

RELATÓRIO PARCIAL COMPARATIVO 5

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

FICHA TÉCNICA

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Diretor-geral: Mário Rodrigues Júnior

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 (ASTECH)

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

Fernanda Maria Machado Andrade Niemeyer – SUPAS

Gizelle Coelho Netto – SUROC

Sandro Vieira da Rosa – ASTEC

Wilbert Ribeiro Junquilha – SUFIS

Anderson Lousan do Nascimento Poubel – SUPAS

Luciano Rodrigues da Silva – SUFIS

Sheila Giovana Morais Rocha – ASTEC

Tiago Barbosa de Oliveira – SUROC

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**

André Ricardo Hadlich

Arno Dal Ri Júnior

Bruno da Silva Volkov

Fabiano Giacobbo

Natália Beatriz Barreira

Nelson Caldeira Júnior

Renata Franco Trevisan

Rubia Steiner

Bolsistas

Anderson Schmitt

Beatriz de Oliveira

Brenda Pires

Diego Rodrigues Lopes

Jéssica Domingos Mariano

Jorge Segovia Rodriguez

Maikielly Ribeiro

Matheus Eduardo Neuenfeld

Marina Granato

Mônica de Souza

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 internacionais, sejam elas bilaterais ou multilaterais, sobre os serviços de transporte terrestre que envolvem países da América do Sul. As atas e os anexos resultantes dessas reuniões, complementarmente ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) e as 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 Art. 16), nas quais se discutem as necessidades de alterações e/ou complementações do ATIT e do Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções. Do mesmo modo, a ANTT participa das reuniões do Subgrupo Técnico do Subgrupo de Trabalho nº 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, 2001e).

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

Este estudo, por outro lado, elaborado em continuidade às atividades do TED nº 002/2014, 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, bem como para a elaboração dos Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros. Assim, será possível reduzir os conflitos de cunho operacional e diplomático, atender às reivindicações do setor privado e promover uma efetiva integração entre os países, além de garantir maior celeridade e confiabilidade aos processos fiscalizatórios.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Malha rodoviária da Guiana	22
Figura 2 – Malha rodoviária da Guiana Francesa.....	27
Figura 3 – Interações fronteiriças entre Brasil e Guiana.....	36
Figura 4 – Malha rodoviária Brasil e Guiana	37
Figura 5 – Malha ferroviária Brasil e Guiana	40
Figura 6 – Interações Fronteiriças Brasil – Guiana Francesa.....	42
Figura 7 – Comparação da malha rodoviária do Brasil e Guiana Francesa.....	43

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados da Geografia e Demografia da Guiana.....	22
Tabela 2 – Dados de geografia e demografia da Guiana Francesa	26
Tabela 3 – Parque automotor da Guiana Francesa destinado ao transporte de cargas.....	28
Tabela 4 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Guiana	36
Tabela 5 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e da Guiana.....	36
Tabela 6 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com a Guiana.....	38
Tabela 7 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e da Guiana	39
Tabela 8 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Guiana Francesa.....	41
Tabela 9 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil, França e Guiana Francesa	42
Tabela 10 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com a Guiana Francesa	44
Tabela 11 – Participação da Guiana Francesa nas exportações e importações brasileiras por via de transporte no ano de 2017.....	45
Tabela 12 – Itens analisados e lista de normas identificadas	98
Tabela 13 – Tabela de emolumentos cobrados no âmbito brasileiro.....	101
Tabela 14 – Itens analisados e lista de normas identificadas	109
Tabela 15 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados.....	124
Tabela 16 – Responsabilidade civil por danos a passageiros	124

Tabela 17 – Itens analisados e lista de normas identificadas	125
Tabela 18 – Revogações Francesas no ADR	133
Tabela 19 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos	137
Tabela 20 – Itens analisados e lista de normas identificadas	150
Tabela 21 – Limites de peso dos veículos no Mercosul	151
Tabela 22 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul.....	151
Tabela 23 – Limites de peso dos veículos na UE	152
Tabela 24 – Limites de dimensões dos veículos na UE	152
Tabela 25 – Limites de peso dos veículos na França.....	153
Tabela 26 – Limites de dimensões dos veículos na França	153
Tabela 27 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul	155
Tabela 28 – Limites de ruídos para veículos de transporte de passageiros na UE	156
Tabela 29 – Limites de ruídos para veículos de transporte de cargas na UE.....	156
Tabela 30 – Limites de ruídos para veículos no Brasil.....	157
Tabela 31 – Limites de ruídos na Guiana	157
Tabela 32 – Normativas analisadas para mais de um tema.....	285

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACC	Autorização para Conduzir Ciclomotor
ADN	Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways
ADR	European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
AET	Autorização Especial de Trânsito
AFD	Agence Française de Développement
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
AliceWeb	Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via Internet
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
AOT	Autorité Organisatrice des Transports

Art.	Artigo
ATIT	Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre
CACL	Communauté d'Agglomération du Centre Littoral
CARICOM	Caribbean Community
CCU	Capacidade de Carga Útil
CE	Comunidade Europeia
CEROM	Comptes Economiques Rapides de l'Outre-Mer
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
CIV	Certificado de Inspeção Veicular
CMC	Conselho do Mercado Comum
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNPJ	Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
Conama	Conselho Nacional do Meio Ambiente
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
CPF	Cadastro de Pessoa Física
CRLV	Certificados de Registro e Licenciamento de Veículo
CRT	Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional
CSA	Coordenações dos Sistemas Aduaneiro
CSV	Certificado de Segurança Veicular
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTMC	Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas
DAMDFe	Documento Auxiliar do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPRF	Departamento de Polícia Rodoviária Federal
DPVAT	(Seguro Obrigatório de) Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
DSP	Délégation de Service Public
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
ECOSOC	Comissão de Especialistas de Transporte de Produtos Perigosos do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas
EEC	European Economic Community
EPA	Environmental Protection Agency
EPCI	Estabelecimentos públicos de cooperação intercomunal
EUA	Estados Unidos da América
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FOB	Free on board
GINA	Government Information Agency
GMC	Grupo do Mercado Comum
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IEDOM	Institut des Départements d’Outre-Mer
Inmetro	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LOP	Licença Operacional
LPI	Logistics Performance Index
MAEE	Mutuelle des Affaires Etrangères et Européennes
MDIC	Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MIC	Manifesto Internacional de Cargas
MIE	Manifesto Internacional de Encomendas Transportadas por Rodovias

Monitriip	Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros
NWC	Net Weight Capacity
OFI	Operador Ferroviário Independente
ONU	Organização das Nações Unidas
OTM	Operador de Transporte Multimodal
PBTC	Peso Bruto Total Combinado
PIB	Produto Interno Bruto
PIS	Programa de Integração Social
PROCONVE	Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores
RCF-DC	(Seguro de) Responsabilidade Civil Facultativa – Desvio de Carga
RCOTM-C	(Seguro de) Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas
RCTR-C	(Seguro de) Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga
RCTR-VI	(Seguro de) Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional
RCTR-VI-GF	(Seguro Obrigatório de) Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para Veículos Matriculados na Guiana Francesa
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
RID	Regulations concerning the International Transport of Dangerous Goods by Rail
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga
SCF	Sistema de Controle de Frota
SEAE	Secretaria de Acompanhamento Econômico
SEFID	Secretaria de Fiscalização de Desestatização e Regulação
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
SRC	Seguro de Responsabilidade Social
SUROC	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
TAF	Termo de Autorização de Fretamento
TAI	Trânsito Aduaneiro Internacional
TAR	Termo de Autorização de Serviços Regulares
TCP	Transportador de Carga Própria

TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TCU	Tribunal de Contas da União
UE	União Europeia
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe

SUMÁRIO

Ficha técnica.....	3
Apresentação.....	5
Lista de figuras.....	7
Lista de tabelas	7
Lista de abreviaturas e siglas	8
1 Introdução	17
2 Metodologia	19
3 Contextualização	21
3.1 Guiana	21
3.1.1 Geografia e demografia.....	21
3.1.2 Mapa rodoviário.....	22
3.1.3 Características gerais do transporte rodoviário de cargas.....	23
3.1.4 Características gerais do transporte rodoviário de passageiros.....	23
3.1.5 Ordenamento jurídico	23
3.1.6 Organização administrativa.....	24
3.1.7 Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre.....	25
3.1.8 Processo de incorporação de acordos internacionais	25
3.2 Guiana Francesa.....	25
3.2.1 Geografia e demografia.....	26
3.2.2 Mapa rodoviário.....	26
3.2.3 Características gerais do transporte rodoviário de cargas.....	27
3.2.4 Características gerais do transporte rodoviário de passageiros.....	28
3.2.5 Ordenamento jurídico	28
3.2.6 Organização administrativa da Guiana Francesa	30
3.2.7 Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre.....	32
3.2.8 Processo de incorporação de acordos internacionais	33
4 Relações entre Brasil e Guiana	35
4.1 Interações fronteiriças	35
4.2 Malha rodoviária.....	36
4.3 Transporte rodoviário de cargas.....	37
4.4 Transporte rodoviário de passageiros	38
4.5 Malha ferroviária.....	39

4.6	Transporte ferroviário de cargas e passageiros.....	40
5	Relações entre Brasil e Guiana Francesa	41
5.1	Interações fronteiriças	41
5.2	Malha rodoviária.....	42
5.3	Transporte rodoviário de cargas.....	43
5.4	Transporte rodoviário de passageiros	45
5.5	Malha ferroviária.....	46
5.6	Transporte ferroviário de cargas e passageiros.....	46
6	Análises comparativas	47
6.1	Autorizações, documentos de transporte e serviços.....	47
6.1.1	Autorizações	47
6.1.1.1	Licenças Originárias e Complementares.....	47
6.1.1.2	Autorizações especiais.....	72
6.1.2	Documentos de transporte	80
6.1.2.1	Documentos obrigatórios	80
6.1.3	Serviços	86
6.1.3.1	Transporte local	86
6.1.3.2	Utilização de veículos de terceiros.....	87
6.1.3.3	Transporte multimodal de cargas.....	91
6.1.3.4	Bagagem e encomendas	93
6.2	Tarifas e pedágios.....	99
6.2.1	Tarifas.....	99
6.2.1.1	Transporte de cargas	101
6.2.1.2	Transporte de passageiros.....	102
6.2.2	Pedágios.....	106
6.2.2.1	Transporte de cargas	106
6.2.2.2	Transporte de passageiros.....	107
6.3	Seguros.....	110
6.3.1	Seguros relativos a cargas e mercadorias	113
6.3.2	Seguros relativos a pessoas e a terceiros	117
6.4	Produtos perigosos	126
6.5	Normas técnicas.....	137
6.5.1	Itens obrigatórios dos veículos	142
6.5.2	Limites de dimensões e pesos	151
6.5.3	Limites ambientais	154
6.6	Infrações e sanções	158

6.6.1	Infrações na operação de transporte internacional de passageiros	160
6.6.2	Infrações na operação de transporte internacional de cargas	162
6.6.3	Infrações na operação de transporte de produtos perigosos.....	163
6.6.4	Fiscalização	164
6.6.4.1	Da atividade de fiscalização exercida pela ANTT no âmbito do ATIT	164
6.6.4.2	Leis e normas de trânsito	164
6.6.4.3	Manual Brasileiro de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas	165
6.6.4.4	..Manual Brasileiro de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros	165
6.7	Transporte ferroviário de cargas e passageiros.....	165
Referências	.....	167
Apêndices e anexos	.....	211
Apêndice 1 – Resumos da legislação brasileira	.....	213
Apêndice 2 – Resumos da legislação da França (Guiana Francesa)	.....	249
Apêndice 3 – Resumos da legislação da Guiana	.....	255
Apêndice 4 – Legislações internacionais	.....	261
Apêndice 5 – Outras normativas	.....	283

1 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 e ferroviário internacional de cargas e de passageiros dos países que mantêm acordo diretamente com o Brasil.

Para tanto, no Relatório Parcial Comparativo 5 analisam-se e comparam-se as legislações referentes ao arcabouço regulatório do transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros do Brasil, da Guiana e da Guiana Francesa, 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 cinco capítulos, além desta introdução e das considerações finais, quais sejam:

- » Metodologia;
- » Contextualização;
- » Relações entre Brasil e Guiana;
- » Relações entre Brasil e Guiana Francesa;
- » Análises comparativas.

2 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 referente ao transporte internacional de cargas e passageiros na América Latina – o Acordo 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 de transporte 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 Guiana e da Guiana Francesa 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. Tal regra, conhecida como Convenção nº 170, fixa as bases para que normativas nacionais sejam elaboradas e sejam postas em vigor em cada país. O Brasil internalizou a Convenção, que trata da segurança na utilização de 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 harmonização das normativas aqui comparadas ocorre nas normativas nacionais promulgadas pelos países em questão, que por meio destas ratificam acordos realizados no âmbito internacional. As referidas normativas podem ser distintas entre si, pois são adaptadas às especificidades de cada Estado, entretanto, baseiam-se nos mesmos princípios acordados internacionalmente.

3 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, Guiana e Guiana Francesa.

3.1 GUIANA

A Guiana, ou oficialmente República Cooperativa da Guiana, tornou-se independente do Reino Unido em 1966, assim, sua estrutura estatal e constitucional possui bases recentes. O país caracteriza-se como a única nação sul-americana a possuir o inglês como idioma oficial.

De uma maneira geral, a Guiana ocupa a 124ª posição no ranking Ease of Doing Business, do Banco Mundial. No ranking para América Latina e Caribe, o país ocupa a 24ª posição de facilidade em fazer negócios (BANCO MUNDIAL, 2017). Em relação ao Logistics Performance Index (LPI), a Guiana está posicionada em 85º lugar; no quesito “infraestrutura”, baseado em uma escala de pontuação de 1 a 5, o país obteve nota 2,24 no último ano (BANCO MUNDIAL, 2016b).

3.1.1 Geografia e demografia

Com capital em Georgetown, a Guiana divide fronteiras com Brasil, Suriname e Venezuela. O país possui uma área total de 214.969 km², sendo 196.849 km² terra e 18.120 km² água (CIA, 2018b) e sua população é composta por 800.000 habitantes (CARICOM, 2013), que ocupam, majoritariamente, a área litorânea do país, sobretudo os arredores da capital; o restante do território é esparsamente povoado. É válido destacar que apenas 28,8% da população guianense é urbana (CIA, 2018b). A Tabela 1 apresenta os principais dados da geografia e demografia da Guiana.

GEOGRAFIA	
Área total	214.969 km ²
Países de fronteira	Brasil (1.308 km) Suriname (836 km) Venezuela (789 km)
Regiões	10
DEMOGRAFIA	
População	800.000 habitantes

DEMOGRAFIA

Densidade demográfica	3,72 hab./km ²
População urbana	28,8 %

Tabela 1 – Dados da Geografia e Demografia da Guiana

Fonte: CARICOM (2013) e CIA (2018b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

3.1.2 Mapa rodoviário

Informações disponibilizadas pela CIA (2001), apontam que a malha rodoviária da Guiana compreende 7.970 km, dos quais apenas 590 km são pavimentados e 7.380 km não pavimentados.

