto em âmbito nacional quanto internacional, demonstrando os documentos necessários para a realização do transporte, responsabilidade do operador e expedidor e verificação de danos. Para poder atuar nesse serviço, o operador ou seu representante deverá emitir um documento de transporte multimodal no prazo de 24 horas após a recepção da mercadoria para o transporte. Assinala-se que a emissão deste documento não impedirá a necessidade de outros documentos relativos ao transporte ou serviços que poderão ser prestados durante a execução do transporte multimodal, mas estes não substituem a necessidade daquele. Também se refere aos procedimentos em relação à forma, assinatura, direitos das partes interessadas, efeitos, cláusulas de reserva, garantia, omissões e valor declarado, com relação ao documento.

1.1.3 Presidente de la Nación Argentina

Lei nº 22.415/1981 – Ementa: Código Aduaneiro.

Dispõe sobre os procedimentos aduaneiros, tanto no âmbito terrestre quanto aquático e aéreo; sobre o serviço aduaneiro, juntamente com seus auxiliares; importadores e exportadores; regimes especiais; proibições à importação e às exportações; estímulos a estas; delitos e infrações aduaneiras; preferências aduaneiras; disposições gerais, procedimentos especiais e recursos.

Decreto nº 415/1991 –Ementa: Substitui o procedimento de entrada em vigor dos tratamentos preferenciais acordados em seu marco jurídico.

Decreto que impõe o sistema monista na Argentina, cujos acordos subscritos pelo país no marco jurídico da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) entrarão em vigor nas condições e nas datas acordadas em cada um deles, sem prejuízo da sua publicação no Boletim Oficial. Também derroga o artigo 3º, inciso b), ponto 1 do Decreto nº 101/85.

Decreto nº 1001/1982 – Ementa: Regulamento do Código Aduaneiro da Nação Argentina.

Estabelece os requisitos para se operar nas aduanas, assim como em contêineres de transporte de importação de mercadorias ou exportação por via marítima, aérea e terrestre por empresas privadas, Estado, organização mista ou organismos oficiais. Para isso, os agentes de transporte deverão estar registrados como agentes de transporte aduaneiros, solicitar o registro como operador de contêineres ante a Administración Nacional de Aduanas e cumprir com as demais precauções que, para a aplicação dos requisitos do Código, estabelece a referida Administración Nacional, e, por fim, manter atualizada a lista de contêineres que opera. Estabelece também os deveres dos despachantes aduaneiros, dos solicitantes e dos agentes de transporte.

1.1.4 Secretaría de Transporte

Resolução ST nº 74/2002 – Ementa: Registro Único de Transporte Automotivo (R.U.T.A.). Inscrição obrigatória de empresas e de veículos que realizam o transporte nacional e internacional de cargas. Benefícios. Coordenação e supervisão do Registro. Administração. Assistência operacional Regime de sanção. Apresentação voluntária.

Estipula a obrigatoriedade do R.U.T.A para todas as empresas e veículos que realizem o transporte nacional e internacional de carga, sem prejuízo no disposto nos respectivos acordos internacionais. Apresenta a documentação necessária para pessoas físicas e jurídicas que reivindiquem essa autorização, assim como para empresas e fretadores; procedimentos prévios à inscrição no Registro; coordenação, supervisão, inscrição, administração e assistência operativa deste. Além disso, os operadores de transporte de cargas deverão fazer uma apresentação voluntária ante a Comisión Nacional de Regulación del Transporte com a solicitação preenchida.

Resolução ST nº 15/2002 – Ementa: Regras para a tramitação de solicitações para autorizações originárias ou complementares para o transporte rodoviário internacional de cargas compreendidas no ATIT, aprovado no marco da ALADI.

Resolução que exprime os mecanismos fundamentais para operar no transporte internacional de cargas; documentos para solicitar a Licença Originária no caso de empresas legalmente constituídas no país e com veículos matriculados e registrados na Argentina; empresas legalmente constituídas no país que possuem os veículos registrados na Argentina e que já obtiveram uma Licença Originária para o transporte rodoviário internacional de carga para um trânsito bilateral; empresas cujos proprietários são pessoas físicas ou jurídicas que solicitem a renovação da Licença Originária; documentos para a solicitação de incorporação de veículos à frota autorizada ou para exclusão de veículos já incorporados na Licença Originária. Também se explicitam os trâmites para solicitar a Licença Complementar, tendo o mesmo conteúdo do art. 24 do ATIT.

Resolução ST nº 197/2010 – Ementa: Incorpora o "Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas" no sistema jurídico nacional.

Incorpora internamente a Resolução MERCOSUR\GMC\RES nº 65 que estipula o Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas juntamente com o Brasil, o Paraguai e o Uruguai. Estabelecem-se os limites de pesos permitidos para a circulação de veículos de transporte de carga e passageiros, de acordo com a quantidade de eixos e de rodas, assim como as dimensões permitidas, conforme a altura e o comprimento máximos.

1.2 PASSAGEIROS

1.2.1 Administración Federal de Ingresos Públicos

Resolução AFIP nº 2.119/2006 –Ementa: Resolução do Grupo Mercado Comum nº 28/2005 –Norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular, habilitados para viagens internacionais. Incorporação ao ordenamento jurídico interno.

Incorpora ao ordenamento jurídico nacional a Resolução nº 28 do Grupo Mercado Comum, de 19 de outubro de 2005 – “Norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular, habilitados para viagens internacionais”, a qual consta como anexo da presente resolução.

Resolução AFIP nº 2.731/2009 –Ementa: Decisão do Conselho do Mercado Comum (CMC) nº 53/2008 – “Regime aduaneiro de bagagem no Mercosul”. Incorporação ao ordenamento jurídico interno.

Incorpora ao ordenamento jurídico nacional a Decisão nº 53 do CMC, de 15 de dezembro de 2008, relativa ao "Regime aduaneiro de bagagem no Mercosul", a qual consta como anexo da presente resolução.

1.2.2 Presidente de la Nación Argentina

Decreto nº 958/1992–Ementa: Disposições gerais. Registro Nacional de Transporte de Passageiros por Automotores. Operadores de serviço. Material rodante. Transporte de passageiros. Âmbito portuário e aeroportuário. Disposições complementares e transitórias.

É definido o âmbito de aplicação do Decreto como ao transporte interjurisdicional, que considera o transporte entre províncias e a Capital Federal; entre províncias; e entre portos e aeroportos nacionais e a Capital Federal ou províncias. O transporte automotor é classificado em serviços públicos, serviços de tráfego livre, serviços executivos e serviços de transporte para turismo.
Cria-se o Registro Nacional de Transporte de Passageiros por Automotores, que engloba os prestadores de serviço de transporte de passageiros executivo ou de turismo, e sob o regime de serviço público de tráfego livre, seja de caráter interjurisdicional ou internacional. São definidas disposições relativas ao material rodante, como as qualidades técnicas e a radicação dos veículos.
Define os tipos de transporte e demais termos para o entendimento sobre a prestação destes serviços. Versa também sobre as licenças necessárias.
Ademais, o título VI trata sobre o transporte de passageiros no âmbito portuário e aeroportuário, que não são pertinentes ao presente estudo.

Decreto nº 808/1995 – Ementa: Modifica o Decreto nº 958/92 que estabeleceu o vigente ordenamento regulatório relativo ao transporte interurbano de passageiros de jurisdição nacional.

Substitui os arts. 12, 19, 21, 22, 28 e 37 do Decreto nº 958/92, em relação à matrícula dos veículos no registro nacional, à adequação das licenças outorgadas de acordo com o tipo de serviço prestado, à concessão das licenças, à licitação pública e às classificações dos serviços. Incorporam-se como artigos 25 bis, 25 ter e 48 bis, do Decreto nº 958/92, exemplificando as cessões de licenças, patrimônio, garantias, transformações e fusões.

1.2.3 Secretaría de Gestão de Transporte

Resolução Secretaría de Gestão de Transporte nº 74 – E/2016 – Ementa: Aprova o Sistema de Controle de Bagagens e Encomendas para o transporte automotor de passageiros de caráter interurbano em suas modalidades de serviço público – tráfego livre, executivo, turismo nacional e regional –, que, como anexo, forma parte integrante da presente resolução.

Aprova o Sistema de Controle de Bagagens e Encomendas para o transporte automotor de passageiros de caráter interurbano em suas modalidades de serviço público, tráfego livre, executivo, turismo nacional e regional, que como anexo forma parte integrante da presente resolução.
O Sistema é aplicável aos serviços sob jurisdição nacional de caráter interjurisdicional, definidos pelo Decreto nº 958/1992. Versa sobre as definições que os termos presentes na resolução adotam; os tipos de identificação de bagagens; o sistema de controle de encomendas; a proibição de realizar serviços postais; as reclamações e indenizações; o regime de sanções; e sobre o sistema de dados.

1.2.4 Secretaría de Transporte

Resolução ST nº 374/1992 –Ementa: Aprova as normas complementares e os procedimentos administrativos para a inscrição no Registro Nacional de Transporte de Passageiros por Automotores e para que os operadores solicitem Licença para a Prestação de Serviços de Tráfego Livre.

São aprovadas as normas complementares e os procedimentos administrativos para a inscrição no Registro Nacional de Transporte de Passageiros por Automotores, que formam o Anexo I da presente resolução. As empresas atualmente permissionárias terão seu registro classificado como provisório, contando com um prazo de 30 dias para cumprir os novos requisitos. Também são aprovadas as normas e os procedimentos administrativos para os operadores que solicitem a Licença para a Prestação de Serviços de Tráfego Livre, que formam o Anexo II da presente resolução.
As empresas permissionárias poderão ampliar livremente as modalidades de tráfego existentes nas linhas operadas sob o regime de serviço público, sem que varie a categorização dos serviços prestados. As frequências podem também ser ampliadas, desde que comunicadas com 30 dias de antecedência à Secretaría de Transporte.
São aprovados formulários de Declaração Jurada sobre o Cumprimento de Contratação de Seguros Obrigatórios, que os permissionários de serviços regulares de transporte de passageiros interurbano e internacional deverão repassar à Secretaría de Transporte, formando o Anexo II desta resolução. Ademais, são aprovados os formulários de Declaração Jurada de Frota e de Dados Básicos de Empresas de Transporte.
As passagens entregues aos usuários deverão conter os elementos indicados no Anexo IV desta resolução, sendo obrigatório o cumprimento desses requisitos a partir de 1º de dezembro de 1992.

Resolução ST nº 202/1993 –Ementa: Aprova as normas regulamentárias para a exploração do serviço de transporte automotor rodoviário de passageiros de caráter internacional.

Aprova as normas regulamentárias para a exploração do serviço de transporte automotor rodoviário de passageiros de caráter internacional, que formam o Anexo I da presente resolução. Do mesmo modo são aprovadas as condições gerais para a licitação para prestação de serviço de transporte automotor rodoviário de passageiros de caráter internacional, que formam o anexo II da presente resolução.
O Anexo I versa sobre o âmbito de aplicação; o registro nacional; os operadores dos serviços; o material rodante; o serviço de transporte de pessoas; as licenças; a cessão das licenças; as autorizações para os serviços de turismo; o regime de exploração; e as disposições complementares e transitórias.

Resolução ST nº 47/1995 –Ementa: Norma que ajusta as pessoas físicas ou jurídicas que operem linhas de serviço público interurbano e prestações de tráfego livre, executivo ou de turismo nos términos do Decreto nº 958/1992.

Estabelece que as pessoas físicas ou jurídicas que operem com linhas de serviço público interurbano, prestadores de tráfego livre, executivo ou de turismo nos términos do Decreto nº 958/1992, deverão levar gratuitamente a bagagem de cada passageiro, cujo peso total não deve exceder 15 kg. A gratuidade compreende tanto o transporte quanto as operações complementares. Todo passageiro que porte bagagem com peso acima do nível indicado no art. 1 deve pagar pela diferença o valor fixado pela empresa operadora. Esse valor será uniforme e deve ser incluído nas tabelas tarifárias, disponíveis para o público.
A bagagem despachada pelo passageiro deve ser imediatamente retirada no final da viagem, mediante apresentação de comprovante fornecido ao passageiro. A responsabilidade da pessoa física ou jurídica que fornece a bagagem despachada começará no momento da entrega do comprovante e terminará no momento da devolução deste.
O comprovante emitido aos passageiros deverá conter uma legenda na qual conste o texto seguinte: "O presente comprovante dá direito ao transporte de até 15 kg, ou peso maior, se aplicável."

Disposição ST nº 225/2001 –Ementa: Recepção de pedidos para o estabelecimento de serviços sazonais de transporte por automóveis de passageiros de caráter internacional que não tenham sido combinados por acordos bilaterais com os países signatários do ATIT.

Estabelece o trâmite a seguir no recebimento de solicitações para a determinação de novas rotas para a prestação de serviços de temporada de transporte rodoviário internacional de passageiros com os países signatários do ATIT. As solicitações deverão estar dirigidas à Subgerencia de Transporte Interurbano e Internacional de Pasajeros da Gerencia de Control de Permisos del Transporte Automotor da Comisión Nacional de Regulación del Transporte. A disposição aponta também os requisitos que a solicitação deverá conter, os conceitos e os montantes de cobertura do seguro obrigatório conforme o art. 5º do Anexo III do ATIT.

Resolução ST nº 212/2002 –Ementa: Modifica a Resolução nº 47/1995, em relação à responsabilidade da pessoa física ou jurídica a respeito da bagagem despachada. Condições gerais.

Substitui o art. 6º da Resolução ST nº 47/1995. A responsabilidade da pessoa física ou jurídica que fornece o transporte da bagagem despachada começará no momento da entrega do comprovante e terminará no momento do retorno deste, mesmo no caso de guarda indicado no artigo anterior.
A indenização por extravio será de sete mil vezes a base tarifária de assento/quilômetro para os serviços de transporte de passageiros interurbanos de caminhos com pavimento. Esta será a única indenização por extravio, salvo se o passageiro desejar declarar o valor da bagagem.
Será considerada extraviada a bagagem que não tenha sido entregue ao passageiro dentro de um prazo de cinco dias depois da reclamação, que deve ser feita até 24 horas após o fim da viagem.

1.3 CARGAS E PASSAGEIROS

1.3.1 Congreso de la Nación

Lei nº 24.653/1996 – Ementa: Definição e conceitos gerais. Administração do sistema. Regime de serviço. Disposições transitórias.

Define os deveres do Estado enquanto regulador do transporte automotor de cargas, assim como as funções do Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos através da Secretaría de Transporte, órgão administrativo responsável. Aplica a obrigatoriedade da inscrição no R.U.T.A para qualquer um que deseje realizar serviços de transporte, assim como para seus veículos. Estipula também os requisitos necessários para operadores de transporte, caráter do transportador (sendo pessoa física, jurídica ou estrangeira), contrato de transporte, seguros obrigatórios e infrações e sanções.

1.3.2 Secretaría de Transporte

Resolução ST nº 433/2016 – Ementa: Estabelece o procedimento para o processamento de solicitações para a concessão de licenças complementares para a prestação de serviços internacionais de transporte rodoviário de passageiros e carga inclusa no ATIT, registrado como Acordo de Alcance Parcial no marco da ALADI, conforme os mecanismos do Tratado de Montevideo de 1980, implementados pela Resolução nº 263, de 16 de novembro de 1990, da Subsecretaría de Transporte.

As solicitações deverão ser apresentadas ante a Comisión Nacional de Regulación del Transporte, organismo descentralizado atuante subordinado ao Ministerio de Transporte. A Comisión corroborará a documentação apresentada e, no caso de ocorrerem erros ou omissões, realizará comunicado à autoridade de aplicação que emitiu as licenças originárias e ao peticionário, a fim de que se façam os esclarecimentos necessários. Uma vez cumpridos os requisitos regulamentares, o órgão enviará o processo à Subsecretaría de Transporte Automotor dentro de dez dias úteis. Esta, após verificação do cumprimento da regulamentação vigente, emitirá o documento de idoneidade – autorização correspondente para a prestação do serviço. A outorga deste documento certificará o cumprimento por parte do solicitante de todos os requisitos exigidos, e nele deve indicar o itinerário e a vigência estabelecidos pelo país de origem. O documento de idoneidade será enviado à CNRT para solicitar o registro do serviço e dos veículos que serão utilizados na prestação.

Resolução ST nº 444/1992 – Ementa: Estabelece pautas sobre pesos e dimensões dos veículos.

Estipula as dimensões máximas estabelecidas pelo art. 4º do Decreto nº202/92, medidas com a carga incluída, que não podem exceder o que é permitido pela legislação de segurança rodoviária. Nenhum veículo pode circular em vias públicas com mais de uma tonelada por cada três e um quarto de cavalos (3,25 CV) de energia do motor, sem prejuízo de respeitar também os limites de peso transmitidos à estrada que regula o Decreto nº 209/92. Essa relação potência–peso é o quociente obtido da divisão da quantidade de CV pelo peso total do veículo, que em nenhuma hipótese pode ser inferior a 3.25. Se este não for o caso, o peso deve ser reduzido até que pelo menos esse coeficiente seja obtido. Todas as disposições anteriores relativas ao peso e às dimensões dos veículos de carga e de passageiros, que se opõem a este, são revogadas.

2 Tarifas e Pedágios

2.1 CARGAS

2.1.1 Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foi analisada para o tema Tarifas e Pedágios a normativa a seguir. Seu resumo consta em seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Decreto nº 958/1992 –Ementa: Disposições gerais. Registro Nacional de Transporte de Passageiros por Automotores. Operadores de serviço. Material rodantes. Transporte de passageiros. Âmbito portuário e aeroportuário. Disposições complementares e transitórias.

2.2 PASSAGEIROS

2.2.1 Ministério de Transporte

Resolução MT nº 718-E/2017.

Altera a redação da Resolução ST nº 257/2009, que institui a base tarifária de aplicação cabível ao transporte interjurisdicional.
BTA = BTM*Fe
O cálculo das tarifas de cada categoria se aplica segundo a seguinte fórmula:
Tarifa máxima(i): Tmax = [BTA (1 + Di)]*d*Fmax + AA
Tarifa mínima(i): Tmin = [BTA (1 + Di)]*d*Fmín + AA

Onde:
BTA = Base Tarifaria de Aplicação
BTM = Base Tarifária Média
D i= Diferença percentual entre os adicionais estabelecidos para a categoria “i” e a categoria-base adotada.

d = Distância em quilômetros (km) entre as localidades pelas quais se desloca o usuário. Será a estritamente necessária para o traslado do usuário desde a origem de sua viagem até o seu destino, sem considerar os ingressos e egressos nas localidades intermediárias do percorrido.
Fmax = Fator de variação correspondente à tarifa máxima = 1,50.
Fmín = Fator máximo de variação correspondente à tarifa mínima < 0 = 0,85.
AA = Adicionais autorizados que afetam as tarifas através de um valor fixo por passagem, representativo de serviços adicionais e/ou custos relacionados a prestações específicas.

2.2.2 Secretaría de Transporte

Resolução ST nº 385/1998 –Ementa: Estabelece que não se aplicará as tarifas alfandegárias estabelecidas na Resolução nº 433/1992, referente a viagens especiais de passageiros interurbanos e internacionais, quando se trata de translado de contingentes de estudantes de nível universitário e pós-universitário entre cidades fronteiriças argentinas e de outros países.

A Resolução ST nº 385/1995 dispõe sobre a isenção de aplicação da tarifa estabelecida na Resolução ST nº 433/1992 quando referente a viagens especiais de passageiros em caráter interurbano e internacional para transportar contingentes de estudantes de nível universitário e pós-universitário realizado entre pontos de cidades fronteiriças com países do Cone Sul com a finalidade de realização de atividades educativas e científicas. Ademais, o transportador deverá possuir para a solicitação de viagem especial um certificado expedido pela autoridade acadêmica correspondente que comprove a circunstância.

Resolução ST nº 257/2009–Ementa: Estabelece novos valores de referência para cada uma das categorias de serviços de transporte público interurbano de passageiros pelo modal automotor, segundo o estabelecido no Decreto nº 2.407/2002.

Determina que a tarifa de referência prevista pelo art. 7º do Anexo II do Decreto nº 2.407/2002, que a Base Tarifária de Aplicação (BTA) que surja da tarifa média por quilômetro (km) se calculará mediante o disposto no Anexo II da presente resolução.

Tarifa máxima (i): Tmax(i) = [BTA (1 + Di)]*d*Fmax + AA
Tarifa mínima (i): Tmin(i) = [BTA (1 + Di)]*d*Fmín + AA
Onde:
BTA = Base Tarifária de Aplicação
Di = Diferença percentual entre os adicionais estabelecidos para a categoria i e a categoria-base adotada.
d = Distância em quilômetros (km) entre as localidades entre as quais se desloca o usuário. Será a estritamente necessária para o traslado do usuário desde a origem de sua viagem até o seu destino, sem considerar o ingressos e egressos nas localidades intermediárias do percorrido.
Fmax = Fator de variação correspondente à tarifa máxima = 1,50.
Fmín = Fator máximo de variação correspondente à tarifa mínima < 0 = 0,85.
AA = Adicionais autorizados que afetam as tarifas através de um valor fixo por passagem, representativo de serviços adicionais e/ou custos relacionados a prestações específicas.

Ademais, versa sobre o procedimento considerado para a definição das tarifas, o fator de sazonalidade e o quadro de diferenças causadas por adicionais.

2.3 CARGAS E PASSAGEIROS

2.3.1 Congreso da la Nación

Lei nº 23.696/1989 –Ementa: Emergência administrativa. Privatizações e participação do capital privado. Programa de propriedade participativa. Proteção do trabalhador. Contratações de emergência. Contratações vigentes. Situações de emergência nas obrigações exigíveis. Concessões. Plano de emergência de empregos. Disposições gerais.

A lei versa sobre os temas mencionados na ementa, porém cabe à análise apenas o Capítulo VIII – Das Concessões. É disposto que as concessões devem ser outorgadas conforme a Lei nº 17.520/1967 e suas modificações, devendo assegurar que a rentabilidade não exceda uma relação razoável entre as inversões efetivamente realizadas pelo concessionário e o lucro líquido obtido pela concessão.
São realizadas modificações à Lei nº 17.520/1967.