Essa malha rodoviária é caracterizada por algumas rodovias principais: a rodovia costeira (Leste-Oeste), que percorre o litoral do país; uma rodovia que vai de norte a sul do território guianense, começando em Georgetown e terminando na fronteira com o Brasil, no Rio Tacutu; um sistema rodoviário interiorano que também percorre um trajeto Leste-Oeste no território da Guiana, iniciando em Kwakwani, a Leste, e terminando em Bartica, a Oeste. Essa rodovia passa por Linden, considerada um dos principais eixos do transporte rodoviário no interior do país. Há também “rodovias alimentadoras”, as quais conectam as vilas costeiras à rodovia litorânea; entretanto, existem poucas dessas rodovias que conectam o interior do país às principais vias.

Porém, essa malha rodoviária apresenta alguns problemas, como o fato de a rodovia Leste-Oeste ser interrompida pelos principais rios do país, fazendo com que pessoas e cargas tenham que ser transportadas por balsas nesses intervalos. A rodovia norte-sul, por sua vez, não atende aos padrões internacionais de construção, o que dificulta a circulação nesse trecho. É importante colocar também que, tendo sido colônia inglesa por um longo tempo, a Guiana adota o sentido de circulação de veículos pela esquerda (NATIONAL DEVELOPMENT STRATEGY, [2000?]).

**Figura 1 – Malha rodoviária da Guiana**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

3.1.3 Características gerais do transporte rodoviário de cargas

O transporte rodoviário de cargas na Guiana é realizado por caminhões, camionetas, carretas e reboques e é o serviço mais utilizado para o transporte de bens na área costeira do país (LUCAS, 2016b).

Uma característica considerável do transporte rodoviário de cargas no país é a relativa falta de terminais e depósitos, geralmente utilizados pelas transportadoras. A maioria das transportadoras guianenses utiliza o próprio local do fornecedor ou do destinatário para carregar e descarregar suas cargas, o que acaba gerando um problema para o transporte rodoviário, uma vez que é bastante comum os veículos fazerem filas ao longo das rodovias para coletar ou descarregar as cargas, bloqueando a visão de outros motoristas e representando um perigo para o transporte rodoviário (LUCAS, 2016b).

Entretanto, para o movimento de volumes grandes de cargas de baixo valor por longas distâncias, o transporte fluvial é mais utilizado. Isso se deve principalmente ao fato de a Guiana possuir uma infraestrutura rodoviária precária e grande quantidade de rios navegáveis em seu território, sendo o Rio Essequibo, o Rio Demerara e o Rio Berbice os que possuem melhor infraestrutura para o transporte. Como já mencionado no tópico anterior, o país possui um serviço de balsas para o transporte sobre os rios (THE GUYANA OFFICE FOR INVESTMENT, 2018).

3.1.4 Características gerais do transporte rodoviário de passageiros

O transporte rodoviário de passageiros dentro do território guianense é efetuado através de táxis e micro-ônibus privados. Existem 6.000 micro-ônibus no país realizando esse serviço, com capacidade estimada para transportar 90.000 passageiros (LUCAS, 2016a).

Dados disponibilizados na I Reunião Bilateral Brasil – Guiana (2011) mostraram que o transporte rodoviário de passageiros na Guiana mobilizava em torno de 1.230 passageiros/dia à época, entre os trechos de Lindem a Mabura Hill, Mabura Hill a Annai, Annai a Lethem e Lethem a Boa Vista (Brasil).

3.1.5 Ordenamento jurídico

Em vigor a partir de 6 de outubro de 1980, a Constituição da República Cooperativa da Guiana prevê como forma de governo a “república democrática representativa indireta”. Trata-se de uma variante do modelo parlamentarista de gabinete ministerial, tal qual o modelo britânico, com a presença de um Presidente da República que se insere no quadro institucional como Chefe de Estado (GUYANA, 1980).

O art. 50 da Constituição da Guiana determinava os principais órgãos estatais superiores daquele Estado sendo: o Parlamento (formado pelo Presidente e pela Assembleia Nacional), o Presidente e o Gabinete. Entretanto, de acordo com a emenda nº 3 à Constituição, expressa no Ato nº 14/2000, o art. 50 foi alterado e apenas o Parlamento passou a figurar o principal órgão superior da Guiana (GUYANA, 2000a).

O poder legislativo é unicameral, tendo o seu parlamento na Assembleia Nacional, composta de 65 membros, dos quais 53 eleitos por voto direto para mandato de cinco anos e 12 delegados regionais eleitos por voto indireto.

No art. 71 ficam estabelecidos os Órgãos Democráticos Locais, órgãos estes que administram as sub-regiões administrativas do Estado da Guiana. Entre os deveres dos órgãos democráticos locais encontram-se, segundo o art. 74 da Constituição, o “[...] dever dos órgãos democráticos locais garantir, em conformidade com a lei, a gestão e desenvolvimento eficientes das suas áreas e fornecer liderança pelo exemplo”, organizar “[...] a cooperação popular a respeito da vida política, econômica, cultural e social de suas áreas e cooperar com as organizações sociais dos trabalhadores”, manter “[...] e proteger a propriedade pública, melhorar as condições de vida e de trabalho, promover a vida social e cultural do povo, elevar o nível de civismo consciente, preservar a lei e a ordem, consolidar a legalidade socialista e salvaguardar os direitos do cidadão” (GUYANA, 1980, p. 52, tradução nossa).

O Congresso Supremo do Povo é previsto pelo art. 82 da Constituição da Guiana, como sendo “[...] composto por todos os membros da Assembleia Nacional e por todos os membros do Congresso Nacional dos Órgãos Democráticos Locais” (GUYANA, 1980, p. 54, tradução nossa). Conforme a redação da carta constitucional é neste âmbito que o povo teria o espaço privilegiado para discutir qualquer assunto de interesse público, fazendo recomendações para a Assembleia Nacional e o Governo. O Congresso, em particular, aconselhará o Presidente em todas as questões que podem referir-se a ele, e para isso, o artigo de propósito 67 aplicar-se-á em relação ao Congresso, conforme aplicável nas relações com a Assembleia.

O Presidente, conforme previsto no art. 89 da Constituição, “[...] será Chefe de Estado, a autoridade executiva suprema e o comandante em chefe das forças armadas da República” (GUYANA, 1980, p. 54, tradução nossa). A eleição do Chefe de Estado é realizada através de sufrágio universal direto, o que torna o modelo de Guiana próximo, especificamente neste item, ao do modelo francês.

O governo é retratado no art. 100 dessa constituição, sob o título “The Executive”, após a previsão de que a autoridade máxima do executivo se encontra no Presidente. Este último artigo dispõe que haverá um gabinete do Primeiro Ministro conforme disposto pelo Parlamento.

3.1.6 Organização administrativa

O art. 72 da Constituição divide o país em dez regiões administrativas que, por sua vez, podem ser divididos em sub-regiões. A legislação, atualmente em vigor, prevê a existência e o funcionamento de 27 subdivisões administrativas, intituladas “conselhos”. Segundo o art. 76 da Constituição da Guiana, neste sentido, “o Parlamento pode instituir conselhos regionais democráticos para suas próprias receitas e dispor deles para o benefício e bem-estar das suas áreas” (GUYANA, 1980, p. 53, tradução nossa).

Como precedentemente mencionado, tais subdivisões administrativas encontram-se representadas no Congresso Nacional dos Órgãos Democráticos Locais, órgão que está entre os principais estatais superiores previstos pelo art. 50 da Constituição da Guiana.

3.1.7 Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre

Cabe ao Ministério de Infraestrutura Pública a administração do transporte internacional terrestre na Guiana. As principais funções do Ministério são planejar, construir e manter uma rede rodoviária principal segura e eficiente; cuidar do “sistema de Defesa de Mar e Rios” do país; assistir o movimento de pessoas, bens e serviços e reduzir o custo de transporte no país (GUYANA, [2018?]). Subordinado ao Ministério de Infraestrutura Pública há o Departamento de Transporte e Portos da Guiana, também responsável por funções relativas ao transporte terrestre.

3.1.8 Processo de incorporação de acordos internacionais

A Guiana atua sob o sistema “dualista” de lei internacional, através do qual acordos internacionais apresentam efeito legal por meio da promulgação de legislação de execução. Os tratados e acordos internacionais são submetidos à aprovação da Assembleia Nacional e requerem maioria de votos; caso aceitos, deverá ser promulgada lei de execução para que tais instrumentos jurídicos sejam incorporados ao ordenamento da Guiana (OMC, 2003).

Leis e emendas à Constituição também requerem maioria de votos da Assembleia Nacional, além de aprovação do Presidente para serem incorporadas. Ao surgir a necessidade de criação de novas leis, oficiais dos ministérios ou departamentos envolvidos devem preparar propostas de leis; um rascunho da nova legislação é discutido, primeiramente, pelo Gabinete e depois submetido à Assembleia (OMC, 2003).

3.2 GUIANA FRANCESA

A Guiana Francesa é um departamento ultramarino da França, o que significa que apesar de possuir certa capacidade de adaptação das leis e regulamentos, ela ainda é regida pela legislação francesa e faz parte da União Europeia (UE), sendo atualmente o maior território europeu fora da Europa (CARIBBEAN EXPORT DEVELOPMENT AGENCY, 2008).

O Produto Interno Bruto (PIB) da Guiana Francesa no ano de 2016 era estimado em € 4.2 bilhões, sendo o valor agregado de 4% ao setor primário, 18% ao setor secundário (com cerca de 8% destinado à construção civil) e 77% ao setor terciário (60% destinado à prestação de serviços) (CEROM, 2017).

Dentre as atividades econômicas do país, como a pesca, mineração, exploração florestal, construção, agricultura e a prestação de serviços, uma atividade em especial possui grande destaque no território: a aeroespacial (EUROPEAN PARLIAMENT, 2011). A atividade aeroespacial possui impacto significativo nas exportações, sendo responsável por 16% do PIB no ano de 2016. Apesar de sua participação do PIB ter decrescido em relação aos anos anteriores, fato decorrente do fortalecimento de outros setores econômicos, é uma atividade crescente e com forte impacto na economia local pela geração de empregos diretos e indiretos pelos demais setores da economia que induz (IEDOM, 2017).

Sobre o setor de transportes, no ano de 2016, dos 14.922 estabelecimentos na Guiana Francesa, aproximadamente 746 (5%) atuaram no setor de transportes, englobando 9% da força de trabalho ativa no país (IEDOM, 2017).

3.2.1 Geografia e demografia

A Guiana Francesa, criada em 1946, encontra-se ao norte da América do Sul. Com seus 86.504 km² de área, é o maior departamento ultramarino francês dentre os cinco que a França possui. Divide-se em dois *arrondissements*¹ (INSEE, 2016a) e vinte e duas comunas² (2016b): o *arrondissement* de Caiena com quatorze comunas e *arrondissement* de Saint-Laurent-du-Maroni com oito comunas (EUROPEAN PARLIAMENT, 2011).

Suas fronteiras são ao sul com o Brasil, a oeste com Suriname e com o Oceano Atlântico ao norte. Os 730,4 km de fronteira do departamento com o Brasil são considerados a maior fronteira francesa. O departamento apresenta baixa densidade demográfica, decorrente de seu território ser, aproximadamente, 95% ocupado pela Floresta Amazônica, concentrando a população na costa litorânea, onde se encontram suas principais comunas: Caiena, Saint-Laurent-du-Maroni, Matoury e Kuru (EUROPEAN PARLIAMENT, 2011). A Tabela 2 apresenta os principais dados de geografia e demografia da Guiana Francesa.

GEOGRAFIA	
Área total	83.534 km ²
Países de fronteira	Brasil (730,4 km)
	Suriname (474,6 km)
DEMOGRAFIA	
População	262.500 (2016)
Densidade demográfica	3,1 hab./km ² (2016)

Tabela 2 – Dados de geografia e demografia da Guiana Francesa

Fonte: CARIBBEAN EXPORT DEVELOPMENT AGENCY (2008), EUROPEAN PARLIAMENT (2011) e INSEE (2017).
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018).

3.2.2 Mapa rodoviário

Segundo dados do Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE), a malha rodoviária da Guiana Francesa é formada por 2.159 km, dos quais 440 km são *routes nationales*, 408 km de *routes départementales* e 1.311 km de *voies communales* (INSEE, 2010).

A rede viária do departamento ultramarino francês segue a mesma estrutura da França e pode ser descrita da seguinte forma (FRANCE, 2017a):

- » *Autoroutes concédées*: são vias que pertencem ao Estado, porém, confiadas por um período fixo a empresas concessionárias, tornando-se autoestradas com pedágios. A Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer é responsável pela contratação e gestão dos contratos de concessão. A Guiana Francesa não possui este tipo de rodovia.

¹ *Arrondissement* é uma divisão administrativa usada em países francófonos e nos Países Baixos, equivalentes a distritos (INSEE, 2016a).

² Comuna é a menor e mais antiga divisão administrativa francesa. O prefeito é o poder executivo da comuna (INSEE, 2016b).

- » *Autoroutes non concédée*: vias que pertencem ao Estado, as autoestradas gratuitas. São de responsabilidade da Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer. A Guiana Francesa não possui este tipo de rodovia.
- » *Routes nationales*: são vias que pertencem ao Estado. Podem ser reconhecidas pelas linhas vermelhas que as representam em mapas que retratam a malha rodoviária e por seus nomes que iniciam com a letra “N”. São de responsabilidade da Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer.
- » *Routes départementales*: são vias que pertencem aos departamentos. Podem ser reconhecidas pelas linhas amarelas que as representam em mapas que retratam a malha rodoviária e por seus nomes que iniciam com a letra “D”. São de responsabilidade do conselho do departamento na qual estão localizadas.
- » *Voies communales*: são vias que pertencem às comunas. São de responsabilidade do conselho municipal do local na qual estão localizadas.

A Figura 2 apresenta o mapa rodoviário da Guiana Francesa.



Figura 2 – Malha rodoviária da Guiana Francesa

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018).

3.2.3 Características gerais do transporte rodoviário de cargas

Segundo dados da Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (2017a), até 2015, o parque automotor da Guiana Francesa contava com 17.596 unidades, divididos em 13.333 veículos particulares (75,8%), 3.203 veículos comerciais (18,2%) e 1.060 motocicletas (6%).

Os veículos comerciais são categorizados em: ônibus; vans com peso total inferior a 3,5 t; caminhões com peso total inferior a 3,5 t; veículos automotores especializados; e tratores rodoviários. Na Tabela 3 há um detalhamento dos tipos de veículo utilizados para o transporte rodoviário de cargas e sua relação com o parque automotor da Guiana Francesa.

TIPO	TOTAL	PARTICIPAÇÃO NA FROTA TOTAL	PARTICIPAÇÃO NA FROTA DE VEÍCULOS COMERCIAIS
Ônibus	50	0,28%	1,56%
Vans com peso total inferior a 3,5 t	2.911	16,54%	90,8%
Caminhões com peso total inferior a 3,5 t	111	0,63%	3,46%
Veículos automotores especializados	91	0,51%	2,84%
Tratores rodoviários	40	0,22%	1,24%

Tabela 3 – Parque automotor da Guiana Francesa destinado ao transporte de cargas

Fonte: DEAL (2017a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Até o ano de 2015 foram emitidas 30.287 permissões para a condução de veículos, dentre as quais 24.300 eram relativas a veículos de turismo das categorias B e BE; 1.937 para caminhões pesados dos tipos C e CE; 521 destinado a transportes comuns para veículos da categoria D; e 3.529 para motocicletas e ciclomotores das categorias A, A1 e A2 (DEAL, 2017a).

3.2.4 Características gerais do transporte rodoviário de passageiros

Segundo dados do Institut des Départements d’Outre-Mer (IEDOM) de 2017, o transporte urbano e interurbano é regulado pela Autorité Organisatrice des Transports (AOT). Pelo aumento da demanda de transporte e necessidade de melhorias, a Communauté d’Agglomération du Centre Littoral (CACL) investiu 4,2 milhões de euros para a aquisição de 16 ônibus e 220 mil euros para a construção de instalações relacionadas ao serviço de transporte. Também há um plano de transporte urbano para organizar o transporte de pessoa e bens, assim como oferecer serviços de transporte periurbanos (IEDOM, 2017).

Outro projeto em andamento é o Transport en Commun en Site Propre (TCSP), que deve ser concluído até 2020. Este projeto prevê duas linhas de ônibus de alto nível, integrando Caiena, Matouri e Rémire-Montjoly, o objetivo é facilitar a circulação de ônibus em áreas engarrafadas e tornar a oferta de transporte mais atrativa. Também serão desenvolvidos aspectos da intermodalidade (CACL, 2016; IEDOM, 2017).

Sobre o transporte interurbano, é constituído por nove linhas que circulam entre as comunas. A operação dessas linhas foi concedida a empresas privadas através da Délégation de Service Public (DSP) em 2013, por um período de cinco anos (IEDOM, 2017). Em 2015, quando apenas oito linhas se encontravam ativas, foi estimado que estas transportavam 46.375 viajantes (DEAL, 2017b).

Kuru possui uma rede de transporte de pessoas própria, a K-Lyann, contendo três linhas: Colibri, Picolette e Ara. Em 2015 foi responsável pelo transporte de 113.516, dos quais 3.226 passageiros eram estudantes (DEAL, 2017b).

3.2.5 Ordenamento jurídico

A Guiana Francesa apresenta como condição jurídica aquela do Departamento ultramarino da República Francesa, ou seja, é território francês, fazendo parte também da União Europeia. Por integrar a República Francesa, encontra-se totalmente subordinada às normas que compõem o ordenamento jurídico deste último país.

A Constituição da República Francesa, no âmbito do seu art. 72-3, prevê tal fenômeno nos seguintes termos:

A República reconhece, no seio do povo francês, as populações ultramarinas, em um ideal comum de liberdade, de igualdade e de fraternidade. Guadalupe, Guiana, Martinica, Reunião, Mayotte, São Bartolomeu, Saint -Martin Saint-Pierre-e-Miquelon, Ilhas Wallis e Futuna e a Polinésia Francesa são regidas pelo artigo 73 para os departamentos e as regiões ultramarinas, e para as coletividades territoriais criadas em conformidade com o último parágrafo do artigo 73, e pelo artigo 74 para as outras coletividades. O estatuto da Nova Caledônia é regido pelo capítulo XIII. A lei determina o regime legislativo e a organização específica das Terras Austrais e Antárticas Francesas e de Clipperton (FRANCE, 1958, não paginado, tradução nossa).

O art. 73 dessa norma reporta informações mais precisas acerca da incidência das normas do ordenamento francês nos departamentos ultramarinos, como é o caso da Guiana Francesa:

Nos departamentos e regiões ultramarinas, as leis e os regulamentos são legalmente aplicáveis. Podem ser objeto de adaptações mantendo as características e restrições específicas dessas coletividades. Estas adaptações podem ser decididas por essas comunidades nos assuntos onde se exercem as suas competências e se forem habilitadas, conforme o caso, pela lei ou regulamento (FRANCE, 1958, não paginado, tradução nossa, grifo nosso).

Da análise desse art. é possível extrair que, independentemente de serem regidos pelas leis e regulamentos franceses, a condição jurídica dos departamentos e regiões ultramarinas concede a eles o direito de realizarem eventuais alterações nos textos legislativos aprovados pelo Parlamento Central Francês na finalidade exclusiva de tutelar as características e as restrições específicas dessas coletividades. Para isso, contudo, as alterações não devem atingir os principais dispositivos da norma proveniente do governo central, mas também aspectos secundários e periféricos.

Se, por um lado, como foi possível verificar acima, a Constituição Francesa concede uma certa liberdade aos ordenamentos dos departamentos ultramarinos para adaptarem aspectos das normas advindas do legislativo central, por outro, essa Constituição afirma ainda que algumas matérias do ordenamento francês, elencadas na segunda parte do art. 73, sendo de competência exclusiva do legislativo central, não podem ser objeto de alterações por parte de normas destes últimos.

ARTIGO 73. [...] Por derrogação ao primeiro parágrafo e para considerar suas especificidades, as coletividades regidas pelo presente artigo podem ser habilitadas, conforme o caso, pela lei ou o regulamento, a estabelecer elas mesmas as regras aplicáveis sobre o seu território, em um número limitado de matérias que podem ser da competência do âmbito da lei ou do regulamento.

Essas regras não incidirão sobre a nacionalidade, os direitos cívicos, as garantias das liberdades públicas, o estado e a capacidade das pessoas, a organização da justiça, o direito penal, o procedimento penal, a política externa, a defesa, a segurança e a ordens públicas, a moeda, o crédito e os câmbios, bem como o direito eleitoral. Essa enumeração pode ser especificada e complementada por uma lei orgânica (FRANCE, 1958, não paginado, tradução nossa).

Considerando as informações dispostas acima, é possível chegar à conclusão de que a análise legislativa e de sistemas jurídicos nesta oportunidade deverá limitar-se aquelas da República Francesa e, indiretamente, da UE, mas sem perder de vista os delineamentos do ordenamento da Guiana Francesa, que expressa características próprias desta unidade administrativa e de sua condição jurídica particular, ambos tutelados pelo art. 73 da Constituição do país.

Como foi anteriormente observado, a França é um Estado-Membro da UE. Isso significa que o direito francês se submete ao princípio do primado do direito europeu (emanado pelas instituições da UE). Por consequência, as normas do direito interno da França não podem ser aplicadas na vigência de norma do direito europeu, que versa sobre o mesmo objeto. Independentemente de a norma ser de caráter constitucional ou infraconstitucional, a norma derivada do direito europeu terá prevalência, tendo os Estados-Membros a obrigação de adequar-se a todas as disposições adotadas pelo Bloco Europeu (SILVA, 2005).

Por ser um país unitário, a França é formada por um único Estado, subsistindo uma unidade de poder político interno cujo exercício ocorre de forma centralizada. Em outros termos, qualquer grau de descentralização depende da concordância do poder central. Esse sistema resulta em um Estado cujas partes integrantes possuem uma autonomia mínima. Trata-se de um modelo diferente daquele adotado pelo ordenamento constitucional brasileiro, que funda um país federativo e, portanto, distribui um elevado grau de autonomia aos seus Estados-Membros e municípios.

A Constituição francesa, no âmbito do seu art. 72, define as coletividades territoriais da República como municípios, departamentos, regiões, comunidades de estatuto especial e comunidades ultramarinas, estas últimas são regidas pelo art. 74. Ainda, no mesmo dispositivo, dispõe que:

Nas comunidades locais e regionais da República, o representante do Estado, representando cada um dos membros do governo, é responsável pelos interesses nacionais, pelo controle administrativo e pela conformidade com as leis (FRANCE, 1958, não paginado, tradução nossa).

Esse representante será, conforme o art. 13, nomeado diretamente pelo Presidente da República.

ARTIGO 13. O Presidente da República assina as portarias e os decretos deliberados no Conselho de Ministros. Nomeia cargos civis e militares do Estado. Os conselheiros do Estado, o grão-chanceler da Legião de Honra, os embaixadores e enviados extraordinários, os conselheiros-mestres do Tribunal de Contas, os governadores civis, **os representantes do Estado nas comunidades de territórios ultramarinos** regidas pelo artigo 74 e na Nova Caledônia, os oficiais gerais, os reitores das academias e os diretores das administrações centrais são nomeados pelo Conselho de Ministros (FRANCE, 1958, não paginado, tradução nossa, grifo nosso).

3.2.6 Organização administrativa da Guiana Francesa

Na Guiana Francesa, o poder está distribuído entre o Prefeito (representante do Estado no território) e as coletividades territoriais, cujas competências são atribuídas pelo Estado (AFD, CEROM, IEDOM, INSEE, 2011).

Dentre as competências do Prefeito, podemos destacar:

- Garantir a manutenção da ordem pública e da segurança das pessoas e dos bens;
- Permitir o exercício dos direitos e a liberdade dos cidadãos;
- Fiscalizar a legalidade dos atos dos municípios;
- Implementar e coordenar em escala local as políticas do Governo;
- Administrar e distribuir as doações e subvenções do Estado em escala local Estado (AFD, CEROM, IEDOM, INSEE, 2011, p. 12).

Em relação às coletividades territoriais (o Conselho Regional, o Conselho Geral e Conselho municipal), vale frisar que estas possuem competências atribuídas pelo Estado, sendo administradas livremente por conselhos eleitos e nas condições previstas pela lei.

» As competências do Conselho Regional:

- O desenvolvimento econômico: o Conselho Regional coordena em seu território as ações de desenvolvimento econômico dos municípios e de seus agrupamentos. Ele determina particularmente, o regime de ajuda econômica às empresas e sua modalidade de concessão. Pode também elaborar um esquema regional de desenvolvimento econômico (em cinco anos), em conformidade com as outras coletividades territoriais.
- A organização do território e o planejamento: o Conselho Regional determina as orientações de organização de seu território. Ele elabora o esquema regional das infraestruturas e dos transportes.
- A educação, a formação profissional e a cultura: o Conselho Regional tem sob sua responsabilidade a construção e a melhoria das escolas de ensino médio (liceus). Financia paralelamente os estabelecimentos universitários e desde 2004 “define e implementa a política regional de aprendizado e de formação profissional de jovens e adultos a procura de emprego ou de nova orientação profissional. Ele responsabiliza-se pela organização e o financiamento dos museus regionais (AFD, CEROM, IEDOM, INSEE, 2011, p. 12).

» As competências do Conselho Geral:

- A ação social e sanitária: o Conselho Geral determina e implementa as ações sociais e sanitárias em seu território.
- A educação, a cultura e o patrimônio: o Conselho Geral responsabiliza-se pela construção e a melhoria das escolas de ensino fundamental (colégios). Ele promove o ensino artístico, administra de perto as bibliotecas centrais, o patrimônio departamental e os arquivos.
- Os transportes e as vias públicas: o Conselho Geral é encarregado do transporte escolar e dos transportes públicos rodoviários. É igualmente encarregado da construção e manutenção da malha rodoviária departamental.
- A ação econômica: o Conselho Geral pode completar as ajudas econômicas às empresas instaladas pelo Conselho Regional. Desde 2004, com o acordo deste último, ele pode elaborar seus próprios regimes de ajuda (AFD, CEROM, IEDOM, INSEE, 2011, p. 12).

» As competências do município:

Os municípios têm um papel geral; suas competências são regidas pela lei de 5 de abril de 1884. Elas têm sob sua responsabilidade a construção e a manutenção das escolas de ensino fundamental (primário) e pré-escolar, organização das eleições, registros em cartório (nascimento, casamento e óbito), manutenção das vias públicas, saneamento, eletrificação, gestão do lixo doméstico, manutenção das redes de água e Polícia Municipal. Depois das leis de descentralização (1982-2004), os municípios responsabilizam-se pelas seguintes áreas:

- O urbanismo: aprovam os planos locais de urbanismo.

- A economia: participam no financiamento das ajudas às empresas (desde 13 de agosto de 2004).

- A habitação: participam na definição do projeto local de habitação (desde 27 de fevereiro de 2002).

- O setor sociocultural: completam as ações do Conselho Geral na área social e têm sob sua responsabilidade estruturas educativas (bibliotecas e museus municipais). É importante notar que os municípios podem reunir-se em Estabelecimentos Públicos de Cooperação Intercomunal (EPCI) para mutualizar as competências, como os transportes em comum, organização do território ou ainda o meio ambiente (AFD, CEROM, IEDOM, INSEE, 2011, p. 12).

3.2.7 Arranjo institucional para o transporte internacional terrestre

Atualmente, a UE possui o processo de integração política e econômica, em estágio, considerado o mais avançado do mundo. Isso significa, conforme a ideia de “supranacionalidade” adotada no bloco, que os Estados-Membros desta organização abdicaram de parcelas consideráveis de sua soberania em prol de uma entidade superior, com poder de mando. Deste modo, pode ser dito que a UE, nos dias atuais, exercita um poder supranacional que faz com que as suas decisões em nível normativo sejam sobrepostas àquelas tomadas pelos Estados-Partes, incidindo de modo determinante em vários aspectos da organização administrativa destes últimos. É justamente este o caso em que se encontra o ordenamento jurídico da Guiana Francesa, cujas normas, devido ao fato da França fazer parte da UE, são passíveis de não aplicação em caso de colisão com as normas do direito europeu (STELZER, 2004).

Na República Francesa encontra-se em vigor o sistema semipresidencialista de governo, o qual possui, como características, a independência entre o Presidente e o Poder Legislativo, a interdependência entre o Primeiro-Ministro e o Poder Legislativo, e a eleição direta do Presidente da República, sendo este dotado de atribuições reservadas pela Constituição muito maiores do que as dos presidentes nos regimes parlamentaristas.

Os principais órgãos estatais superiores previstos pelo ordenamento constitucional francês são: o Parlamento (formado pela Assembleia Nacional e o Senado da República), a Presidência da República, o Governo, o Conselho Constitucional e a Alta Corte de Justiça (BANDEIRA, 2015). Sobre eles, é válido abordar alguns pontos:

- » O Parlamento Francês tem como competência a produção normativa sobre as matérias constantes do art. 34 do texto constitucional. Sendo bicameral, é formado pela Assembleia Nacional e pelo Senado da República (art. 24 da Constituição). A primeira é composta por

cidadãos eleitos por sufrágio universal direto. O segundo é eleito por sufrágio universal indireto, representando as coletividades locais da República. O bicameralismo previsto pela Constituição Francesa caracteriza-se como de proeminência da câmara baixa, tendo a Assembleia Nacional poderes mais amplos do que o Senado. No processo legislativo, se há discordância da posição tomada pelo Senado, cabe à Assembleia a última palavra, exceto no que concerne às leis constitucionais e às leis orgânicas do Senado (FRANCE, 1958).