2.3.2 Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos

Resolução MEyOSP nº 1.104/1992 –Ementa: Dispõe sobre as tarifas alfandegárias, fixando-se seus níveis mínimos e máximos.

Fixa os valores seguintes:
Mínimo de $ 500 e máximo de $ 1.000 (categoria I) para o seguinte procedimento:
- solicitação de novas Licenças para Serviços Regulares.

Mínimo de $ 200 e máximo de $ 400 (categoria II) para os seguintes procedimentos:
- contestações;
- solicitação de modificação de serviços de linhas urbanas e interurbanas;
- solicitação de renovação de Licenças Urbanas e Interurbanas (todos os serviços);
- serviços urbanos especiais;
- solicitação de inscrição de serviços executivos.

Mínimo de $ 20 e máximo de $ 60 (categoria III) para os seguintes procedimentos:
- declaração juramentada de horários;
- certificação de cópias;
- denúncias;
- recuperação de processos do arquivo;
- altas, baixas e modificações de frota de passageiros e de cargas;
- serviços urbanos ocasionais;
- viagens interurbanas ocasionais especiais;
- viagens especiais para cargas;
- informações para uso comercial.

2.3.3 Presidente de la Nación Argentina

Lei nº 17.520/1967–Ementa: Obras Públicas. Se realizarão obras públicas, mediante sua concessão a particulares, sociedades mistas ou entes públicos por meio da cobrança de tarifas ou pedágios.

Determina que o Poder Executivo argentino poderá outorgar concessões de obras públicas a sociedades privadas ou mistas, ou a entes públicos para a construção, conservação ou exploração de obras públicas mediante a cobrança de tarifas ou pedágios. É necessário considerar que: (i) o nível médio das tarifas não pode exceder o valor econômico médio dos serviços oferecidos; e (ii) a rentabilidade da obra leva em conta o tráfego, o pagamento da amortização de seu custo e os gastos de conservação e exploração.
As concessões podem acontecer por meio de licitação pública, por contratação direta com entes públicos ou com sociedades de capital estatal e por contratação com sociedades privadas ou mistas. Cria-se um fundo com destino aos estudos e controle destas concessões.

Decreto nº 1.105/1989–Ementa: Reforma do Estado. Aprova a regulamentação da Lei nº 23.696.

Versa sobre emergências administrativas; privatizações e participação do capital privado; Programa de Propriedade Participada; contratações de emergência; contratações vigentes; situações de emergência nas obrigações exigíveis; concessões; Plano Emergencial de Emprego; e demais disposições gerais.

Decreto nº 802/2001 –Ementa: Imposto sobre combustíveis líquidos. Lei nº 23.966. Modificação. Cria taxas sobre a gasolina e as vias. Redução das tarifas de pedágio vigentes na Rede Viária Nacional.

Aumenta 25% do montante do imposto sob a transferência, estabelecido no art. 1º do Capítulo I do Título 3 da Lei nº 23.966, fixando em $ 0,15 por litro os seguintes produtos: gasolina, diesel e querosene. Altera o ponto 12 do inciso h) do primeiro parágrafo do art. 7º da Lei do Imposto ao Valor Agregado. Também substitui o artigo s.n. incorporado na continuação do art. 15 no Capítulo I do Título 2 da Lei nº 23.966.

Decreto nº 1.007/2003 –Ementa: Faz concessão de pedágio, construção, melhorias, reparos, conservação, expansão, remodelação, manutenção, administração e exploração sob o regime das Leis nº 17.520 e 23.696,para COARCO S.A. - EQUIMAC S.A.C.I.F. e I. pelo Corredor nº 1; HOMAQ S.A. pelo Corredor nº 2; DECAVIAL S.A.I.C.A.C. - VIALCO S.A. pelo Corredor nº 3; CORPORACION AMERICA S.A. - HELPORT S.A. - PODESTA CONSTRUCCIONES S.A. pelo Corredor nº 4; COVICO CONCESIONARIO VIAL S.A. - COPRISA S.A. - ESTRUCTURAS S.A.C.I.C.I.F. - GLIKSTEIN Y CIA. S.A.C.I.A.M. - I.C.F. S.A. - NOROESTE CONSTRUCCIONES S.A. pelo Corredor nº 5; e SUPERCEMENTO S.A.I.C. - DRAGADOS Y OBRAS PORTUARIAS S.A. pelo Corredor nº 6.

Aprovar a adjudicação pelo sistema de concessão para pedágio, construção, melhorias, reparos, manutenção, expansão, remodelação, manutenção, administração e operação sob o regime das Leis nº 17.520 e nº 23.696 dos Corredores de Estradas que compõem a Rede Rodoviária Nacional, da Licitação Pública Nacional estabelecida pela Resolução do Ministerio de Planificação Federal, Inversión Públicay Servicios nº 60, de 19 de agosto de 2003, e sua Modificação nº 154, datada de 14 de outubro de 2003.

2.3.4 Secretaría de Obras Públicas

Resolução SOP nº 582/2008–Ementa: Aprova o Regulamento de Exploração a ser aplicado aos concessionários dos Corredores Viários cujos contratos de concessão tenham sido aprovados mediante o Decreto nº 1.007/2003.

O Regulamento de Exploração aplicável aos corredores viários nacionais versa sobre normas gerais, objetos de aplicação, normas aplicáveis, circulação, danos e prejuízos, conservação e política de conservação das rotas, serviços ao usuário, pedágios e tarifas.

2.3.5 Secretaría de Transporte

Resolução ST nº 2/2001 – Ementa: Estabelece os emolumentos satisfatórios, com caráter prévio ao início dos diversos trâmites que desarrolham no âmbito da Secretaría de Transporte.

Define os seguintes emolumentos (em pesos):
- solicitação de novas licenças de serviços públicos regulares de caráter urbano, interurbano e internacional de passageiros: $ 720,00;
- solicitação de novas licenças de transporte de cargas internacional: $ 720,00;
- contestações: $ 360,00;
- solicitação de modificações nos serviços de tráfico livre (não inclui diminuição de frequências de serviços): $ 180,00;
- solicitação de modificações de serviços públicos (não inclui fracionamento): $ 360,00;
- fracionamento de serviços públicos: $ 180,00;
- solicitação de renovação de licenças: $ 360,00;
- solicitação de inscrição para serviços de oferta livre para mais de cinco pessoas: $ 270,00;
- solicitação de inscrição para serviços de oferta livre para não mais de cinco pessoas: $ 135,00;
- renovação da inscrição para serviços de oferta livre para mais de cinco pessoas: $ 180,00;
- renovação da inscrição para serviços de oferta livre para não mais de cinco pessoas: $ 100,00;
- solicitação de inscrição para Registro Nacional para serviços de tráfego livre: $ 180,00;
- renovação da inscrição para serviços de transporte por automotor para turismo e executivo: $ 360,00;
- solicitação de inscrição no Registro de circuitos turísticos integrados entre Argentina e Chile: $ 360,00;
- declaração jurada de horários (inclui diminuição de frequências de serviços de tráfego livre): $ 20,00;
- certificação de cópias: $ 20,00;
- denúncias: $ 36,00;
- recuperação de procedimentos no arquivo: $ 20,00;

- altas na frota de passageiros e cargas: $ 45,00;
- solicitação de inscrição no Registro de Serviços urbanos ocasionais: $ 54,00;
- viagens especiais de passageiros ao exterior para veículos com não mais de 21 passageiros: $ 30,00;
- viagens especiais de passageiros ao exterior para veículos com mais de 21 passageiros: $ 54,00;
- viagens ocasionais de cargas: $ 54,00;
- informação para uso comercial, profissional ou publicitário: $ 54,00.

Resolução ST nº 175/1995–Ementa: Modifica as tarifas alfandegárias estabelecidas pela Resolução do Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos (MEyOSP) nº 1.104/1992, relativas aos veículos destinados ao transporte.

Modifica a categoria II do Anexo I da Resolução MEyOSP nº 1.104/1992, fixando seu nível mínimo em $ 100. Estabelece uma tarifa alfandegária de $ 150 que deverá ser paga previamente ao início de tramitações relacionadas à inscrição no Registro Nacional de Transporte Automotor de Passageiros de Caráter Urbano e Suburbano de Jurisdição Nacional de serviços de âmbito portuário e aeroportuário para transporte de não mais de cinco pessoas. Estabelece também uma tarifa alfandegária de $ 100 que deverá ser paga previamente ao início de tramitações relacionadas às solicitações de renovação de inscrição no registro mencionado anteriormente.

3 Seguros

3.1 CARGAS

3.1.1 Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foi analisada para o tema Seguros a normativa a seguir. Seu resumo consta em seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Lei nº 24.2449/1995 – Ementa: Princípios básicos. Coordenação Federal. Conselho Nacional de Segurança Rodoviária. Registro Nacional de Antecedentes de Tráfego. Usuário da via pública. Capacitação. Licença de motorista. Via pública. Veículo. Novos modelos. Frota usada. Circulação. Regras gerais. Regras de velocidade. Regras para veículos de transporte. Regras para casos especiais. Acidentes. Bases para procedimentos. Princípios processuais. Medidas de precaução. Recursos judiciais. Regime de sanções. Princípios gerais. Sanções; extinção de ações e sanções. Regra complementar. Disposições transitórias e complementares.

Resolução ST nº 15/2002 – Ementa: Regras para a tramitação de solicitações para autorizações originárias ou complementares para o transporte rodoviário internacional de cargas compreendidas no Acordo de Transporte Internacional Terrestre, aprovado no marco da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI).

3.2 PASSAGEIROS

3.2.1 Secretaría de Transporte

Resolução ST nº 506/1993–Ementa: Modificação da Resolução da Secretaria de Transportes y Obras Publicas (SETyOP) nº 150/1975.

Substitui os incisos a) e b) do art. 1º da Resolução SETyOp nº 150/1975 pelos seguintes termos:
A contratação de seguros que cubram o risco de dano parcial por acidente ou incêndio será de caráter facultativo para as permissionárias. O montante segurado em cada caso será o do valor real do veículo no momento de contratar o seguro.
Sobre a responsabilidade civil resultante de danos a terceiros e coisas de terceiros não transportados, o montante por pessoa e por acontecimento é de $ 10 milhões (em pesos). Eventualmente o segurado pode ter a opção de estender o limite até $ 15 milhões.

3.2.2 Superintendencia de Seguros de la Nación

Resolução SSN nº 22.187/1993–Ementa: Responsabilidade civil para terceiros transportados e não transportados. Modificação da Resolução SSN nº 17.954.

Proíbe as entidades seguradoras de celebrar ou prorrogar contratos que tenham por objeto manter o segurado ileso frente a terceiros pela responsabilidade que ocorra pelo uso de um veículo automotor que tenham limites de cobertura acima de:
a) $ 3.000.000 (em pesos) para as seguintes categorias de veículos a motor: automóveis particulares e vans rurais; agências (sem motorista com placa particular); jipe de quatro cilindros ou mais, e *pickups* classe "A" ou "B"; *scooters* e ciclomotores, ou bicicletas com motor; motocicletas; casas móveis e *trailers*.
b) $ 10.000.000 para as seguintes categorias de veículos a motor: táxis; *remises*; jipe de quatro cilindros ou mais e *pickups* "A" e "B" destinados à execução de um contrato de transporte de pessoas; tratores, máquinas e acoplados; ônibus, micro-ônibus e coletivos; caminhões; semitracionados; acoplados; reboques e semirreboques.
As seguradoras poderão solicitar aos veículos compreendidos no inciso b) do artigo anterior, estender o limite ali previsto até a soma de $ 15.000.000.
Revoga a Cláusula Adicional nº 1 e o inciso p1) do Item IV da Cláusula 22 das Condições Gerais aprovadas pela Resolução Geral nº 17.878. Deixa sem efeito as autorizações conferidas às condições contratuais enquanto utilizem limites maiores ou coberturas ilimitadas. Substitui o Capítulo A – Responsabilidade Civil contra Terceiros das condições gerais e a Cláusula Adicional nº 14 estabelecida pela Resolução Geral nº 17.878 e suas modificações na Resolução Geral nº 17.954 e sua Cláusula Adicional nº 29 estabelecida pelas Cartas Circulares nº 1.419 e nº 1.455, pelo Anexo I da presente Resolução.

Resolução SSN nº 25.281/1997–Ementa: Condições gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário Internacional pelos territórios dos países do Cone Sul. Revogação das Resoluções nº 19.764/1988 e nº 20.359/1989.

Revoga as Resoluções nº 19.764/1988 e nº 20.359/1989. Autoriza em caráter geral, uniforme e obrigatório o certificado da apólice conforme o Anexo II da resolução. As seguradoras deverão repassar a Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN) para fins de registro, em caráter de declaração juramentada, o formulário que tenha como base o Anexo da presente resolução, com informações de representação, liquidação e pagamentos.
Por fim, autoriza-se em caráter geral, uniforme e obrigatório, a partir de 1º de agosto de 1997, os elementos contratuais definidos no Anexo I desta resolução, referente ao Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional pelos territórios dos países do Cone Sul (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai) – Danos causados a pessoas e coisas transportadas ou não, com exceção da carga transportada, entretanto são determinadas exceções no art. 3º.

Resolução SSN nº 25.429/1997–Ementa: Declara aberto o Registro de Entidades Seguradoras para aquelas sociedades que desejem operar em forma exclusiva nas coberturas derivadas do "Seguro de Responsabilidade Civil de veículos automotores destinados ao transporte público de passageiros". Modificação da Resolução nº 24.614.

Declara aberto o Registro de Entidades Seguradoras.
Adiciona ao inciso g) do ponto 30.1.1.A do Regulamento Geral de Atividade Seguradora, segundo redação da Resolução nº 24.614: "g) Para operar no Seguro de Responsabilidade Civil de Automotores destinados ao Transporte Público de Passageiros se requer um capital adicional de $ 6.000.000". Versa sobre outras condições e pré-requisitos financeiros que as entidades de seguros devem cumprir para oferecer seus serviços.

Resolução SSN nº 25.460/1997–Ementa: Estabelece precisões relacionadas aos contratos de seguros para a cobertura do transporte público de passageiros. Fixa sua vigência mínima. Revoga o art. 6º da Resolução nº 24.833; substitui a cláusula "Importantes advertências ao segurado" e o art. 16, ambos da Resolução nº 25.429.

Determina que contrato de seguro nº art. 10 do anexo II da Resolução nº 25.429 terá a vigência mínima de um ano. Revoga o art. 6º da Resolução nº 24.833. Substitui a cláusula "Importantes advertências ao segurado" do Anexo II da Resolução nº 25.429 pelo modelo que consta no Anexo I da presente resolução. Também substitui o art. 16 da Resolução nº 25.429 pelo seguinte: "A partir da publicação da presente resolução, as apólices que tenham por objeto de cobertura o risco referido nesta resolução, só poderão ser emitidas por um prazo máximo de quatro meses, até 31/03/1998".

3.2.3 Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foram analisadas para o tema Seguros as normativas a seguir. Seus resumos constam em seus temas centrais, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Decreto nº 958/1992–Ementa: Disposições gerais. Registro Nacional de Transporte de Passageiros por Automotores. Operadores de serviço. Material rodantes. Transporte de passageiros. Âmbito portuário e aeroportuário. Disposições complementares e transitórias.

Resolução ST nº 202/1993 –Ementa: Aprova as normas regulamentárias para a exploração do serviço de transporte automotor rodoviário de passageiros de caráter internacional.

Resolução ST nº 47/1995 –Ementa: Norma que ajusta as pessoas física ou jurídicas que operem linhas de serviço público interurbano e prestações de tráfego livre, executivo ou de turismo nos términos do Decreto nº 958/1992.

3.3 CARGAS E PASSAGEIROS

3.3.1 Subsecretaría de Transporte

Resolução ST nº 263/1990 – Ementa: Põe em vigência o Acordo de Transporte Internacional Terrestre inscrito como Acordo de Alcance Parcial no marco da Associação Latino-americana de Integração (ALADI), conforme os mecanismos do Tratado de Montevidéu de 1980.

A Resolução internaliza o Acordo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), o qual forma parte integrante da presente resolução.

3.3.2 Superintendencia de Seguros de la Nacion

Resolução nº 27.033/1999 – Ementa: Aprova o novo sistema de cobertura para responsabilidade civil nacional pelo uso de automotores.

Aprova as condições de cobertura que compõem o Anexo I da presente resolução, estabelecendo a responsabilidade civil a terceiros transportados e não transportados. Ficam ainda colocados os limites monetários máximos de cobertura.

4 Produtos Perigosos

4.1 CARGAS

4.1.1 Congreso de la Nación

Lei nº 23.992/1991 –Ementa: Aprova o Convênio da Basileia sobre o controle dos movimentos transfronteiriços dos resíduos perigosos e sua eliminação, subscrito na cidade de Basileia (Confederação Suíça).

Estabelece mecanismos internacionais de controle, baseado no princípio do consentimento prévio e explícito para a importação, exportação e o trânsito de resíduos perigosos.

Lei nº 24.051/1992 – Ementa: Regime de resíduos perigosos. Âmbito de aplicação e disposições gerais. Registro de geradores e operadores. Manifesto. Geradores. Transportadores. Plantas de tratamento e disposição final. Responsabilidades. Infrações e sanções. Regime penal. Autoridade de aplicação. Disposições complementárias.

A Lei versa sobre geração, manipulação, transporte, tratamento e disposição final dos resíduos perigosos.
Ficam normatizados o Registro Nacional de Geradores e Operadores de Resíduos Perigosos, o Manifesto (documento que deve conter todas as informações dos resíduos gerados) e as responsabilidades dos geradores e dos transportadores. Ficam colocadas também as infrações e sanções relativas à geração, manipulação, transporte, tratamento e disposição final dos resíduos perigosos, assim como o regime penal e as responsabilidades da autoridade de aplicação.
Nas disposições complementárias ficam dispostas as categorias de resíduos perigosos submetidos a controle, a lista de características perigosas e as operações de eliminação.

Decreto nº 831/1993 – Ementa: Regulamento da Lei nº 24.051/1991.

O decreto regulamenta cada artigo da Lei nº 24.051/1991, normatizando a geração, manipulação, transporte, tratamento e disposição final dos resíduos perigosos.

Decreto nº 779/1995 – Ementa: Aprova a regulamentação da Lei nº 24.449/1995 (Lei de Trânsito). Anexo S: Regulamento geral para o transporte rodoviário de mercadorias perigosas.

No Anexo S ficam estabelecidas as regras e os procedimentos para o transporte rodoviário de mercadorias perigosas. A catalogação dessas mercadorias é feita de acordo com a classificação e numeração enunciadas nas Recomendações para o Transporte de Mercadorias Perigosas das Nações Unidas e no Listado de Mercadorias Perigosas aprovado no âmbito do Mercosul ("Acordo sobre Transporte de Mercadorias Perigosas e seus Anexos"), o qual inclui códigos de risco e as quantidades isentas por substância.
Na seção I ficam estabelecidas as condições exigidas dos veículos e equipamentos utilizados no transporte de produtos perigosos. A seção II versa sobre envase, carga, descarga, armazenamento e operações de transporte; a seção III sobre itinerário e estacionamento; e a seção IV sobre pessoal envolvido na operação de transporte.
No capítulo III fica disposta a documentação exigida para o transporte; no capítulo IV dispõe-se sobre os procedimentos em caso de emergência; e no capítulo V estabelecem-se deveres, obrigações e responsabilidades. Por fim, o capítulo VI versa sobre infrações e penalidades.

Lei nº 26.664/2011 – Ementa: Aprova a emenda ao Convênio da Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços dos Resíduos Perigosos e sua Eliminação, subscrita em Genebra (Confederação Suíça).

Insere um novo parágrafo antes do preâmbulo: "Reconhecendo que os movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos, especialmente para os países em desenvolvimento, contém alto risco de não constituir o manejo ambientalmente racional e eficiente dos resíduos perigosos que prevê o Convênio (...)"

Insere também um novo artigo 4 A: "1. Cada uma das partes enumeradas no anexo VII deverá proibir todo movimento transfronteiriço de resíduos perigosos que forem destinados às operações previstas no anexo IV A, com destino aos Estados enumerados no anexo VII. 2. Cada uma das partes enumeradas no anexo VII deverá interromper gradualmente até o dia 31 de dezembro de 1997 e proibir a partir dessa data adiante todos os movimentos transfronteiriços; de resíduos perigosos contemplados no artigo a) do inciso i) do artigo 1 do Convênio que sejam destinados às operações previstas no anexo IV B até os Estados não enumerados no anexo VII. Tal movimento transfronteiriço apenas será proibido se os resíduos que se tratam tenham sido caracterizados como perigosos, conforme o disposto no Convênio".

4.1.2 Secretaría de Obras Públicas y Transporte

ResoluçãoSecretaría de Obras Públicas y Transporte nº 195/1997 – Ementa: Incorpora Normas Técnicas ao Regulamento Geral para o Transporte Rodoviário de Mercadorias Perigosas, aprovado pelo Decreto nº 779/1995.

Fica colocado que o Anexo I e os Apêndices da presente resolução devem ser incorporados ao Regulamento Geral para o Transporte Rodoviário de Mercadorias Perigosas.
Fica estabelecido também que a Resolução nº 720/1987 continuará sendo aplicada supletivamente em todos os aspectos técnicos não contemplados no Anexo I e nos Apêndices.
No Anexo I são estabelecidas as normas técnicas para o transporte terrestre. O capítulo I determina a classificação e a definição das classes de mercadorias perigosas; o capítulo II determina disposições gerais para o transporte de mercadorias perigosas; no capítulo III são colocadas disposições particulares para cada classe de mercadorias perigosas; o capítulo IV consiste no listado de mercadorias perigosas; no capítulo V consta a denominação apropriada para o transporte; no capítulo VI ficam estabelecidas disposições particulares para o transporte de mercadorias perigosas em quantidades limitadas; no capítulo VII são colocados elementos identificativos de risco; o capítulo VIII versa sobre embalagens; e o capítulo IX determina disposições relativas aos Recipientes Intermediários para Granel (RIG).
No Apêndice constam disposições especiais relativas às classes 1, 6, 4 e 5.