- » Em conformidade com o art. 6º do texto constitucional, o Presidente da República é eleito por cinco anos por sufrágio universal direto. Entre as competências presidenciais estão a submissão de matérias a referendo, conforme o art. 11 da Constituição, mediante proposta do Governo ou do Parlamento. Também se encontram poderes excepcionais no caso de ameaça às instituições, assim como o direito de dissolver a Assembleia Nacional, a nomeação do Primeiro-Ministro e de membros do Conselho Constitucional, além do direito de recurso ao Conselho Constitucional, dentre outros (art. 16 da Constituição). A atuação do Presidente da República, contudo, está sujeito a chancela do Primeiro-Ministro nas situações previstas no art. 19 do texto constitucional. Além do que foi apontado acima, o Presidente também deve garantir o cumprimento da Constituição, a independência nacional, a integridade territorial e o respeito aos tratados internacionais. O art. 7º da Constituição também estabelece que em caso de impedimento, renúncia ou morte do Presidente da República, o Presidente do Senado exerce interinamente o cargo de Presidente da República, com atuação limitada a 50 dias, tempo necessário para a organização de novas eleições (FRANCE, 1958).
- » O Governo, por sua vez, é responsável, perante o Parlamento, por determinar e executar as políticas e serviços administrativos. É dirigido pelo Primeiro-Ministro, sendo este escolhido pelo Presidente da República. Conforme o art. 44 do texto constitucional, compete ao Primeiro-Ministro a iniciativa de leis, o exercício do poder regulamentar (art. 21 da Constituição), encaminhar leis antes de sua promulgação ao Conselho Constitucional (art. 61 da Constituição), e também efetuar nomeações para postos civis e militares conforme dispõe o art. 21 dessa constituição (FRANCE, 1958).
- » O Conselho Constitucional é o órgão político competente para a guarda da Constituição (arts. 56 a 63). É composto por nove membros, os quais possuem um mandato de nove anos, com renovação de um terço dos membros a cada três anos. Esses membros são escolhidos pelo Presidente da República e pelos presidentes da Assembleia Nacional e do Senado. Ademais, dos nove membros, os ex-Presidentes da República são membros vitalícios do Conselho Constitucional. As leis orgânicas, antes de sua promulgação, e os regulamentos das assembleias parlamentares, antes de sua vigência, devem ser submetidos ao Conselho Constitucional (FRANCE, 1958).

3.2.8 Processo de incorporação de acordos internacionais

Atualmente, o Presidente da República detém um papel central no que concerne à incorporação de acordos internacionais. Entre as suas funções, ele é responsável pelas negociações e ratificações de tais acordos de interesse da França, conforme consta no art. 52 do texto constitucional (FRANCE, 1958). Ressalta-se ainda que essas atividades diplomáticas desempenhadas pelo presidente são acompanhadas conjuntamente pelo Governo e pelo Ministério das Relações Exteriores (MAEE).

De forma geral, conforme estabelecido constitucionalmente, a ratificação de tratados internacionais por parte do Poder Executivo somente pode se dar após autorização expressa do Parlamento. Trata-se de um ato administrativo a ser realizado pelo Parlamento e não de mecanismo de recepção normativa através de típico processo legislativo, como acontece em países de ordenamento dualista, caso do Brasil. Esse tipo de competência exclusiva do Estado busca evitar que os municípios firmem acordos de qualquer natureza com um Estado vizinho. Entretanto, a lei de 6 de fevereiro de 1992, complementada pela lei de 25 de janeiro de 2007, relativas às ações externas das coletividades territoriais permite a cooperação com autoridades locais estrangeiras, desde que tais contratos visem ajudar no desenvolvimento da localidade. Isso demonstra que a França se encontra cada vez mais num contexto de cooperação descentralizada (AFD, CEROM, IEDOM, INSEE, 2011).

Logo, com essa descentralização não são todas as normas internacionais que carecem de ratificação do Presidente da República, apesar deste ter que ser informado de todo e qualquer tipo de negociação referente à conclusão de um tratado internacional (GODOY, 2008).

ARTIGO 52. O Presidente da República negocia e ratifica os tratados e é informado de quaisquer negociações que visem à celebração de um acordo internacional, não sujeitos a ratificação (FRANCE, 1958, tradução nossa, não paginado).

A Constituição francesa deixa evidente que, entre os temas de tratativa internacionais que exigem ratificação, encontram-se:

ARTIGO 53. Os tratados de paz, os tratados de comércio, os tratados ou acordos relativos à organização internacional, os que comprometem as finanças do Estado, os que alteram disposições de natureza legislativa, os que são relativos ao estado das pessoas, os que comportam cessão, troca ou adição de território somente podem ser ratificados ou aprovados em virtude de uma lei. São efetivados somente após terem sido ratificados ou aprovados. Nenhuma cessão, nenhuma troca, nenhuma adição de território é válida sem o consentimento das populações interessadas (FRANCE, 1958, tradução nossa, não paginado).

Tanto os tratados, bem como os acordos de natureza internacional têm autoridade superior às leis do ordenamento jurídico nacional:

ARTIGO 55. Os tratados ou acordos regularmente ratificados ou aprovados têm, a partir da sua publicação, autoridade superior a das leis, sujeito, para cada acordo ou tratado, à sua aplicação pela outra parte (FRANCE, 1958, tradução nossa, não paginado).

4 Relações entre Brasil e Guiana

Brasil e Guiana mantêm uma boa relação de amizade e têm buscado adensar sua cooperação através de diversos projetos. Em 2003, foi celebrado um Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os países; em 2009, foi inaugurada a primeira ligação terrestre entre o território dos dois países: a ponte sobre o Rio Tacutu; e em 2013 foi estabelecida uma “Comissão Mista Brasil-Guiana para o Desenvolvimento de Projetos de Infraestrutura” (BRASIL, 2017b). Estes marcos nas relações entre Guiana e Brasil mostram como os países têm agido de maneira integrada a fim de colaborar para o desenvolvimento de ambos territórios.

Outro motivo que influencia na aproximação dos países é a considerável comunidade brasileira residente na Guiana, estimada entre 15 mil a 20 mil pessoas, ligadas, em sua maioria, à exploração mineral. O número de guianenses vivendo em Roraima também é significativo, aproximadamente 38.000 cidadãos residem em Boa Vista (BRASIL, 2017b).

Dessa forma, como já mencionado, o principal foco das relações bilaterais atuais entre os países é relativo à integração e ao desenvolvimento de infraestrutura. Tais objetivos tiveram início com a assinatura de um Memorando de Entendimento entre os países, em 2012, o qual criou um grupo de trabalho para estimular a construção de usinas hidrelétricas, a melhoria da estrada Brasil-Guiana (que liga Linden a Lethem) e a construção de um porto de águas profundas (BRASIL, 2012). Por fim, em 2013, ao considerar que os projetos nas áreas de energia e transporte estimulariam o desenvolvimento socioeconômico de ambos países, foi criada a “Comissão Mista Brasil-Guiana para o Desenvolvimento de Projetos de Infraestrutura” (BRASIL, 2013).

4.1 INTERAÇÕES FRONTEIRIÇAS

O território da Guiana divide fronteiras com o Brasil através dos Estados de Roraima e Pará. Em 2009, os territórios guianense e brasileiro foram ligados por via terrestre através da ponte Prefeito Olavo Brasil Filho, construída sobre o Rio Tacutu, rio este que divide a cidade de Bonfim, no Brasil, e Lethem, na Guiana.

A tipologia da interação fronteiriça entre Brasil e Guiana é caracterizada entre zona-tampão e capilar. Em relação às cidades-gêmeas, apenas Bonfim e Lethem são identificadas como tal. Através da Tabela 4 e da Figura 3 é possível observar detalhadamente as interações fronteiriças entre Brasil e Guiana.

BRASIL		GUIANA	
CIDADE	TIPOLOGIA DE INTERAÇÃO FRONTEIRIÇA	LIMITE	CIDADE GÊMEA
Bonfim (RR)	Capilar	Fluvial com ponte	Lethem
Conceição do Maú (RR)	Zona-tampão	Fluvial sem ponte	-
Normandia (RR)	Capilar	Fluvial sem ponte	-
Garimpo Mutum (RR)	Zona-tampão	-	-

BRASIL		GUIANA	
Mutum (RR)	Zona-tampão	-	-
Uiramutã (RR)	Zona-tampão	Fluvial sem ponte	-

Tabela 4 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Guiana

Fonte: BRASIL (2005a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



Figura 3 – Interações fronteiriças entre Brasil e Guiana

Fonte: BRASIL (2005a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

4.2 MALHA RODOVIÁRIA

O território brasileiro é aproximadamente 40 vezes maior que o território guianense. Comparativamente, a extensão da malha rodoviária da Guiana representa uma proporção ínfima perto da extensão da malha rodoviária brasileira, como pode ser observado na Tabela 5. Na Guiana, apenas 7,4% da extensão total da malha é pavimentada, enquanto no Brasil essa porcentagem corresponde a 12,3%.

	ÁREA TERRITORIAL (KM ²)	EXTENSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA (KM)
Brasil	8.515.767,05	1.720.755,7
Guiana	214.969	7.970

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

Fonte: CIA (2001) e CIA (2018a, 2018b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



Figura 4 – Malha rodoviária Brasil e Guiana
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

4.3 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Segundo dados do MDIC (BRASIL, 2017a), a maior parte das trocas comerciais entre Brasil e Guiana se dá através do modal marítimo, o que deixa o modal rodoviário em segundo lugar, como pode ser observado no Gráfico 1 e no Gráfico 2.

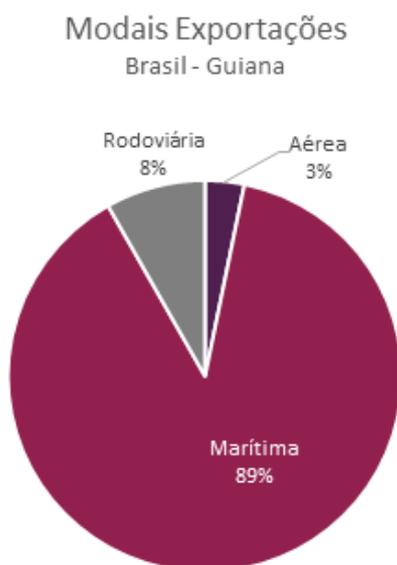


Gráfico 1 – Modos de transporte mais utilizados nas exportações brasileiras para a Guiana em 2017

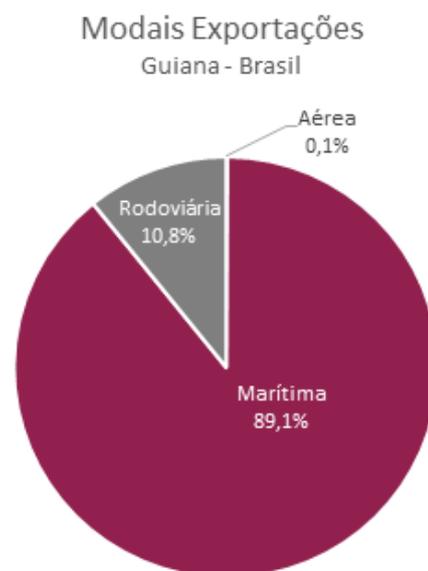


Gráfico 2 – Modos de transporte mais utilizados nas exportações guianenses para o Brasil em 2017

Fonte: AliceWeb (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Sabe-se que o Rio Amazonas, a partir da costa do Oceano Atlântico, é a principal rota de exportação e importação para Roraima (DPI, 2016). Dessa forma, percebe-se a predominância do modal marítimo nas trocas comerciais entre os países, uma vez que as mercadorias se deslocam pela costa do continente sul-americano com destino e origem na Guiana.

A Tabela 6 mostra a participação, em percentual, do modal rodoviário comparativamente a 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	01/2017 - 12/2017	33.560.974	29.756.232	2.074.955	
					≅ 0,08
Rodoviário	01/2017 - 12/2017	2.753.816	3.750.622	827.961	
IMPORTAÇÕES	PERÍODO	US\$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PERCENTUAL RODOVIÁRIO
Todos os modais	01/2017 - 12/2017	5.279.386	13.788.773	-	
					≅ 0,10
Rodoviário	01/2017 - 12/2017	573.000	2.580.000	-	

Tabela 6 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com a Guiana

Fonte: AliceWeb (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

No ano de 2017, os produtos brasileiros mais exportados para a Guiana através do modal rodoviário foram: “Plásticos e suas obras” (28,8% do total das exportações, em US\$ FOB); “Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos preparados para animais” (27%); e “Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais” (13,7%). Para o mesmo período considerado, o produto guianense mais exportado para o Brasil através do modal rodoviário foi “Cereais” (100% das exportações, em US\$ FOB) (ALICEWEB, 2016).

4.4 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

A partir da ata da I Reunião Bilateral Brasil – Guiana (2011), observou-se que o transporte rodoviário de passageiros entre os países acontece apenas até a fronteira. À época, a Guiana operava um traslado diário por ônibus entre as cidades de Georgetown e Lethem; o Brasil, por sua vez, além de contar com autorização para o transporte coletivo de táxis, ainda que precária, também operava “quatro viagens rodoviárias diárias entre Boa Vista e Bonfim” (REUNIÃO TÉCNICA BILATERAL BRASIL – GUIANA, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGAS ACORDADA NA II REUNIÃO DO COMITÊ DE FRONTEIRA, 2011).

Nessa reunião ainda ficou estabelecido “que o serviço de transporte rodoviário internacional de passageiros será operado por empresas habilitadas conforme a legislação própria de cada país” (REUNIÃO TÉCNICA BILATERAL BRASIL – GUIANA, DOS ORGANISMOS

NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGAS ACORDADA NA II REUNIÃO DO COMITÊ DE FRONTEIRA, 2011).

Do mesmo modo,

Foi acordada a criação de dois serviços de transporte com a utilização de veículo do tipo convencional entre os dois países: 1) Linha entre Boa Vista (Roraima – Brasil) e Lethem (Guiana), a ser operado com frequência máxima de duas viagens diárias por sentido, para cada país; 2) Linha entre Boa Vista (Roraima – Brasil) e Georgetown (Guiana) com seções secundárias [...], com frequência máxima de uma viagem diária por sentido para cada país” (REUNIÃO TÉCNICA BILATERAL BRASIL – GUIANA, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGAS ACORDADA NA II REUNIÃO DO COMITÊ DE FRONTEIRA, 2011, p. 3).