4.1.3 Secretaría de Transporte

Resolução ST nº 110/1997 – Ementa: Incorpora o Programa de Curso de Capacitação Obrigatório para Condutores de Veículos empregados no transporte rodoviário de mercadorias perigosas ao Regulamento Geral aprovado pelo Decreto nº 779/1995. Cria o Registro dos Prestadores dos Serviços de Formação Profissional. Requisitos.

A Resolução fica configurada como Anexo do Regulamento Geral para o Transporte Rodoviário de Mercadorias Perigosas (Decreto nº 779/1995) da seguinte maneira: Anexo I – Programa de Curso de Capacitação Básico Obrigatório para Condutores de Veículos Empregados no Transporte Rodoviário de Mercadorias Perigosas.

Através da presente resolução cria-se também o Registro dos Prestadores dos Serviços de Formação Profissional para a Capacitação Básica Obrigatória dos Condutores de Veículos Empregados no Transporte Rodoviário de Mercadorias Perigosas. Os prestadores devem se inscrever para obter a matrícula que os habilite a desempenhar a atividade, prévio cumprimento dos requisitos de admissão estabelecidos no Anexo II – Requisitos para a prestação de serviço de formação profissional.

Resolução ST nº 208/1999 – Ementa: Incorpora ao Regulamento Geral para o Transporte Rodoviário de Mercadorias Perigosas o Regime de Infrações e Sanções ao Acordo para a Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul.

O Acordo para Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas do Mercosul (aprovado pela Decisão CMC nº 8/1997) configura o Anexo I e forma parte integrante da presente resolução. O disposto em tal anexo regerá as infrações para as normas contidas no Decreto nº 779/1995.

4.1.4 Subsecretaria de Transporte

Resolução da Subsecretaría de Transporte nº 720/1987 – Ementa: Aprova o listado de materiais perigosos, a tabela de incompatibilidades de materiais perigosos entre si, a Guia de Emergências e os elementos identificativos para os veículos e embalagens.

O Listado de materiais perigosos, a tabela de incompatibilidades de materiais perigosos entre si, a guia de emergências e os elementos identificativos para o veículo e embalagens configuram os Anexos A, B, C e D, respectivamente. Os grupos e métodos de embalagens que constam no listado de materiais perigosos (Anexo A) fica a cargo de uma futura regulamentação.
Fica proibido o transporte ou o armazenamento conjunto de materiais perigosos e não perigosos, quando existir a possibilidade de risco (direto ou indireto) de danos a pessoas, a bens ou ao meio ambiente.
Os veículos que transportam materiais perigosos correspondentes às Classes 2, 6 e 8 devem possuir um equipamento estrutural que proteja a parte posterior do depósito ou recipiente onde se armazena o material e as tubulações, as válvulas de segurança e as travas. O equipamento estrutural protetor deve ser composto por um módulo resistente para absorver energia e atenuar eventuais impactos; devendo impedir, em caso de acidente, que outro veículo se introduza debaixo daquele. Não oferecerá superfícies ou partes sobressalentes que possam produzir danos a pessoas ou a coisas. O veículo deve contar com elementos de iluminação, identificação e outros, conforme exigência da legislação de materiais perigosos.

4.1.5 Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foram analisadas para o tema Produtos Perigosos as normativas a seguir. Seus resumos constam em seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Lei nº 24.2449/1995 – Ementa: Princípios básicos. Coordenação Federal. Conselho Nacional de Segurança Rodoviária Registro Nacional de Antecedentes de Tráfego. Usuário da via pública. Capacitação. Licença de motorista. Via pública. Veículo. Novos modelos. Frota usada.

Circulação. Regras gerais. Regras de velocidade. Regras para veículos de transporte. Regras para casos especiais. Acidentes. Bases para procedimentos. Princípios processuais. Medidas de precaução. Recursos judiciais. Regime de sanções. Princípios gerais. Sanções; Extinção de ações e sanções. Regra complementar. Disposições transitórias e complementares.

5 Normas técnicas

5.1 CARGAS

5.1.1 Secretaría de Transporte

Resolução ST nº 553/2006 – Ementa: Aprova as normas técnicas para fabricação, instalação e certificação de tanques auxiliares / suplementares de combustíveis líquidos.

Traz anexo que aborda definições, capacidade total permitida para os tanques auxiliares, ensaios, registro, requisitos técnicos, procedimentos para a habilitação do veículo com tanque auxiliar e considerações especiais.

5.2 PASSAGEIROS

5.2.1 Secretaría de Transporte

Resolução ST nº 401/1992 – Ementa: Aprova normas técnicas e desenho para veículos de transporte de passageiros para turismo.

A resolução traz Anexo que contém:
Classificação dos veículos, em função do Mercosul, categoria de conforto e comodidade. Requisitos de assentos, elementos de comodidade, extintores, saídas de emergência, sistema de controle de pressão nos pneus e medidas internas.

5.3 CARGAS E PASSAGEIROS

5.3.1 Agencia Nacional de Seguridad Vial

Disposição da Agencia Nacional de Seguridad Vial nº 591/2014 – Ementa: Normas sobre o controle de contaminação gerada por ruídos.

Aprova a ata para implementação dos itens de medidas de segurança, de acordo com as categorias de veículos e dos critérios fixados para cada dispositivo. São abordados na ata os itens:
- teste de impacto lateral;
- Sistema de Controle de Estabilidade;

- retrator dos cintos de segurança traseiros;
- terceira luz de freio;
- suporte para fixação do extintor de incêndio - dentro do compartimento dos passageiros.

5.3.2 Congreso de la Nación

Lei nº 26.363/2008– Ementa:Cria a Agencia Nacional de SeguridadVial (ANSV). Modifica a Lei nº 24.449. Disposições transitórias.

Cria a Agencia Nacional de Seguridad Vial. São funções da ANSV:

a) Coordenar e fiscalizar políticas para impulsionar um trânsito seguro.
b) Atualizar, harmonizar e avaliar normas de segurança viária.
c) Coordenar o funcionamento das organizações que compõem o Sistema Nacional de Segurança Rodoviária e representar, com a Comissão Nacional de Tráfego e Segurança Rodoviária, o Estado Nacional no Conselho Federal de Segurança Rodoviária etc.

Modifica a Lei nº 24.449. A Agencia Nacional de Seguridad Vial promoverá normas para a instalação de *airbags*, de sistema antibloqueio de freios (ABS), de sistema de alerta para uso do cinto de segurança, e de sistema de gravação de dados operacionais dos veículos para investigação de acidentes.

5.3.3 Presidente de la Nación Argentina

Anexo 1 - Decreto nº 779/1995– Ementa: Regulamentação geral da Lei nº 24.449 (Arts. 1º a 97).

Aborda a regulamentação de trânsito e as características técnicas contendo:
- Titulo I – Princípios básicos
- Título II – Coordenação Federal
- Titulo III – Usuário da via pública
- Titulo IV – Via pública
- Titulo V – Veículos: sobre novos modelos, categorias de veículos, requisitos e condições mínimas de segurança, sistema de iluminação, emissão de gases contaminantes, emissões sonoras e revisão técnica obrigatória
- Titulo VI – Circulação: excesso de cargas.

Anexo A - Decreto nº 779/1995– Ementa: Sistema de freios.

Regulamenta as definições, as regras para aprovação, as especificações técnicas e os ensaios dos sistemas de freios dos veículos.

Anexo C - Decreto nº 779/1995 – Ementa: Cintos de segurança.

Regulamenta a instalação e requisitos técnicos, as condições de segurança, as sanções e a educação viária para o uso dos cintos de segurança.

Anexo D - Decreto nº 779/1995 – Ementa: Limpadores de para-brisas.

Regulamenta os requisitos técnicos, os métodos de ensaio e o projeto geométrico do sistema limpador de para-brisas.

Anexo E - Decreto nº 779/1995 – Ementa: Espelhos retrovisores.

Regulamenta as definições, os requisitos gerais, as especificações especiais, os ensaios e a instalação dos espelhos retrovisores.

Anexo F - Decreto nº 779/1995 – Ementa: Vidros de segurança de veículos automotores.

Regulamenta as definições, os requisitos gerais, as especificações particulares, os ensaios, a modificação dos vidros, a conformidade de produção, as sanções e as certificação dos vidros de segurança de veículos automotores.

Anexo I - Decreto nº 779/1995 – Ementa: Sistema de iluminação e sinalização para veículos automotores.

Regulamenta as definições, a classificação, a instalação, os requisitos gerais e especificações técnicas do sistema de iluminação e a sinalização de veículos automotores.

Anexo J - Decreto nº 779/1995 – Ementa: Guia para Revisão Técnica Obrigatória.

Traz o Guia da Revisão Técnica Obrigatória, a documentação exigida e a *checklist* de itens do veículo a serem revisados:

a) luzes (Item 2);
b) fitas refletivas (Item 2.7);
c) luzes do painel (Item 2.8);
d) sistema de direção (Item 3);
e) sistema de freios (Item 4);
f) sistema de suspensão (Item 5);
g) chassi (Item 6);
h) aros e pneus (Item 7 e 8);
i) estado geral do veículo (Item 9);
j) para-choque (Item 9.3);
k) portas (Item 9.4);
l) para-brisas (Item 9.4);
m) limpador de para-brisas (Item 9.8);
n) espelhos (Item 9.10);
o) tanque (Item 10.1 e 10.2);
p) velocímetro (Item 10.5.1);
q) tacômetro (Item 10.5.2);
r) buzina (Item 10.6);
s) emissão de ruídos (Item 10.7);

t) emissão de poluentes (Item 10.8, 10.9);
u) extintores e equipamentos de reparos (11.2).

Anexo Ñ - Decreto nº 779/1995– Ementa: Medição de emissões de partículas de motores a diesel.

Estabelece método para a avaliação das emissões de partículas visíveis (fumaça) lançadas por motores a diesel. Define os instrumentos utilizados, condições e procedimentos de ensaio.

5.3.4 Secretaría de Gestión de Transporte

Resolução da Secretaría de Gestión de Transporte nº 19/2016 – Ementa: Controle de registro de velocidade.

As unidades 0 km devem possuir sistema limitador de velocidade. As velocidades são definidas em tabela conforme a categoria do veículo e o tipo de serviço, a saber:

M2	Todos	100 ± 3%
M3	Interurbano; executivo e turismo	100 ± 3%
M3	Urbano	60 ± 3%
M3	Serviço que só permite passageiros sentados	100 ± 3%
N2	Todos	90 ± 3%
N3	Todos	90 ± 3%

Os condutores dos veículos devem respeitar as velocidades mínimas e máximas estabelecidas pela autoridade rodoviária e adaptá-las, tendo em conta a sua saúde, o estado do veículo e sua carga, a visibilidade existente, as condições da estrada e o tempo e densidade do tráfego e qualquer outra circunstância que afeta ou possa afetar as condições do trânsito, garantindo sempre o controle total do seu veículo.

5.3.5 Secretaría de Transporte

Resolução ST nº 197/2010 – Ementa: Incorpora o "Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos e Cargas de Transporte Rodoviário de Passageiros" do Mercosul.

Internaliza a resolução Mercosul/GMC nº 65/2008, que aprova o Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas.

Resolução ST nº 59/2011– Ementa: Incorpora o uso de faixas refletivas para veículos rodoviários de cargas e passageiros do Mercosul.