Por fim, dados disponibilizados pela Delegação Brasileira na reunião mostraram que, em média, são transportados mais de 6.000 passageiros por mês entre Boa Vista e Bonfim, além dos passageiros transportados em táxis-lotação. Já a Delegação Guianense apontou que o transporte rodoviário partindo da Guiana (Lethem) com destino ao Brasil (Boa Vista) compreendeu 75 passageiros por dia.

Informações mais recentes dispostas no Anuário Estatístico de Turismo 2017 (BRASIL, 2017d) mostraram que, em 2016, 5.289 guianenses ingressaram em território brasileiro, dos quais 4.788 utilizaram a via terrestre.

4.5 MALHA FERROVIÁRIA

A malha ferroviária da Guiana foi estabelecida em 1848, sendo a primeira linha férrea existente na América do Sul (ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, 2018). Tal modal era responsável por facilitar o transporte de passageiros e cargas, entretanto, em 1970, o governo resolveu cessar as operações da ferrovia em função do melhoramento da rodovia costeira Leste-Oeste no país. Porém, ainda operam poucas linhas remanescentes de transporte de carga no país, uma que conecta as minas de manganês com o Porto Kaituma, localizado no Rio Kaituma; e outra responsável pelo transporte de bauxita entre Ituni e Linden. Dessa forma, a extensão atual da malha ferroviária da Guiana compreende 187 km, totalmente dedicada ao transporte de minério (THE GUYANA OFFICE FOR INVESTMENT, 2018). Na Tabela 7, é possível observar dados das malhas ferroviárias guianense e brasileira.

	ÁREA TERRITORIAL (KM ²)	EXTENSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA (KM)
Brasil	8.515.767,05	28.538
Guiana	214.969	187

Tabela 7 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e da Guiana

Fonte: CIA (2018a, 2018b) e THE GUYANA OFFICE FOR INVESTMENT (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



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

4.6 TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS E PASSAGEIROS

Atualmente não existem ligações ferroviárias entre Brasil e Guiana. Dessa forma, não há atividade de transporte ferroviário de cargas nem de passageiros entre os dois países.

5 Relações entre Brasil e Guiana Francesa

As relações entre Brasil e França podem ser extensamente traçadas, sendo recentemente renovadas pela elaboração de parcerias na área militar, espacial, energética, econômica, educativa, transfronteiriça e ainda em relação a países terceiros (FRANCE, 2018). No tocante à relação transfronteiriça com o Brasil, esta ocorre pelos 730 km entre a Guiana Francesa e o Amapá, estado brasileiro.

A questão fronteiriça só foi definida pelo Compromisso Arbitral de 10 de abril de 1897, firmado no Rio de Janeiro, no qual decidiu-se que a fronteira em questão ficaria dividida em duas partes: linha marítima, partindo do litoral e seguindo o curso do Oiapoque; e o limite interno, partindo do Rio Oiapoque e seguindo a oeste (BRASIL, [2008]).

A conexão entre os dois países só foi efetivada em novembro de 2012, quando foi concluída a construção da ponte binacional sobre o Rio Oiapoque. A ponte teve um custo de R\$ 71 milhões, possuindo um comprimento de 378 m. Também foram concedidas licitações para a pavimentação de trechos da BR-156, que se estende pelo Amapá sentido à fronteira (DNIT, 2017). Entretanto, a ponte só foi inaugurada em 18 de março de 2017, até a presente data (março/2018), encontra-se apenas parcialmente aberta, dependendo de obras do lado brasileiro para funcionar integralmente (WESTIN, 2018).

5.1 INTERAÇÕES FRONTEIRIÇAS

Como mencionado anteriormente, a interação fronteiriça entre Brasil e França ocorre pela Guiana Francesa. Assim, existe a presença de cidades-gêmeas, elencadas pela Portaria do Ministério de Integração Nacional nº 213/2016 e caracterizadas por serem municípios cortados pela linha de fronteira, seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, que apresentem potencial de integração econômica e cultural (BRASIL, 2016b). As cidades-gêmeas em questão são Oiapoque do Amapá no Brasil e Saint-Georges na Guiana Francesa, ligadas pela ponte do Rio Oiapoque.

BRASIL		GUIANA FRANCESA	
CIDADE	TIPOLOGIA DE INTERAÇÃO FRONTEIRIÇA	LIMITE	CIDADE GÊMEA
Oiapoque (AP)	Capilar	Fluvial com ponte	Saint-Georges

Tabela 8 – Detalhamento das fronteiras entre Brasil e Guiana Francesa

Fonte: BRASIL (2016b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

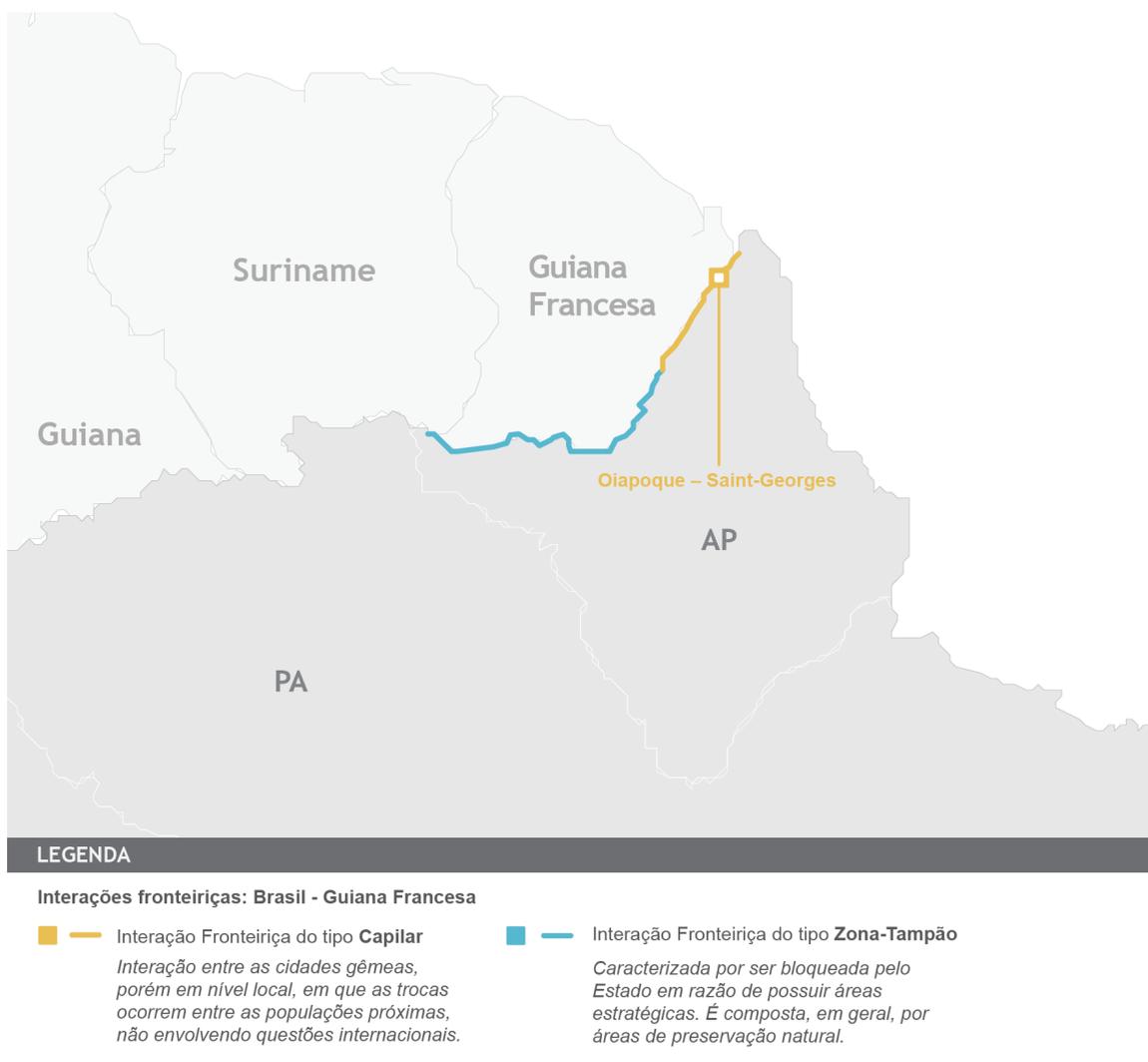


Figura 6 – Interações Fronteiriças Brasil – Guiana Francesa

Fonte: BRASIL (2016b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

5.2 MALHA RODOVIÁRIA

Para compreender a dimensão dos dados apresentados em relação ao Brasil e a Guiana Francesa, estes foram submetidos a uma comparação. A Guiana Francesa, com seu território de 83.534 km², representa, aproximadamente, 13% do território da França (643.801 km²) e 0,98% do território do Brasil (8.515.767,05 km²). Quanto as malhas rodoviárias, a malha de 2.159 km da Guiana Francesa equivale a cerca de 0,2% da malha rodoviária francesa (1.033.546 km), e 0,12% da malha brasileira (1.720.643,2 km) (CIA, 2018b).

	ÁREA TERRITORIAL (KM ²)	EXTENSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA (KM)
Brasil	8.515.767,05	1.720.643,2
Guiana Francesa	83.534	2.159
França	643.801	1.033.546

Tabela 9 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil, França e Guiana Francesa

Fonte: CIA (2018b), DNIT (2015) e INSEE (2010). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



Figura 7 – Comparação da malha rodoviária do Brasil e Guiana Francesa
 Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

5.3 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Segundo dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (BRASIL, 2017a), o qual divulga pela plataforma AliceWeb (Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior) estatísticas brasileiras relativas a exportações e importações (em US\$ - FOB), o comércio entre Brasil e Guiana Francesa acontece majoritariamente pelo modal aquaviário e aeroviário. Não há transporte rodoviário, resultado da única ligação entre o Brasil e o departamento ultramarino da Guiana não estar ativa para os transportadores de carga até março de 2018.

EXPORTAÇÕES	PERÍODO	US\$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PARTICIPAÇÃO DO MODAL NO VALOR TOTAL
Todos os modais	01/2017 - 12/2017	4.334.613	1.880.558	274.435	-
Via marítima	01/2017 - 12/2017	3.907.917	1.784.638	266.555	90,15%
Via aérea	01/2017 - 12/2017	375.690	6.369	7.776	8,66%
Meios próprios	01/2017 - 12/2017	50.005	89.544	93	1,15%
Postal	01/2017 - 12/2017	1.001	6	11	0,023%

IMPORTAÇÕES	PERÍODO	US\$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PARTICIPAÇÃO DO MODAL NO VALOR TOTAL
Todos os modais	01/2017 - 12/2017	2.448	17	264	-
Via marítima	01/2017 - 12/2017	1.726	3	253	70,5%
Via aérea	01/2017 - 12/2017	722	14	11	29,5%
Meios próprios	01/2017 - 12/2017	0	0	0	0%
Postal	01/2017 - 12/2017	0	0	0	0%

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

Fonte: AliceWeb (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O Brasil no ano de 2017 exportou um total de US\$ 217.739.177.077 bilhões, tornando a Guiana Francesa o 166º destino para qual o Brasil mais exportou, movimentando um total de US\$ 4.334.613 milhões (0,0019% do total de exportações brasileiras). Os produtos mais exportados foram: calçados, polainas e artefatos semelhantes, suas partes (22,1% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 957 t); móveis, mobiliário médico cirúrgico, colchões, almofadas e semelhantes; aparelhos de iluminação não especificados nem compreendidos em outros capítulos; anúncios, cartazes ou tabuletas e placas indicadoras luminosas, e artigos semelhantes (19,2% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 835 t) e borracha e suas obras (15,5% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 674 t) (ALICEWEB, 2016).

Também no ano de 2017, o Brasil importou um total de US\$ 150.749.452.949 bilhões, sendo a Guiana Francesa o 213º local do qual o Brasil mais importou, com um total de US\$ 2.448 (0,0000016% no total das importações brasileiras). Os produtos importados pelo Brasil provenientes Guiana Francesa foram: máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes; aparelhos de gravação ou de reprodução de som, aparelhos de gravação ou de reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios (67,6% das exportações em US\$ FOB)³; e reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes (32,4% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 17 kg) (ALICEWEB, 2016).

Destaca-se que dos dados apresentados sobre a exportação e importação nenhum é relativo ao transporte rodoviário, já que este não ocorre entre Brasil e Guiana Francesa. A Tabela 11 exibe a participação da Guiana Francesa nas exportações e importações brasileiras por via de transporte utilizada em 2017.

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS	US\$ FOB POR MODAL	EXPORTAÇÕES DESTINADAS À GUIANA FRANCESA (US\$)	PARTICIPAÇÃO FRANCO-GUIANENSE NO TOTAL DO VALOR DAS EXPORTAÇÕES
Todos os modais	217.739.177.077 ⁴	4.334.613	0,0019%

³ O peso líquido do item importado não foi informado pelo MDIC (ALICEWEB, 2016).

⁴ Apesar de não incluído na tabela, o valor total das exportações conta com US\$ 2.761.159.864 por vias não declaradas.

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS	US\$ FOB POR MODAL	EXPORTAÇÕES DESTINADAS À GUIANA FRANCO-GUIANENSE (US\$)	PARTICIPAÇÃO FRANCO-GUIANENSE NO TOTAL DO VALOR DAS EXPORTAÇÕES
Via marítima	181.244.352.299	3.907.917	0,002156%
Via rodoviária	14.652.215.161	0	0%
Via aérea	12.130.370.370	375.690	0,003097%
Meios próprios	5.266.014.321	50.005	0,00095%
Fluvial	1.526.395.902	0	0%
Ferroviária	148.697.944	0	0%
Postal	9.971.216	1.001	0,010039%
IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS	US\$ FOB POR MODAL	IMPORTAÇÕES PROVENIENTES DA GUIANA FRANCO-GUIANENSE (US\$)	PARTICIPAÇÃO FRANCO-GUIANENSE NO TOTAL DO VALOR DAS IMPORTAÇÕES
Todos os modais	150.749.452.949 ⁵	2.448	0,0000016%
Via marítima	110.840.804.134	1.726	0,0000015%
Via rodoviária	7.941.411.960	0	0%
Via aérea	29.880.415.818	722	0,0000024%
Conduto/Rede de transmissão	1.372.052.403	0	0%
Meios próprios	104.742.303	0	0%
Fluvial	22.009.103	0	0%
Ferroviária	1.154.941	0	0%
Postal	538.799	0	0%

Tabela 11 – Participação da Guiana Francesa nas exportações e importações brasileiras por via de transporte no ano de 2017.

Fonte: AliceWeb (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

5.4 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Com base no Anuário Estatístico de Turismo 2017 (BRASIL, 2017d), o Brasil recebeu, em 2016, 3.732.722 pessoas de toda a América do Sul, sendo apenas oito destas da Guiana Francesa. Destas oito pessoas, todas ingressaram pela via aérea. Em 2015, o número de ingressos da Guiana Francesa foi de 13 pessoas, sendo sete destes realizados por via aérea, um por via terrestre e cinco por via fluvial.