Internaliza a resolução Mercosul/GMC nº 64/2008, que define regras para o uso de faixas refletivas em veículos rodoviários de cargas e passageiros.

Resolução ST nº 100/2008– Ementa: Inclui ABS, sistema de alarme de incêndio e indicador sonoro de ré aos itens de segurança.

Sistema ABS: veículos com peso igual ou superior a 21 toneladas devem ser equipados com sistema ABS. Sistema de alarme contra incêndio: veículos com o motor disposto na parte traseira deve possuir alarme de incêndio dispostos no compartimento do motor, capaz de alertar o motorista sobre o início de incêndio, por aviso visual e por alarme de som na cabine do veículo.
Indicador sonoro de ré: indicador sonoro intermitente, disposto na parte traseira do veículo, que se ativará de forma instantânea quando em marcha ré.

6 Infrações e Sanções

6.1 CARGAS

6.1.1 Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT)

Resolução CNRT nº 1.055/2016 – Ementa: Estabelece condutas sobre infrações e sanções.

Estabelece as condutas do Segundo Protocolo Adicional ao ATIT e do Regime de Infrações e sanções do Acordo de Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul. Traz no Anexo II uma tabela contendo lista idêntica ao Capítulo II do Segundo Protocolo, bem como o dispositivo legal de cada infração, medidas preventivas e subsanação, quando aplicável. Já o Anexo III contém a lista das infrações do Acordo de Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul, o dispositivo legal de cada infração, medidas preventivas e subsanação.

6.1.2 Presidente de la Nación Argentina

Decreto nº 1.035/2016 – Ementa: Aprova a regulamentação da Lei nº 24.653/1996. Princípios gerais do transporte de carga. Registro único de transporte. Regime sancionário. Disposições gerais.

Estabeleceem seu Capitulo IV o regime sancionário do transporte internacional de cargas. Conforme art. 21 do Decreto nº 1.035/2002, as infrações efetuadas por um operador estrangeiro serão penalizadas conforme o ATIT e seu protocolo adicional.

6.2 CARGAS E PASSAGEIROS

6.2.1 Presidente de la Nación Argentina

Decreto nº 79/1998 – Ementa: Modifica as dimensões e pesos máximos das unidades de transporte de passageiros e carga, o procedimento para autorizações em caso de excesso de carga. Define as infrações em sanções em caso de descumprimento.

O art. 2º do Decreto nº 79/98 substitui o art. 57 do Capítulo III, Anexo 1 do Decreto nº 779/1995. Os veículos que circularem com pesos e dimensões superiores ao permitido serão retidos até que a carga seja reacomodada ou descarregada. O artigo traz ainda uma tabela em que se relaciona o excesso de peso com o tipo de eixo e a quantidade de rodas dos veículos, sendo possível saber o valor da sanção aplicável. A sanção é calculada em litros de gasolina especial, conforme valor disposto no Automóvil Club Argentino Central.

6.2.2 Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foram analisadas para o tema Infrações e Sanções as normativas a seguir. Seus resumos constam em seus temas centrais, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Lei nº 24.653/1996 – Ementa: Definição e conceitos gerais. Administração do sistema. Regime de serviço. Disposições transitórias.

Resolução ST nº 197/2010 – Ementa: Incorpora o "Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos e Cargas de Transporte Rodoviário de Passageiros" do Mercosul.

7 Transporte Ferroviário de cargas e passageiros

7.1 CARGAS E PASSAGEIROS

7.1.1 Congreso Nacional

Lei nº 2.873/1891 –Ementa: Lei que regula a construção e exploração de todos as ferrovias da República.

Regulamenta as ferrovias nacionais, sua formação e conservação; transporte de passageiros e mercadorias; obrigações das empresas; inspeção governamental; disposições penais; crimes e delitos contra a segurança e o trânsito; faltas cometidas pelas empresas e disposições diversas.

7.1.2 Presidência de la Republica

Decreto nº 90.325/1936 – Ementa: Aprova-se o novo “Regulamento Geral de Ferrovias”.

Aprovação do projeto de "Regulamento Geral de Ferrovias" cujas disposições, em substituição das incluídas no presente em vigor, começarão a ser aplicadas a partir de 1º de janeiro de 1937.

APÊNDICE 3 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO VENEZUELANA

1 Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços

1.1 CARGAS

1.1.1 Consejo de Ministros

Decreto nº 1.595/1991 – Ementa: Regulamento da Lei Orgânica de Aduanas.

Versa sobre a organização aduaneira, taxas, habilitação para operar nas fronteiras, tráfego de mercadorias, tarifas e reservas aduaneiras, recursos e outros procedimentos e disposições complementares e finais.

1.1.2 Presidente de la Republica

Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas –Ementa: Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Venezuela, em Caracas, em 4 de julho de 1995.

Ficam autorizadas a entrada e a saída de veículos das Partes Contratantes que transportem passageiros ou carga através dos pontos habilitados na fronteira. Os transportadores autorizados de uma das Partes Contratantes não poderão realizar transporte doméstico no território da outra. Cada Parte Contratante aplicará em seu território aos transportadores, veículos e tripulações da outra Parte as mesmas disposições legais e regulamentares que aplicam aos do seu próprio país para o transporte objeto deste Acordo. Os transportadores estarão obrigados a segurar os riscos de transporte, em relação a terceiros e à tripulação. Contém:

Anexo I - Aspectos Organizacionais e Operacionais
- Capítulo I: Outorga de Permissões
- Capítulo II: Taxas, Direitos e Chapas Identificadoras
- Capítulo III: Veículos e Instalações Fixas
- Capítulo IV: Inspeção Mecânica
- Capítulo V: Controles
- Capítulo VI: Infrações e Sanções.

Anexo II – Aspectos de Seguros
Anexo III – Aspectos Migratórios das Empresas Transportadoras e da Tripulação
Anexo IV – Assuntos Aduaneiros.

Decreto nº 1.611/1982–Ementa: Normas sobre arrendamento financeiro de bens.

Dita sobre o regime de arrendamento financeiro de bens para empresas de arrendamento que se dediquem a esta atividade de maneira habitual e regular. Fica sob responsabilidade da

Superintendencia de Bancos estabelecer as condições mínimas e os tempos máximos com os quais os contratos devem estar de acordo.

Decreto nº 2.378/2016 –Ementa: Emite o decreto sobre a organização geral da Administración Publica Nacional.

Pondera sobre a organização geral da Administración Publica Nacional, segmentando em organização dos órgãos superiores de direção do nível central, vice-presidentes setoriais, Ministerios de poder popular e Ministros e Ministras de Estado.

Lei Orgânica de Aduanas de 1999 –Ementa: Os direitos e obrigações das alfândegas e as relações jurídicas que delas derivam serão regidos pelas disposições da presente lei e seus regulamentos, bem como pelas regras de natureza aduaneira contidas nos tratados e convenções internacionais ratificados pela República, nas obrigações e outros instrumentos legais em vigor, relacionados ao assunto.

Trata sobre as disposições gerais acercados direitos e obrigações das alfândegas, tráfego de mercadorias, tarifas, medidas sobre propriedade intelectual na aduana, regimes de liberação e suspensão, ilícitos aduaneiros, recursos e disposições finais.

1.2 CARGAS E PASSAGEIROS

1.2.1 Asemblea Nacional

Lei de Transporte Terrestre de 2008– Ementa: Tem por objetivo a regulamentação do transporte terrestre, a fim de garantir o direito à livre circulação de pessoas e de bens em todo o território nacional, a realização da atividade econômica do transporte e seus serviços relacionados, através de vias públicas e privadas de uso público, bem como aqueles relacionados ao planejamento, execução, gerenciamento, controle e coordenação da conservação, uso e administração da infraestrutura que compõe o Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

A Lei define como objeto a regulação do transporte terrestre; fixa as finalidades do Sistema Nacional de Transporte Terrestre; a distribuição de competências segmentadas em Poder Público Federal, Estadual e Municipal; transporte internacional; direitos e deveres dos usuários; autoridades administrativas; funções do INTT; trâmites para matricular-se no registro do Sistema Nacional de Transporte Terrestre; requisitos para a circulação dos veículos; concessão de licenças, diferentes serviços de transporte, infraestrutura vial; fundo de apoio para a segurança viária, obrigatoriedade da segurança e educação viária; classificação das rotas de transporte terrestre público; modalidades de transporte público e privado; serviços conexos ao transporte; regime tarifário; infraestrutura rodoviária; infrações e sanções administrativas segmentadas em graves, menos graves e leves; reincidência destas; responsabilidade civil por acidentes de trânsito; e procedimento administrativo pelas infrações.

Regulamento da Lei de Trânsito de 1998 – Ementa: Tem por objetivo desenvolver as regras contidas na Lei do Trânsito terrestre, em tudo relacionado ao trânsito terrestre por meio de rotas públicas e privadas para uso público, permanente ou casual.

Aborda as disposições fundamentais do trânsito terrestre, tipologia e características técnicas dos veículos, placas identificadoras, registro nacional dos veículos, condutores e estacionamentos, obrigações dos proprietários e condutores, licenças, responsabilidade por acidente de trânsito, circulação em geral, aparelhos de som de advertência, luzes e dispositivos reflexivos, educação e segurança nas vias e sanções administrativas.

2 Tarifas e Pedágios

2.1 CARGAS

2.1.1 Ministerio del Poder Popular para Transporte Terrestre y Obras Públicas

Resolução MppTOPP nº 2/2015 – Ementa: Resolução mediante a qual se regula a instalação, habilitação, operação, tarifas, infraestrutura, equipamento, serviços viários, sistemas de arrecadação e localização das estações arrecadadoras de pedágio nas vias nacionais, assim como as encomendas em conformidade com os governos e/ou entes públicos descentralizados para a administração das estações arrecadadoras de pedágios nas vias nacionais.

O Ministerio outorgará, de acordo com o interesse nacional e o interesse das políticas de Estado, a administração das estações arrecadadoras de pedágios nas vias sujeitas à arrecadação. Recomenda-se que sejam cobradas pelas estações de pedágio as seguintes tarifas, segundo a tipologia do veículo de carga:
- Dois eixos (tipo 350): Bs. 5,00
- Dois eixos (tipo 750): Bs. 10,00
- Três eixos: Bs. 15,00
- Quatro eixos: Bs. 20,00
- Cinco eixos: Bs. 30,00
- Seis eixos ou mais: Bs. 80,00.

Ademais, a resolução versa sobre as obrigações das autoridades de controle das estações arrecadadoras de pedágio.

2.2 PASSAGEIROS

2.2.1 Ministerio del Poder Popular para Transporte Terrestre y Obras Públicas

Gazeta Oficial Extraordinária de la República Bolivariana de Venezuela nº 6.101/2016 – Ementa: Resoluções Conjuntas mediante as quais se estabelecem as tarifas nas rotas

interurbanas e suburbanas a nível nacional, aplicável aos prestadores de serviços do serviço de transporte terrestres de passageiros e passageiras na modalidade coletiva.