Não foram identificados registros de entrada de brasileiros em território da Guiana Francesa por via terrestre, nem foram encontrados registros de entrada por outros modais.

Em comunicado publicado em nome do Prefeito da Região da Guiana, em 2 de março de 2017, relativo ao último encontro ocorrido entre os países, foi informado o interesse do Comitê Misto de Transportes de criar uma linha direta de transporte de passageiros entre Caiena e

⁵ Apesar de não incluído na tabela, o valor total das importações conta com US\$ 586.323.488 por vias não declaradas.

Macapá, com paradas em Saint-Georges e em Oiapoque. Este Comitê é formado por membros de ambos os países, sendo um dos resultados do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre Brasil e França (FRANCE, 2017c).

5.5 MALHA FERROVIÁRIA

A Guiana Francesa não possui uma rede ferroviária interna ou conectando aos países vizinhos.

5.6 TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS E PASSAGEIROS

Atualmente não existem ligações ferroviárias entre o Brasil e a Guiana Francesa. Dessa forma, não há atividade de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros entre os dois países.

6 Análises comparativas

A presente seção está subdividida de acordo com os temas propostos para análise comparativa das legislações selecionadas do Brasil, da Guiana e da Guiana Francesa. 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, 1990b), 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-símile.

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).

Ademais, 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 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 (ANTT, 2006c). Porém, a exigência de que o controle do capital social da empresa seja exercido somente por cidadão nato ou naturalizado não se aplica mais à legislação brasileira, já que o art. 171 da Constituição Federal que dispunha sobre a obrigatoriedade foi revogado pela Emenda Constitucional nº 6/1995.

Não foi identificada normativa da Guiana tratando do capital social das empresas requerentes das Licenças Originária e Complementar. Ademais, nas condições para o pedido das licenças, não consta como requisito que as empresas sejam de cidadãos nacionais ou naturalizados, apenas que sejam constituídas nos termos das legislações correspondentes.

No contexto da relação Brasil e Guiana, as diretrizes sobre a Licença Originária e Complementar relevantes ao transporte de cargas e passageiros são traçadas no Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana (BRASIL, 2005c), em que se estabelece:

ARTIGO 1º

Os organismos de aplicação do Acordo outorgarão permissão original às empresas transportadoras de sua jurisdição e permissão complementar às empresas transportadoras sob jurisdição da outra Parte Contratante.

ARTIGO 2º

As permissões originais serão outorgadas sempre que a empresa transportadora esteja organizada de acordo com a legislação do país de sua jurisdição.

ARTIGO 3

A permissão outorgada 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.

ARTIGO 4º

Para habilitação complementar, a empresa transportadora deverá apresentar à outra Parte Contratante, no prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar da data da expedição da permissão originária:

- a) certificado de permissão original expedido 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.

ARTIGO 5º

Desde que a empresa transportadora preencha os requisitos do Artigo 4, terá sua autorização que lhe garante que poderá operar o transporte rodoviário internacional, comprometendo-se ambas as Partes Contratantes a evitar quaisquer medidas restritivas de caráter econômico que possam dificultar o livre acesso das empresas transportadoras habilitadas naquele transporte.

ARTIGO 6º

Quaisquer alterações havidas na constituição e representação da empresa transportadora habilitada, bem como na relação e identificação da frota habilitada, serão processadas no organismo do país de origem e comunicadas à outra Parte Contratante através de fax ou telex.

ARTIGO 7º

A outorga e o cancelamento das permissões original e complementar obedecerão às condições e termos de validade estabelecidos mutuamente, atendidos os princípios de uniformização e simplificação de critérios (BRASIL, 2005c, não paginado).

Tratando brevemente sobre licenças previstas na legislação interna da Guiana, cita-se o Capítulo 51:02 – Lei de Veículos Automotores e Tráfego Rodoviário. A lei versa, entre outros temas, sobre licenciamento de veículos automotores e sobre o processo para a habilitação de condutores, que devem ser regulamentados pelas autoridades competentes, as quais deverão manter registro de tais atividades.

19. (1) O pedido de emissão de uma licença para um veículo automotor deve ser feito ao oficial de licenciamento na forma prescrita e deve ser acompanhado do Certificado de Registro, do Certificado de *fitness* e do Certificado de Seguro sob a Lei de Seguros de Veículos Motorizados (Riscos de Terceiros).

(2) O oficial de licenciamento pode recusar-se a emitir uma licença para qualquer candidato que não cumpra as disposições da subseção anterior.

O agente de licenciamento, caso julgue apropriado, pode dispensar o Certificado de Registro, o Certificado de *fitness*, ou ambos, quando a licença, a ser emitida seja uma renovação de uma licença existente e do mesmo requerente, desde que não seja uma licença para um ônibus ou um veículo de aluguel (GUYANA, 1940, p. 22, tradução nossa).

Ao analisar o contexto Brasil e Guiana Francesa, o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, no que releva às licenças de transporte de cargas e passageiros, estipula que:

ARTIGO A8

Licenças originárias

Somente as empresas de transporte rodoviário de passageiros ou de cargas titulares de licença originária, emitida pelos organismos competentes de aplicação do presente Acordo do país em que estão estabelecidas, poderão ser habilitadas a realizar o transporte internacional no território da outra Parte.

ARTIGO A9

Condições de emissão de licenças originárias

1. As licenças originárias serão emitidas pelos organismos competentes de aplicação do presente Acordo de cada país às empresas de transporte rodoviário de passageiros e de cargas instaladas em seu território que atendam às condições estabelecidas por cada um deles para realizar o transporte internacional.

2. As licenças originárias serão emitidas por um prazo máximo de 5 (cinco) anos, ou de acordo com a modalidade de outorga segundo a legislação interna de cada Parte.
3. Serão anexados às licenças originárias os documentos relativos aos veículos autorizados a realizar o transporte internacional.

ARTIGO A10

Reconhecimento mútuo da validade das licenças originárias

A licença originária emitida por um dos organismos competentes de aplicação do presente Acordo a uma empresa de transporte sob sua jurisdição será considerada pelo outro organismo competente como prova de que essa empresa de transporte atende às exigências estabelecidas por sua regulamentação.

ARTIGO A11

Licença complementar

1. Para realizar o transporte internacional de cargas, as empresas deverão dispor, além de uma licença originária, de uma licença complementar emitida pelos organismos competentes de aplicação do Acordo onde elas desejam realizar o transporte internacional, bem como de uma autorização de transporte bilateral, conforme definido no artigo A-18 deste Anexo.

2. As licenças complementares serão emitidas pelo mesmo prazo das licenças originárias.

ARTIGO A12

Emissão de licenças complementares

1. Para obter uma licença complementar, a empresa de transporte deverá apresentar às autoridades da outra Parte, num prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar da data da emissão da licença originária:

- a) uma cópia da licença originária emitida pelas autoridades do país onde a empresa está estabelecida;
- b) se necessário, informações relativas ao representante legal previsto no artigo A28 do presente Anexo;
- c) uma apólice de seguro de responsabilidade civil.

2. Uma vez que a empresa preencha as condições estabelecidas no parágrafo 1 do presente artigo, será emitida a ela uma licença complementar autorizando-a a realizar o transporte rodoviário internacional no país emissor dessa licença complementar.

ARTIGO A13

Modificações nas informações para a emissão de licenças complementares

Todas as modificações na constituição das empresas ou em sua representação eventual, ou relativa à lista dos veículos habilitados a realizar o transporte internacional, serão por elas comunicadas aos organismos competentes de aplicação do Acordo do país onde estão estabelecidas e às autoridades da outra Parte, por fax, correio eletrônico ou outro sistema de informação.

ARTIGO A14

Emissão e cancelamento de licenças originárias e complementares

A emissão e o cancelamento de licenças originárias e complementares estarão sujeitos às condições e prazos de validade mutuamente acordados, respeitando os princípios de harmonização e simplificação de critérios (BRASIL, 2017e, não paginado).

O Código de Transportes francês está alinhado com o disposto no Acordo (BRASIL, 2017e), determinando, por meio do art. R3431-10, que as autorizações necessárias para o transporte rodoviário de cargas e pessoas, com exceção da licença comunitária aplicável ao trânsito entre os países da União Europeia, serão outorgadas conforme acordos internacionais aplicáveis, por organismos aprovados para agir em nome do Estado, porém sob seu controle.

As normativas analisadas a seguir, que versam sobre as licenças pertinentes ao transporte rodoviário internacional de cargas ou de passageiros, foram separadas conforme a finalidade do transporte.

6.1.1.1.1 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 em sua ementa diz:

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 (ANTT, 2016c, não paginado).

A Resolução define os pré-requisitos necessários às empresas que desejam a habilitação para o transporte internacional, a saber:

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 nº 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 e acompanhada de um certificado, sendo ambos intransferíveis e publicados por meio de portaria exclusivamente no *site* da ANTT, conforme a Deliberação ANTT nº 38/2013, na qual foi delegada a competência da outorga à Superintendência de Serviços de Transporte

Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC). É importante observar que apenas a Licença Originária não autoriza o transportador a realizar o transporte internacional, devendo ser obtida, para este fim, a Licença Complementar.

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

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

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

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

II - procuração por instrumento público, outorgada a representante legal, único, perante a ANTT, residente e domiciliado em território brasileiro e com poderes para representar a empresa e responder por ela em todos os atos administrativos e judiciais, facultado o substabelecimento com reserva de poderes.

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

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

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

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

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; ficam dispostas também as condições para o transporte de carga própria. Assim, a resolução estabelece que:

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).

Art. 14. A Autorização de Caráter Ocasional não poderá ser superior a 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 15. Em se tratando de transporte de carga própria, o requerente deverá atender aos requisitos previstos nos itens I a VII e no art. 13, § 1º, desta Resolução.

§ 1º 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 aplique exclusivamente a cargas para consumo próprio ou distribuição dos seus produtos.

§ 2º Na hipótese tratada neste artigo, a comprovação de atendimento da condição prevista no parágrafo anterior dar-se-á mediante a verificação do transportador e do importador ou exportador da mercadoria.

Por fim, 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.

Além das indicações contidas no Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana citadas anteriormente, sendo aquelas aplicáveis ao transporte de cargas e passageiros, a Guiana dispõe especificamente sobre as licenças do transporte de cargas no Capítulo 51:02 das Leis da Guiana, na Parte VIII:

Parte VIII

Serviço rodoviário, carros de aluguel e licenças de transporte de cargas

[...]

86. (1) Ninguém deve utilizar um veículo de cargas em uma estrada ou em qualquer área da Guiana para o transporte de mercadorias -

(a) para hire or reward⁶;

(b) em conexão com qualquer troca ou negócio exercido por tal pessoa;

Exceto sob uma licença de transporte de mercadorias.

[...]

88. O indivíduo que se candidata para a obtenção de uma licença de transporte de cargas deve submeter à autoridade correspondente um formulário de declaração:

⁶ *Hire and reward* é o termo que caracteriza o serviço de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros.

(a) contendo, quanto aos veículos automotores a serem utilizados para o transporte sob a licença conferida ao candidato, contrato de locação com opção de compra ou contrato de compra e venda, recebendo os veículos por contrato de locação com opção compra o mesmo tratamento daqueles de propriedade do candidato.

(b) indicar o número e o tipo de veículos automotores alugados e dos reboques propostos a serem utilizados.

[...]

90. A concessão de uma licença de transporte de cargas não pode ultrapassar o período de dois anos.

92. Toda licença de transporte de cargas deve ser concedida sob as seguintes condições:

(a) os veículos licenciados são mantidos em condições adequadas e operacionais;

(b) em relação a um veículo de mercadorias licenciado de acordo com as disposições das seções 87 a 96, o requerente deve cumprir todas as disposições desta Lei relativas ao registro de veículos automotores, marcas de identificação e certificados de aptidão, taxas de licenças, licenciamento de motoristas em matéria de competência e de outras formas;

(c) quaisquer disposições contidas em leis escritas em relação aos limites de velocidade e peso, carregados ou sem carga e o carregamento de veículos de mercadorias em relação aos veículos licenciados;

(d) as tarifas de frete não devem exceder as taxas que podem ser prescritas, e se nenhuma taxa for prescrita, as taxas de frete serão razoáveis; e

(e) qualquer outra condição prescrita deve ser observada;

Todas essas condições devem ser endossadas em todas as licenças de transporte de mercadorias concedidas pela Autoridade Prescrita.

[...]

95. Uma licença de transporte de cargas não deverá ser objeto de transferência a não ser com o aval da autoridade correspondente (GUYANA, 1940, não paginado, tradução nossa)

Posteriormente, o tema da outorga das Licenças Originária e Complementar foi novamente levantado na Reunião Técnica Bilateral Brasil - Guiana, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, em 2011. A delegação brasileira apresentou os requisitos básicos acordados bilateralmente com outros países da América Latina, propondo o conjunto de requisitos técnicos para serem adotados nas outorgas já previstas no Acordo de Transporte Internacional celebrado entre os países. Foram levantados os seguintes requisitos:

- Empresa (pessoa jurídica) (*enterprise*) legalmente constituída no país de origem;
- Regularidade fiscal da empresa expedida pelos órgãos competentes de cada país;
- Ter pelo menos um veículo com capacidade de carga útil (CCU) (NWC – *Net Weight Capacity*) igual ou maior a oito toneladas;
- Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil;
- Certificado de Inspeção Técnica Veicular do(s) Veículo(s) (*Certificate of Fitness*);
- Ter representante legal (*legal representative*) constituído no outro país parte (REUNIÃO BILATERAL BRASIL – GUIANA, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGAS, 2011, p. 6)

No *site*⁷ das Autoridades Fiscais da Guiana é possível encontrar uma página com autoria atribuída ao Comissário-Geral, a qual informa os requisitos que devem ser cumpridos para que um veículo possa ser registrado com a finalidade de prestar o serviço de transporte de cargas.

- O candidato à licença deve ter um negócio registrado para justificar o uso de um veículo de transporte de mercadorias;
- O veículo deve ter somente bancos montados na frente para o condutor e dois (2) carregadores.
- Os lados direito e esquerdo do veículo devem ser completamente selados com metal e não vidro.
- O registro deve indicar o número de passageiros aprovado, que é três (3); um motorista e dois carregadores.
- O peso sem carga do veículo, o nome e o endereço do proprietário registrado devem ser pintados na porta lateral direita do veículo.

Além disso, deve-se lembrar que antes do registro de um veículo possa ser alterado para o fim de transporte de cargas, a aprovação deve ser concedida pelo Comissário Geral, através da Tax Exemption Processing & Verification Division (GRA, 2016b, não paginado, tradução nossa).

Não foi identificada normativa interna guianense que trate sobre o transporte rodoviário internacional de cargas. Além do mais, não foi encontrada menção das licenças originárias e complementares aplicáveis ao transporte de cargas na legislação nacional.

No âmbito da Guiana Francesa, sobre o tema das Licenças Originárias e Complementares apenas aplicáveis ao transporte de cargas, o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas (BRASIL, 2017e) dispõe o seguinte:

ARTIGO A1

Definições

[...]

2. Para fins de aplicação do artigo 5 do Acordo, entende-se por transportador rodoviário fronteiriço de cargas toda pessoa jurídica ou física estabelecida na localidade de Oiapoque ou na localidade de St. Georges de l'Oyapock, que atenda às condições estipuladas pelo organismo competente do país onde é estabelecida, quando executa sua atividade no território das duas localidades.

[...]

ARTIGO A4

Dispositivo fronteiriço sobre transporte rodoviário de cargas

1. Para o transporte fronteiriço de cargas será emitida, pelo organismo competente do país de origem, uma autorização prévia, válida por um ano a partir da data de sua emissão.

2. Os veículos da empresa autorizada deverão portar cópia da autorização a ela emitida pelo organismo competente de seu país de origem.

[...]

Capítulo 3 - Dispositivos relativos ao transporte de cargas

⁷ <http://www.gra.gov.gy/>

ARTIGO A18

Autorizações de transporte

1. As autorizações de transporte rodoviário de cargas, previstas no artigo 3 do Acordo, serão emitidas às empresas titulares de licença originária e complementar pelos organismos competentes de aplicação do Acordo do país de registro dos veículos que realizam o transporte, limitando-se a um número estabelecido a cada ano pelos organismos das duas Partes, no âmbito da Comissão Mista prevista no artigo 17 do Acordo.

2. Para esse fim, as administrações competentes dos dois países intercambiarão as autorizações necessárias.

ARTIGO A19

Autorizações de transporte isentas de licença originária e complementar

Serão cobertos por uma autorização, sem limite, emitida pela autoridade de registro do veículo:

- a) o transporte de artigos e materiais necessários a tratamentos médicos em caso de socorro de urgência, notadamente nos casos de catástrofes naturais e de ajuda humanitária;
- b) os veículos de socorro mecânico e de reboque ou de substituição;
- c) o transporte de objetos e de obras de arte destinados a feiras, exposições ou demonstrações;
- d) o transporte de material, de acessórios e de animais utilizados na organização de manifestações teatrais, musicais, cinematográficas, esportivas, circenses, de feiras ou quermesses, bem como aqueles destinados a transmissões radiofônicas, filmagens cinematográficas ou de televisão;
- e) o transporte funerário por veículos destinados a esse fim.

ARTIGO A20

Regime das autorizações

1. As autoridades das duas Partes emitirão, com base na reciprocidade, as autorizações previstas no artigo 3º do Acordo.
2. As autorizações serão pessoais e intransferíveis e deverão ser portadas a bordo dos veículos e apresentadas sempre que solicitado pelos agentes de fiscalização.
3. Os carnês de viagens ou outros documentos que permitam controlar a sua realização deverão encontrar-se a bordo dos veículos e ser apresentados sempre que solicitado pelos agentes de fiscalização. Após o uso, eles serão devolvidos pela empresa às autoridades competentes do país a que pertence.

ARTIGO A21

Definição das diferentes categorias de autorizações

1. As autorizações de transporte rodoviário de cargas são de três tipos:
 - a) autorizações para uma só viagem de ida e volta e cujo prazo de validade seja fixado em três meses a contar da data de emissão sem, todavia, ultrapassar o dia 31 de janeiro do ano seguinte;
 - b) autorizações válidas para um número limitado de viagens de ida e volta e cujo prazo de validade seja limitado. O número de viagens autorizadas e o prazo de validade das autorizações serão determinados pela Comissão Mista;
 - c) autorizações válidas para um número ilimitado de viagens de ida e volta e cujo prazo de validade seja fixado em um ano civil.
2. Para as autorizações mencionadas nas alíneas b) e c) do parágrafo 1 do presente artigo, cada Parte estabelecerá um carnê de viagem ou qualquer outro documento que permita, à Parte que o emitiu, controlar o número de viagens realizadas sob cobertura de cada uma dessas autorizações.
3. O número e o tipo de autorizações intercambiadas anualmente entre os dois países, com base no princípio da reciprocidade, serão fixados pela Comissão Mista tendo em conta a evolução econômica dos territórios envolvidos no Acordo, o desenvolvimento dos intercâmbios entre esses dois territórios, bem como a participação equilibrada das empresas dos dois países no transporte internacional nesses territórios.

4. As autorizações previstas nas alíneas a), b) e c) do parágrafo 1 do presente artigo serão emitidas aos veículos que atendam aos critérios de desempenho ambiental estabelecidos pela Comissão Mista.

ARTIGO A22

Dispositivos relativos ao regime especial de transporte

1. O transporte ocasional e o transporte excepcional de cargas serão autorizados caso a caso, em função das características da mercadoria e das condições da carga, pela autoridade competente do país de origem de carga, com comunicação ao organismo de aplicação da outra Parte, para eventuais observações.
2. As empresas envolvidas não necessitam solicitar a emissão de licença complementar junto às autoridades do país onde elas realizam esse transporte (BRASIL, 2017e, não paginado).

No contexto da União Europeia, aplicável à França e, portanto, à Guiana Francesa, há o Regulamento (CE) nº 1.072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (UE, 2009b), estabelecendo regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias. Entretanto, destaca-se a não aplicação do regulamento nas partes da viagem realizadas em territórios de Estados-Membro em que não há acordos entre a Comunidade e o país terceiro em questão. Assim, o presente regulamento não afeta as disposições aplicáveis aos transportes entre Estados-Membro e países terceiros cobertos por acordos bilaterais celebrados entre estes, como no caso do acordo entre Brasil e Guiana Francesa (BRASIL, 2017e). Entretanto, para fins de compreensão da legislação da Guiana Francesa sobre as licenças relativas ao transporte de cargas, ainda que não aplicáveis se destinadas ao Brasil, tal regulamento será analisado.

O Regulamento compreende o transporte internacional como a deslocação de cargas entre Estados-Membros distintos ou a deslocação com origem em um Estado-Membro com destino a um país terceiro e vice-versa. O transporte deve ser coberto pela licença comunitária, juntamente com um certificado de motorista, cuja validade é de no máximo cinco anos, caso o motorista seja nacional de um país terceiro. Tais licenças comunitárias são emitidas pelas autoridades competentes do Estado-Membro no qual reside a empresa, por períodos renováveis que não podem exceder dez anos (UE, 2009b).

Ademais, além da entrega do original da licença comunitária ao transportador, deve ser entregue um número de cópias certificadas correspondente ao número de veículos que o titular da licença possui, incluindo os de aluguel ou locação financeira, que devem possuir carimbo da autoridade emissora, além de uma assinatura e de um número de série. Tais números de série constaram no registro eletrônico nacional das empresas de transporte rodoviário. Por fim, as licenças não são transferíveis e precisam estar a bordo de cada veículo. Nos anexos do regulamento estão incluídos os elementos de segurança e os modelos do certificado de motorista e da licença comunitária.

ANEXO I

Elementos de segurança da licença comunitária e do certificado de motorista

A licença comunitária e o certificado de motorista devem apresentar pelo menos dois dos seguintes elementos de segurança:

- um holograma,
- fibras especiais no papel que se tornam visíveis sob luz UV,
- pelo menos uma linha de microimpressão (impressão visível apenas com uma lupa e não reproduzida pelas máquinas fotocopadoras),
- caracteres, símbolos ou padrões sensíveis ao tato,
- dupla numeração: número de série da licença comunitária, da sua cópia certificada ou do certificado de motorista, bem como, em cada caso, o número de emissão,

— fundo de segurança desenhado com padrões guiloché de linhas finas e impressão irisada.

ANEXO II

Modelo da licença comunitária

(Papel de cor Pantone azul clara, formato DIN A4, celulósico ≥ 100g/m2)

(Primeira página da licença - texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro que emite a licença)

Sigla distintiva do Estado-Membro ⁽¹⁾ que emite a licença	Nome da autoridade ou organismo competente
LICENÇA N.º ... (ou) CÓPIA CERTIFICADA N.º ... para o transporte rodoviário internacional de mercadorias por conta de outrem	
A presente licença permite a ⁽²⁾	
efectuar, em todas as relações de tráfego, no que se refere ao percurso efectuado no território da Comunidade, transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem nos termos do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, e nos termos das disposições gerais da presente licença.	
Observações especiais:	
A presente licença é válida de	a
Emitida em	em
..... ⁽³⁾	

(1) Siglas distintivas dos Estados-Membros: (B) Bélgica, (BG) Bulgária, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (D) Alemanha, (EST) Estónia, (IRL) Irlanda, (GR) Grécia, (E) Espanha, (F) França, (I) Itália, (CY) Chipre, (LV) Letónia, (LT) Lituânia, (L) Luxemburgo, (H) Hungria, (MT) Malta, (NL) Países Baixos, (A) Áustria, (PL) Polónia, (P) Portugal, (RO) Roménia, (SLO) Eslovénia, (SK) Eslováquia, (FIN) Finlândia, (S) Suécia, (UK) Reino Unido.

(2) Nome ou firma e endereço completo do transportador.

(3) Assinatura e carimbo da autoridade ou organismo competente que emite a licença.

(Segunda página da licença - texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro que emite a licença)

DISPOSIÇÕES GERAIS

A presente licença é emitida ao abrigo do Regulamento (CE) nº 1.072/2009.

A presente licença permite ao titular efectuar, em todas as relações de trânsito, no que se refere ao percurso efectuado no território da Comunidade e, quando aplicável, nas condições nela estabelecidas, transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem:

- no qual o ponto de partida e cujo ponto de chegada se encontrem em dois Estados-Membros diferentes, com ou sem trânsito por um ou mais Estados-Membros ou países terceiros,
- com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, com ou sem trânsito por um ou mais Estados-Membros ou países terceiros,
- entre países terceiros, atravessando o território de um ou mais Estados-Membros, bem como as deslocações sem carga relacionadas com esses transportes.

No caso de um transporte com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, a presente licença é válida para o trajeto efectuado no território da Comunidade. Só é válida no Estado-Membro de carga ou de descarga após a celebração do acordo necessário entre a Comunidade e o país terceiro em causa, nos termos do Regulamento (CE) nº 1.072/2009. A licença é pessoal e intransferível.

A licença pode ser retirada pela autoridade competente do Estado-Membro que a emitiu, caso o transportador:

- não tenha cumprido todas as condições a que a utilização da licença está sujeita,
- tenha prestado informações inexatas no tocante aos dados necessários para a emissão ou a prorrogação da licença.

O original da licença deve ser conservado pela empresa transportadora. A empresa deve ter a bordo do veículo uma cópia certificada da licença. No caso de um conjunto de veículos acoplados, a licença deve acompanhar o veículo de tração. A licença abrange o conjunto de veículos acoplados, mesmo que o reboque ou o semirreboque não estejam matriculado ou autorizados a circular em nome do titular da licença ou se o mesmo estiver matriculado ou autorizado a circular noutro Estado-Membro.

A licença deve ser apresentada sempre que for solicitada pelos agentes responsáveis pelo controle.

O titular deve respeitar, no território de cada Estado-Membro, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor nesse Estado, nomeadamente em matéria de transporte e circulação.

ANEXO III

Modelo do certificado de motorista

(Papel cor Pantone rosa; formato DIN A4; celulósico ≥ 100g/m²)

(Primeira página do certificado - texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro que emite o certificado)

Sigla distintiva do Estado-Membro (*) que emite o certificado	Nome da autoridade ou organismo competente
--	---

CERTIFICADO DE MOTORISTA N.º

para o transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem efectuado a coberto de uma licença comunitária

[Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias]

O presente certificado atesta que, em face dos documentos comprovativos apresentados por:

..... (*)

o motorista a seguir designado:

Nome próprio e apelido	
Data e local de nascimento	Nacionalidade
Tipo e n.º do documento de identidade	
Emitido em	em
Número da carta de condução	
Emitida em	em
Número de Segurança Social	

está empregado em conformidade com as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas, e, quando aplicáveis, com as convenções colectivas, de acordo com as regras aplicáveis no Estado-Membro a seguir indicado, relativas às condições de emprego e formação profissional dos motoristas aplicáveis nesse mesmo Estado-Membro, para nele efectuar transportes rodoviários:

..... (*)

Observações especiais

O presente certificado é válido de	à
Emitido em	em
..... (*)	

(*) Siglas distintivas dos Estados-Membros: (B) Bélgica, (BG) Bulgária, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (D) Alemanha, (EST) Estónia, (IRL) Irlanda, (GR) Grécia, (E) Espanha, (F) França, (I) Itália, (CY) Chipre, (LV) Letónia, (LT) Lituânia, (L) Luxemburgo, (H) Hungria, (MT) Malta, (NL) Países Baixos, (A) Áustria, (PL) Polónia, (P) Portugal, (RO) Roménia, (SLO) Eslovénia, (SK) Eslováquia, (FIN) Finlândia, (S) Suécia, (UK) Reino Unido.

(*) Nome ou firma e endereço completo do transportador.

(*) Nome do Estado-Membro de estabelecimento do transportador.

(*) Assinatura e carimbo da autoridade ou organismo competente que emite o certificado.

(b) (Segunda página do certificado - texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais

do Estado-Membro que emite o certificado)

DISPOSIÇÕES GERAIS

O presente certificado é emitido ao abrigo do Regulamento (CE) nº 1.072/2009.

O certificado atesta que o motorista cujo nome nele consta, está empregado em conformidade com as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas, e, quando aplicáveis, com as convenções coletivas, de acordo com as regras aplicáveis no Estado-Membro indicado no certificado, relativas às condições de emprego e formação profissional dos motoristas aplicáveis nesse Estado-Membro, para nele efetuar transportes rodoviários.

O certificado de motorista é propriedade do transportador, que o deve entregar ao motorista, tendo nele identificado quando este tenha de conduzir um (1) veículo num transporte efetuado a coberto de uma licença comunitária de que o transportador é titular. O certificado é intransferível. O certificado é válido apenas enquanto as condições em que foi emitido estiverem preenchidas e deve ser devolvido pelo transportador à autoridade emissora logo que estas condições deixem de estar preenchidas.

O certificado pode ser retirado pela autoridade competente do Estado-Membro que o emitiu, quando o titular:

- não tenha cumprido todas as condições a que a utilização do certificado está sujeita,
- tenha prestado informações inexatas no tocante aos dados necessários para a emissão ou a prorrogação do certificado. A empresa de transporte deve conservar uma cópia certificada do certificado de motorista. Um original do certificado deve ser conservado a bordo do veículo e deve ser apresentado pelo motorista sempre que os agentes responsáveis pelo controle o solicitarem (UE, 2009b, não paginado, tradução nossa).