São definidas as tarifas oficiais para as rotas interurbanas a serem cobradas em nível nacional, pelos prestadores de serviço público de transporte terrestre de passageiros e passageiras, na modalidade de transporte coletivo em unidades de alta, média e baixa capacidade, segundo a tipologia das normas venezuelanas Covenin.
São abordadas também normas para condutores, obrigações ao prestar os serviços e sanções. Em anexo seguem as tarifas vigentes no ano de 2016, segundo ponto de origem e destino.

2.3 CARGAS E PASSAGEIROS

2.3.1 Ministerio del Poder Popular para la Banca y Finanzas

Providência Administrativa SENIAT nº 11/2016–Ementa: Providência mediante a qual se reajusta a Unidade Tributária de Bs. 150 para Bs. 177.

Ajusta-se a Unidade Tributária de Bs. 150 a Bs. 177. Nos casos em que os tributos sejam liquidados em períodos anuais, a unidade tributária aplicável será a que está vigente por pelo menos 183 dias contínuos do período respectivo.

2.3.2 Ministerio del Poder Popular para la Infraestrutura

Resolução Minfranº 30/2007–Ementa: Estabelece o corpo de normas e procedimentos técnicos relativos aos lineamentos na matéria de conservação, administração e aproveitamento da infraestrutura viária, publicada na Gazeta Oficial da República da Venezuela nº 38.715, de 28 de junho de 2007.

Versa sobre os órgãos responsáveis pela estrutura viária e pela arrecadação de pedágios, assim como definições necessárias para a compreensão das atividades realizadas por estes organismos.
São definidos dois enfoques para estabelecer a tarifa de pedágio: o enfoque do usuário da via ou do administrador da via. O enfoque do usuário da via considera a tarifa de pedágio como aquela que reflete a disposição e a vontade do usuário em pagar, levando em conta a poupança no custo e tempo de operação resultantes nas vantagens de obter uma via com melhores condições de trânsito. Já o enfoque do administrador da via é sobre a tarifa de pedágio cuja arrecadação cubra os custos e gastos investidos na via. Deve haver a harmonização dos dois enfoques para que se fixem as tarifas de pedágio. É necessário considerar as variáveis estabelecidas para cada enfoque, seguindo as categorias de veículos da Norma Venezuelana Covenin nº 2.402/1997. São determinadas as metodologias para cálculo de pedágios.

3 Seguros

3.1 CARGAS

3.1.1 Superintendência de la Actividad Aseguradora

Disposição SUDEASEG nº 2.751/2012 – Ementa: Regras que estabelecem o uso do modelo da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Rodoviário em Viagens Internacionais.

O seguro tem por finalidade reembolsar o segurado por montantes pelos quais for civilmente responsável por sentença judicial executada ou em acordo autorizado de modo expresso pela entidade seguradora relativo a mortes, danos pessoais e/ou materiais causados a terceiros não transportados, com exceção da carga transportada pelo veículo segurado; e por morte, danos pessoais e/ou materiais causados a passageiros. São definidas na disposição o âmbito geográfico, riscos não cobertos, montantes segurados e limites máximos de responsabilidade, prejuízos não indenizáveis, obrigações das partes envolvidas, perda de direitos, vigência e cancelamento do contrato. Em anexo consta a apólice para cobrir danos a tripulantes.

3.2 PASSAGEIROS

3.2.1 Superintendência de la Actividad Aseguradora

Disposição SUDEASEG nº 614/2003–Ementa: Disposição na qual a Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Rodoviário em Viagens Internacionais é aprovada.

Versa sobre âmbito de aplicação, exclusão de responsabilidades, exoneração de responsabilidades, vigência da apólice, renovação da apólice, notificação dos acidentes, direito a reembolso, declaração conjunta, indenizações e montantes segurados (classificados conforme classe, grupo, coisas e pessoas).

Disposição SUDEASEG nº 866/2003 –Ementa: Disposição na qual as condições e taxas gerais que compõem a Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil do Veículo são aprovadas. Alterada pela Ordem 960 de 21/11/03 - Diário Oficial nº 37.829.

Versa sobre a Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil do Veículo. É definido que o objeto do seguro são as companhias de seguros que indenizam terceiros, nos termos estabelecidos na apólice, pelos danos causados a pessoas ou coisas pelos quais o segurado ou o motorista devem responder, decorrentes da circulação do veículo segurado no território da República Bolivariana da Venezuela, em conformidade com a legislação que regula o trânsito e o transporte terrestre, mas limitada aos montantes máximos previstos nessa política para cada acidente.
Quando o veículo segurado é do tipo reboque e não é possível determinar sobre qual dos componentes a responsabilidade pelo dano recai, uma distribuição proporcional equivalente a 50% para cada parte será realizada, seguindo os montantes máximos estabelecidos pela apólice.
Ademais, trata sobre definições para o entendimento da apólice, exclusão de responsabilidade, exoneração de responsabilidade, vigência da apólice, renovação da apólice, notificação dos acidentes, direito a reembolso, declaração conjunta, indenizações e montantes segurados (classificados conforme classe, grupo, coisas e pessoas).

Gazeta Oficial da República Bolivariana da Venezuela nº 41.136/2017 –Ementa: Disposições através das quais são aprovadas com caráter geral e uniforme as condições gerais dos Contratos ou Apólices de Seguro do Veículo para transporte terrestre, patrimonial e obrigatório ou de responsabilidade, com suas aplicações no setor de seguros.

Descreve as Apólices de Seguro de Veículos Terrestres por meio das condições gerais, das condições particulares, das situações cobertas pelo seguro, da cobertura por perda total, da cobertura ampla e de restituições.

4 Produtos Perigosos

4.1 CARGAS

4.1.1 Asemblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela

Gazeta Oficial da República Bolivariana da Venezuela nº 36.396/1998 – Ementa: Aprova o Convênio da Basileia sobre o Controle dos Movimentos Transfronteiriços dos Resíduos Perigosos e sua Eliminação.

Estabelece mecanismos internacionais de controle, baseados no princípio do consentimento prévio e explícito para a importação, exportação e o trânsito de resíduos perigosos.

Gazeta Oficial da República Bolivariana da Venezuela nº 5.554/2001 – Ementa: Lei sobre substâncias, materiais e resíduos perigosos.

A Lei regula geração, uso, coleta, armazenamento, transporte, tratamento e disposição final das substâncias, materiais e resíduos perigosos.
Coloca que as substâncias, materiais e resíduos perigosos classificam-se de acordo com os Sistemas da Organização das Nações Unidas (ONU), que será atualizado quando necessário.
No capítulo I do Título II da Lei, estabelece normas para o manejo e o transporte das substâncias e dos materiais perigosos. Neste capítulo ficam colocados os documentos obrigatórios para a realização do transporte dos produtos perigosos.
Ainda são dispostas as sanções para quem armazenar, transportar ou comercializar os materiais perigosos em contravenção ao disposto na presente Lei.
O transporte dos produtos perigosos será monitorado pelas aduanas e pelos pontos de controle, orientados por intermédio do Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales.

Gazeta Oficial da República Bolivariana da Venezuela nº 37.555/2002 – Ementa: Lei Orgânica do Sistema Venezuelano para Qualidade).

Fica estabelecido que as Normas venezuelanas Covenin constituem a referência para determinar a qualidade dos produtos e serviços no país.

4.1.2 Comisión Venezolana de Normas Industriales (Covenin)

Norma Venezolana Covenin nº 2.670/2001 – Ementa: Materiais perigosos. Guia de respostas a emergências.

Estabelece os procedimentos a serem seguidos durante um incidente que envolva materiais perigosos. A presente norma dispõe um Guia, que assistirá quem tiver que lidar com um incidente de produtos perigosos. O Guia contém a identificação dos perigos específicos de cada material e o que deve ser feito no momento do acidente.
O Guia é dividido em diversas seções, das quais nas páginas amarelas estão listadas as substâncias em ordem numérica segundo a classificação das Nações Unidas; o objetivo dessa seção é permitir que se identifique rapidamente a orientação de emergência a partir do número da substância envolvida no acidente, conforme disposição da ONU. Há também páginas azuis, seção em que estão listadas as substâncias em ordem alfabética, segundo seu nome; o objetivo dessa seção é identificar as orientações de emergência a partir do nome da substância. Além disso, as páginas laranjas do Guia incluem todas as recomendações de segurança; contêm 62 orientações de emergência, cada uma proporciona recomendações de segurança e as respostas para as emergências que ocorrerem. Por fim, há as páginas verdes, que listam, por meio de uma tabela, apenas as substâncias tóxicas por inalação, incluindo certas armas químicas e substâncias que, em contato com a água, produzem gases tóxicos.

Norma Venezolana Covenin nº 3.059/2002 – Ementa: Materiais perigosos. Ficha de Dados de Segurança dos Materiais (HDSM).

Estabelece os requisitos mínimos de informação que deve conter a ficha de dados de segurança dos materiais (HDSM). A HDSM é um documento que deve reunir a informação básica sobre um material no que tange a sua composição, riscos, manejo seguro e forma de enfrentar emergências. Ficam colocados, ainda, os requisitos para elaboração da HDSM.

Norma Venezolana Covenin nº 3.060/2002 – Ementa: Materiais perigosos. Classificação, símbolos e dimensões de sinais de identificação.

Estabelece a classificação de riscos, os símbolos e as dimensões dos sinais de identificação que devem ser utilizados para os materiais perigosos, qualquer seja sua forma ou tipo de embalagem.
Para a classificação dos materiais perigosos é utilizado o sistema da ONU, o qual estabelece um número de quatro dígitos para identificar os materiais e estabelece uma classificação de riscos dividida em nove grupos – explosivos; gases; líquidos inflamáveis; sólidos inflamáveis, materiais espontaneamente combustíveis e materiais perigosos ao umedecer; oxidantes e peróxidos orgânicos; materiais tóxicos e substâncias infecciosas; materiais radioativos; materiais corrosivos; e materiais perigosos diversos. Alguns são subdivididos de acordo com o perigo que representam.
Ainda dispõe sobre as normas para etiquetas e símbolos que as embalagens dos materiais perigosos devem conter; normas referentes às placas de identificação para os veículos que transportem esse tipo de material; e um sistema de identificação de riscos de materiais.

Norma Venezolana Covenin nº 3061/2002 – Ementa: Materiais perigosos. Guia para o treinamento de pessoas que manejam, armazenam e transportam materiais perigosos.

Estabelece os requisitos mínimos de conhecimento que devem possuir aqueles que manejam, armazenam e transportam materiais perigosos.

5 Normas técnicas

5.1 CARGAS

5.1.1 Comisión Venezolana de Normas Industriales (Covenin)

Norma nº 2.402/1997 – Ementa: Tipologia dos veículos de carga.

Estabelece característica e requisitos técnicos dos veículos de carga com peso bruto igual ou superior a 3,5 toneladas. Inclui requisitos de dimensões do veículo, motor, sistema de alimentação, sistema de direção, sistema de freios, sistema de suspensão, carroceria, para-choques, acessórios, modificações e placa de identificação.

Norma nº 1.352/1997 – Ementa: Pneus de serviço, com exceção de passageiros.

Estabelece requisitos mínimos e métodos de ensaio para avaliar pneus destinados a caminhões e reboques. Define máxima pressão, indicadores de desgaste, dimensões, resistência, comportamento em alta velocidades.

Norma nº 614/1997 – Ementa: Limite de peso para veículos de carga.

Estabelece os limites de peso por tipo e por quantidade de eixos, bem como pesos máximos permitidos para diferentes tipos de veículos de carga.

5.2 PASSAGEIROS

5.2.1 Comisión Venezolana de Normas Industriales (Covenin)

Norma nº 3.355/1997 – Ementa: Tipologia dos ônibus extra urbanos.

Estabelece característica e requisitos técnicos dos ônibus extra urbanos. Inclui requisitos de dimensões do veículo, motor, sistema de alimentação, sistema de direção, sistema de freios, sistema de suspensão, chassi, carroceria, portas, assentos de passageiros e condutor, visibilidade do condutor, pedais, janelas, níveis de ruídos permitidos, iluminação, saídas de emergência, tanque de combustível, extintores, para-brisas, luzes de contorno e tacógrafo.

Norma nº 663/1996 – Ementa: Pneus para automóveis de passageiros.

Estabelece requisitos mínimos e métodos de ensaio para avaliar pneus destinados a veículos de passageiros. Define máxima pressão, indicadores de desgaste, dimensões, resistência, comportamento em alta velocidades.

5.3 CARGAS E PASSAGEIROS

5.3.1 Comisión Venezolana de Normas Industriales (Covenin)

Norma nº 3.604/2000 – Ementa**:** Triângulos de segurança.

Estabelece requerimentos e configurações de dispositivos, sem fonte própria de energia, destinados a prevenir colisões (triângulos de segurança). Define ângulos, fluorescência e refletância do material refletivo.

Norma nº 199/2000 – Ementa: Vidros de segurança.

Estabelece requisitos para vidros planos ou curvos, temperados ou laminados usados nos veículos. Define dimensões, defeitos visuais, desvio ótico, resistência a altas temperaturas, fragmentação, resistência a impacto e abrasão, estabilidade luminosa e efeitos da umidade.

Norma nº 1.064/1979 – Ementa: Cintos de segurança.

Contempla as características mínimas, classificação, inspeção e métodos de ensaios dos cintos de segurança de uso individual dos passageiros de veículos automotores.

5.3.2 Presidente de la Republica

Decreto nº 2.217/1992 – Ementa: Normas sobre o controle de contaminação gerada por ruídos.

Estabelece definições, procedimentos e normas gerais de controle de emissões de ruídos provenientes de fontes fixas ou móveis. Define níveis de ruídos toleráveis para os períodos diurno e noturno, dividindo-os por zonas. Dispõe definições para veículos, dividindo-os em motocicletas, automóveis, ônibus e veículos de cargas. O controle das disposições do decreto deve ser feito pelas autoridades municipais.

Decreto nº 2.673/1998 – Ementa: Normas sobre emissões de fontes móveis.

Estabelece definições e normas gerais de controle de emissões provenientes de fontes móveis.
Define os limites de emissão para fontes móveis a gasolina e a diesel, a partir dos modelos de 2000:
- Limites de emissões estabelecidos segundo ciclos FTP-75 e transitório de serviço pesado a gasolina ou diesel, traz tabelas determinando limites de monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos(HC) e nitrogênio (NOx) por categoria de veículos leve, médio e pesado.
- Limites de emissão estabelecidos segundo o ciclo europeu de medição, gasolina ou diesel, definindo limites de CO, HC, NOx e Partículas (PM).

6 Infrações e Sanções

6.1 CARGAS

6.1.1 Outras normativas

Foi também analisada para o tema Produtos Perigosos as normativas a seguir. Seu resumo consta em seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Gazeta Oficial da República Bolivariana da Venezuela nº 5.554/2001 – Ementa: Lei sobre substâncias, materiais e resíduos perigosos.

7 Transporte ferroviário de cargas e passageiros

7.1 CARGAS E PASSAGEIROS

7.1.1 Presidência de la Republica

Decreto nº 1.445/2001 – Ementa: Lei do Sistema Nacional de transporte ferroviário.

Regulamenta o Sistema de Transporte Ferroviário Nacional; a paralisação e suspensão do serviço de transporte público, sua planificação e execução; normas técnicas; autorização para o transporte privado; empresas ferroviárias; transporte de valores; Instituto Autonomo de Ferrocarriles del Estado; Escuela Nacional de Formación Ferroviaria; segurança ferroviária e sanções.

APÊNDICE 4 – 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 Mercosul.

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 manuseio de mercadorias perigosas deva receber treinamento específico para as funções que lhes compete, além de dispor de equipamento de proteção adequado. Modificado pela Decisão nº 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 superior 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.

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.

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.

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 veículos, verifica as condições do carregamento e equipamentos de segurança. Cronograma alterado pela Resolução nº 002/1999/GMC/Mercosul.

Resolução nº 128/1996/GMC/Mercosul – Ementa: Regulamento técnico de limites máximos de emissão de gases contaminantes e ruídos para veículos automotores.

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 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. Verificando também as condições do veículo (dos equipamentos e do carregamento, o estado geral dos pneus, as condições da carroceria, a existência de vazamento no equipamento de transporte no caso de carga a granel e das embalagens), os equipamentos de segurança obrigatórios (extintores de incêndio, estojo de ferramentas adequado para reparos em situações de emergências, equipamentos de proteção individual, registrador gráfico, conjuntos de equipamentos para emergência e no mínimo dois calços). Define os procedimentos em caso de retenção do veículo ou em caso de emergência. Versa sobre infrações e penalidades (multas, suspensão da licença e cassação da licença). Possui um modelo de roteiro de fiscalização para o

transporte rodoviário de produtos perigosos. Indica a colocação de painéis de segurança e rótulos de risco nas unidades de transporte. Lista os produtos sujeitos a licença especial da autoridade competente e produtos cujo transporte é proibido.

Resolução nº 34/2002/GMC/Mercosul – Ementa: *Standard*, regime de certificação e verificação em pontos de origem/destino (Revoga a Res. GMC nº 02/96).

Estabelece o Regimento de Certificação e Verificação Fitossanitária (RVD) e de qualidade em pontos de origem/destino, pelo qual podem optar os operadores comerciais para a importação/exportação intra-Mercosul de produtos básicos pertencentes à categoria 1 de risco fitossanitário e para todas as categorias de produtos já harmonizados que não apresentem pragas de caráter quarentenário no país de origem em relação ao país de destino. Define categoria de risco fitossanitário, classe do produto, ponto de origem, ponto de destino, ponto de entrada, ponto de saída e uso proposto. O RVD 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 as atividades de verificação documental nos pontos de entrada/saída, agilizando o trânsito de produtos e diminuindo as perdas associadas. Revoga a Resolução nº 02/1996/GMC/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 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, dentre as quais se mencionam o operador econômico qualificado, o importador e exportador, o despachante aduaneiro, entre outros. Trata das normas relativas ao ingresso da mercadoria no território aduaneiro, classifica o destino desta e as regras de inclusão em regimes aduaneiros de importação (importação definitiva, admissão temporária para reexportação no mesmo estado, admissão temporária para aperfeiçoamento ativo, transformação sob controle aduaneiro, depósito aduaneiro, trânsito aduaneiro ou regimes aduaneiros especiais), trânsito aduaneiro e o devido processo legal para declarações de entrada e de saída das mercadorias. A respeito dos regimes aduaneiros especiais, são contemplados: bagagens, pertences de tripulantes, provisões de bordo, franquias diplomáticas, remessas postais

internacionais, amostras, remessas de assistência e salvamento, comércio fronteiriço, contêineres, meios de transporte comerciais, retorno de mercadoria, remessas em consignação, e substituição de mercadoria. Versa sobre áreas com tratamentos aduaneiros especiais como as zonas francas, 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.

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.

Estipula a medição da carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas de acordo com o tipo de caminhão e o número de eixos.

1.2 PASSAGEIROS

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.

1.3 CARGAS E PASSAGEIROS

Resoluçãonº6/1992/GMC/Mercosul– Ementa**:** Substituição do art. 1º da Resolução nº 9/91. Altera o art. 1º da Resolução nº 09/1991/GMC/Mercosul, para corrigir um erro de transcrição.

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 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 84/1994/GMC/Mercosul– Ementa**:** Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes.

Resolução nº120/1994/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 cobertos pelo contrato. E garantirá também o pagamento dos honorários do advogado de defesa do segurado e as custas judiciais sempre que este seja escolhido. Define os riscos cobertos, o âmbito geográfico e os riscos não cobertos. Indica as somas seguradas e os limites máximos de responsabilidade. Lista as obrigações do segurado. Define as normas relativas à liquidação de sinistros. Versa sobre a vigência e o cancelamento do contrato, a sub-rogação de direitos, a prescrição e o tribunal competente.

Resolução nº 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. Define as características técnicas e o modo de coordenação das frequências radioelétricas.

Não sujeita à harmonização.

Decisão nº1/1996/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 62/1997/GMC/Mercosul – Ementa**:** Condições gerais do seguro de responsabilidade civil do 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 ATIT deverão submeter-se a uma inspeção técnica veicular periódica (não maior que um ano, conforme osarts.1-5) em conformidade com os princípios contidos no anexo desta resolução. As inspeções serão externas, em um só ato, feitas visualmente e por meio de instrumentos sem necessidade de desarmar nenhum elemento do veículo, comprovando certas 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.

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.

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.

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.

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 – Ementa: 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 máximo, a largura máxima e a altura máxima dos veículos.

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.

Diretriz nº 41/2015/CCM/Mercosul– Ementa: Iniciativa de segurança no trânsito aduaneiro**.**

APÊNDICE 5 – OUTRAS NORMATIVAS

As normativas que constam na Tabela 36 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
Argentina	Lei nº 24.449/1995	Congreso da la Nación	Cargas	Autorizações, serviços e documentos
Argentina	Resolução ST nº433/2016	Secretaría de Transporte	Cargas e passageiros	Autorizações, serviços e documentos
Argentina	Lei nº 24.653/1996	Congreso da la Nación	Passageiros	Autorizações, serviços e documentos
Argentina	Resolução ST nº 202/1993	Secretaría de Transporte	Cargas e passageiros	Autorizações, serviços e documentos
Argentina	Resolução ST nº 47/1995	Secretaría de Transporte	Cargas e passageiros	Autorizações, serviços e documentos
Argentina	Decreto nº 958/1992	Presidente de la Nación Argentina	Cargas e passageiros	Autorizações, serviços e documentos
Argentina	Resolução ST nº197/2010	Secretaría de Transporte	Passageiros	Normas técnicas
Argentina	Resolução ST nº 208/1999	Secretaría de Transporte	Cargas	Produtos perigosos
Argentina	Resolução ST nº 15/2002	Secretaría de Transporte	Cargas	Autorizações, serviços e documentos
Venezuela	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga	Presidente de la República	Cargas e passageiros	Autorizações, serviços e documentos
Venezuela	Lei de Transporte Terrestre	Asamblea Nacional	Cargas e passageiros	Autorizações, serviços e documentos
Venezuela	Gazeta Oficial nº 5.554/2001	Asamblea Nacional	Cargas	Produtos perigosos
Venezuela	Regulamento da Lei de Trânsito	Presidente de la República	Cargas e passageiros	Produtos perigosos

Tabela 36 – Normativas analisadas para mais de um tema
Elaboração:LabTrans/UFSC(2017)