Sob a análise das normas em questão, nota-se pontos de divergência na regulamentação entre os países. No Brasil há previsão da necessidade da Licença Originária e da Licença Complementar para o transporte internacional, devendo o tempo máximo de requerimento da Licença Complementar após a obtenção da Licença Originária ser de 120 dias, com um período de 180 dias para a análise do pedido. A Licença Originária é válida por dez anos, condicionando a validade da Licença Complementar.

A Guiana, por meio de suas normativas internas, não trata sobre licenças para o transporte internacional, abordando o tema de maneira geral e determinando a necessidade de uma licença de transporte para a prestação de serviço, com a validade de dois anos. Entretanto, no Acordo firmado com o Brasil (BRASIL, 2005c), é pactuada a necessidade de uma Licença Original⁸ nos países de origem e uma Licença Complementar concedida pelo país de destino, diferente do regime de autorizações que o Brasil estabelece com outros países. O período para o requerimento da Licença Complementar é de 120 dias, assim como definido na legislação brasileira. Ademais, o Acordo não estipula validade das licenças.

Pela análise da Guiana Francesa foi possível identificar, além das Licenças Originárias e Complementares, a Licença Comunitária para o transporte entre Estados-Membros da União Europeia, da qual a Guiana Francesa faz parte por ser departamento ultramarino francês. Quanto às licenças para transporte internacional aplicáveis ao Brasil, por meio do Acordo

⁸ No Acordo entre Guiana e Brasil, na realidade, estão dispostos os termos “permissão original” e “permissão complementar”, entretanto, de acordo com a interpretação dada ao assunto e ao contexto em que foram mencionados, observou-se que possuem significado equivalente à “licença original” e “licença complementar”, respectivamente.

firmado (BRASIL, 2017e), é definido que entre os países se utilizará a Licença Originária e Complementar, ambas válidas por no máximo cinco anos, também seguindo o tempo de requerimento de 120 dias entre a concessão de uma e outra. O Acordo não estipula validade para as licenças.

Por fim, em relação ao transporte ocasional, não se identificou normativa da Guiana. No que se refere ao Brasil e à Guiana Francesa não há divergências, visto que, pelo Acordo de Transporte Rodoviário do Brasil e Guiana Francesa (BRASIL, 2017e), o transporte ocasional é autorizado pelo país de origem da carga, desde que comunicado ao país de destino, dispensando a necessidade da Licença Complementar.

6.1.1.1.2 Transporte de passageiros

Relativamente ao transporte de passageiros, cita-se, primeiramente, no âmbito das normas nacionais brasileiras, o Decreto nº 2.521/1998 (BRASIL, 1998a), modificado pelo Decreto nº 8.083/2013 (BRASIL, 2013b), que 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, em relação aos regimes de delegação dos serviços pela ANTT, há também a Lei nº 10.233/2001 (BRASIL, 2001e), alterada pela Lei nº 12.996/2014 (BRASIL, 2014b); através desta, se passou a prever o instrumento da autorização para a prestação dos serviços regulares de transporte, dispensando assim o procedimento licitatório prévio. Tal 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 (ANTT, 2015a), que trata da 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, com prazo 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).

Ao passo que a Resolução ANTT nº 4.777/2015 (ANTT, 2015b) 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 autorizatória 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 autorizatória, 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 autorizatória 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 Termo de Autorização de Fretamento (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 possibilita 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, 2017b, não paginado).

As empresas estrangeiras que desejarem realizar a prestação de serviço de transporte internacional de passageiros no Brasil deverão solicitar a expedição da 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, 2017b, não paginado).

Sobre as Licenças Originárias e Complementares, há as imposições já mencionadas anteriormente no Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, as quais não fazem distinção da finalidade do transporte (cargas ou passageiros). Além destas, sobre os entendimentos relativos às licenças, apontam-se as informações apresentadas na Ata da Reunião Técnica Bilateral Brasil - Guiana, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, de 2011.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

1. Apresentação sobre aspectos da regulação dos serviços de transporte rodoviários de passageiros;

[...]

As Delegações estabeleceram que o serviço de transporte rodoviário internacional de passageiros será operado por empresas habilitadas conforme a legislação própria de cada país. Será emitida licença originária bilíngue, para cada serviço acordado, a ser apresentada ao país de destino, contendo informações sobre a empresa operadora, frota, serviço, vigência, horários, pontos de fronteira e seção. O país de destino emitirá a respectiva licença complementar equivalente, bilíngue, após a apresentação da licença originária e da indicação e documentação do representante legal da empresa no país destino e da apólice de seguro de responsabilidade civil dos veículos, conforme estabelecido no Anexo I do Capítulo I do Artigo 4 do Acordo (REUNIÃO TÉCNICA BILATERAL BRASIL - GUIANA, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA..., 2011, p. 2)

Além do que é tratado no Acordo, há as disposições, apesar de breves, sobre licenças relativas ao transporte de passageiros do Capítulo 51:02 das Leis da Guiana. Contudo, destaca-se que as disposições são destinadas ao âmbito nacional:

Parte VIII

Serviço rodoviário, carros de aluguel e licenças de transporte de cargas

65. (1) Nenhuma pessoa deverá operar um veículo automotor como ônibus em alguma área ou rota no município de Demerara, incluindo na Cidade de Georgetown, ou em qualquer área ou rota definida por ordem do Ministro, a não ser que seja possuidor de uma licença de serviço rodoviário.

(2) Toda pessoa que se candidata para uma licença deve submeter junto à sua aplicação às autoridades correspondentes:

(a) informações sobre o tipo ou os tipos de veículos a serem utilizados;

(b) rota a ser seguida pelo veículo no caminho de um terminal para o outro;

(c) no caso de serviços regulares, os horários e as tabelas tarifárias dos serviços que se propõe a fornecer sob licença;

(d) em qualquer caso, detalhes sobre a frequência dos serviços e os horários a serem realizados nas viagens incluídas nesses serviços, como a Autoridade Prescrita pode exigir. (GUYANA, 1940, p. 55-56, tradução nossa).

Conforme abordado no tópico 6.1.1.1.1, não foi constatada normativa guianense que trate sobre o transporte rodoviário internacional de passageiros, tampouco menção às licenças originárias e complementares aplicáveis ao transporte de passageiros na legislação nacional, a não ser pelas disposições firmadas por meio do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre Brasil e Guiana.

Quanto às Licenças Originárias e Complementares aplicáveis ao transporte de passageiros na Guiana Francesa, o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas faz algumas disposições gerais:

ANEXO

TÍTULO I - REGIME DE TRANSPORTE FRONTEIRIÇO

ARTIGO A1

Definições

1. Para fins de aplicação do artigo 5 do Acordo, entende-se por transportador rodoviário fronteiriço de passageiros toda pessoa jurídica estabelecida na localidade de Oiapoque ou na localidade de St. Georges de l'Oyapock, que atenda às condições estipuladas pelo organismo competente do país onde é estabelecida, quando executa sua atividade no território das duas localidades.

[...]

ARTIGO A2

Dispositivo fronteiriço em matéria de transporte rodoviário de passageiros

1. Para o transporte fronteiriço de passageiros será emitida, pelo organismo competente do país de origem, uma autorização que habilitará a empresa a prestar o serviço de transporte fronteiriço. Essa autorização será válida por um ano a partir da data de sua emissão.

2. Cada veículo será munido de habilitação emitida pelo organismo competente de seu país de origem. Essa habilitação será válida por um ano a partir da data de sua emissão.

3. Para garantir esse serviço, os veículos utilizados deverão ter uma capacidade mínima de 10 (dez) passageiros.

ARTIGO A3

Dispositivo fronteiriço - Condições para a criação de linhas de transporte rodoviário de passageiros

Caberá à Comissão Mista decidir sobre a criação de linhas de transporte de passageiros fronteiriças. As condições de realização desses serviços (itinerários, paradas, frequências e tarifas) serão estabelecidas pelas autoridades competentes de aplicação do presente Acordo.

[...]

ARTIGO A6

Dispositivo fronteiro - serviço de táxis

1. O regime aplicável ao transporte fronteiro individual de pessoas por táxis estabelecidos e autorizados a trafegar, respectivamente, nas localidades de Oiapoque e de St. Georges de l'Oyapock será definido em conjunto pelas autoridades responsáveis por sua regulamentação em cada país.
2. A entrada em vigor desse regime e sua validade estarão sujeitas a uma decisão prévia da Comissão Mista prevista no artigo 17 do Acordo.

Capítulo 2

Dispositivos relativos ao transporte regular e ocasional de passageiros

ARTIGO A15

Disposições relativas à prestação de serviço regular

1. Todo projeto de criação de ligação regular de transporte internacional de passageiros será examinado pela Comissão Mista prevista no artigo 17 do Acordo com base em estudos técnicos e econômicos e no interesse público, e será operado em parceria entre empresas de transporte de passageiros procedentes de cada país, de acordo com critérios de reciprocidade.
2. No caso de a Comissão Mista reconhecer o interesse em criar a ligação, os organismos competentes de aplicação do Acordo determinarão conjuntamente as condições de exploração, especificando suas principais características, notadamente as frequências, as tarifas, o número de empresas, os itinerários e trechos pertinentes, a data do início do serviço, o período de exploração e as características dos veículos. Os organismos competentes de aplicação do Acordo garantirão a publicidade necessária do projeto de criação da ligação por linha regular, atendendo às condições de exploração assim definidas.
3. O procedimento de seleção de operadores para prestação do serviço de transporte regular de passageiros será definido pelos organismos competentes de aplicação do Acordo.
4. Mediante decisão fundamentada, e considerando os aspectos técnicos e econômicos do serviço e o interesse público, a Parte brasileira poderá adotar o regime de autorização para delegação do serviço de transporte regular de passageiros.
5. Os organismos competentes de aplicação do Acordo se pronunciarão conjuntamente sobre a operacionalização da linha regular de transporte internacional de passageiros pelos candidatos selecionados, a partir das candidaturas das empresas, nas condições de exploração acima citadas.
6. Na hipótese de não haver operadores de um dos países, os organismos competentes de aplicação do Acordo tomarão uma decisão conjunta, após parecer da Comissão Mista, para analisar a prestação do serviço regular.

[...]

ARTIGO A16

Dispositivos relativos ao transporte ocasional

1. Para a realização de um serviço de transporte ocasional de passageiros, a autoridade competente do país-sede da empresa solicitante emitirá uma autorização correspondente, por viagem, que deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

- a) nome ou razão social do transportador;
- b) identificação do veículo (tipo, marca e registro do veículo);
- c) itinerário da viagem (origem, destino, pontos intermediários);
- d) lista de passageiros;
- e) data e hora da viagem (partida e chegada).

2. Para o transporte ocasional, a autorização não precisa ser aprovada pelas autoridades competentes da Parte de destino. Entretanto, a autorização deve ser objeto de comunicação prévia, por fax ou correio eletrônico, ou via consulta ao sistema de informações do país de origem da empresa prestadora do serviço.

3. Toda empresa autorizada a realizar o transporte internacional de passageiros, de caráter ocasional em circuito fechado, designará um representante legal no país de destino, conforme previsto no artigo A28.

4. Nos casos específicos de transporte ocasional definidos no artigo 2, alínea c, inciso ii do Acordo, o organismo competente de aplicação do país de destino da viagem deverá ser previamente comunicado sobre o transporte, e sobre ele emitir anuência expressa (BRASIL, 2017e, não paginado)

Na ata da I Reunião da Comissão Mista do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, de 16 de fevereiro de 2017, consta que “em relação ao transporte regular de passageiros, ambas delegações registraram sua concordância em dispensar a licença complementar, conforme disposto no Acordo” (REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DO ACORDO ENTRE O GOVERNO DO BRASIL E O GOVERNO DA FRANÇA REFERENTE AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGAS..., 2017).

Por fim, o Código de Transportes, em sua Terceira Parte – Livro I, aborda o transporte rodoviário de passageiros. Especificamente no Título I, Capítulo I, Seção 5, é discutido sobre os serviços internacionais. Tal seção do Código foi instituída pelo Decreto nº 1.550/2016, que determina o seguinte:

Artigo R3111-55

O transporte rodoviário internacional de passageiros é caracterizado como um serviço com origem ou destino na França ou ainda, tendo sua rota através do território francês.

Artigo R3111-56

O transporte internacional de passageiros é classificado em duas categorias:

1º Os serviços regulares, definidos no nº 2 do artigo 2º do Regulamento (CE) nº 1.073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional de serviços de ônibus, alterando o Regulamento (CE) nº 561/2006;

2º Os serviços ocasionais, definidos no nº 4 do artigo 2º do Regulamento (CE) nº 1.073/2009¹⁰ referido no art. 1º.

Artigo R3111-57

Com exceção dos serviços mencionados nos artigos R. 3111-59, R. 3111-60 e R. 3111 62, o transporte internacional de passageiros está sujeito a autorização prévia quando é fornecido por empresas de transporte por meio de veículos capazes de transportar mais de nove pessoas sentadas, motorista incluído.

[...]

Artigo R3111-59

Os serviços ocasionais regidos pela regulamentação da União Europeia estão isentos de qualquer autorização, com exceção dos serviços paralelos ou temporários (mencionados no artigo R. 3111-4¹¹) cuja atividade é comparável aos serviços regulares existentes, para os mesmos clientes, para os quais é emitida uma autorização nas condições estabelecidas no artigo R. 3111-58.

Artigo R3111-60

Os serviços ocasionais abrangidos por um acordo com um país terceiro do Espaço Económico Europeu também podem ser isentos da autorização prévia referida no artigo R. 3111-57, quando este acordo assim o prevê.

Artigo R3111-61

As operações de transporte internacional efetuadas por empresas de transporte de países terceiros e isentas de autorização, em conformidade com o disposto nos artigos R. 3111-59 e R. 3111-60, devem, se não estiverem sujeitas aos regulamentos da União Europeia, ser objeto de um documento de bordo, previsto em acordos com Estados não membros da UE, completado pela empresa de transportes.

Uma cópia deste documento deve estar a bordo do veículo.

Para os serviços limitados a uma região fronteiriça e ao Estado vizinho, a autoridade emissora é o representante do Estado na região em questão ou o órgão referido no primeiro parágrafo.

Artigo R3111-63

O serviço de rotas domésticas por ocasião de um serviço regular de transporte rodoviário internacional de passageiros é regido, para as empresas estabelecidas em França, pelos artigos R. 3111-37 a R. 3111-54 e, para empresas não comerciais

⁹ Serviços regulares de acordo com o Regulamento (CE) nº 1.073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, são definidos como os “serviços que asseguram o transporte de passageiros com frequência e percurso determinados, e em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas” (UE, 2009c).

¹⁰ Serviços ocasionais de acordo com o Regulamento (CE) nº 1.073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, são definidos como “serviços que não correspondem à definição de serviços regulares, incluindo serviços regulares especializados, cuja característica principal é assegurarem o transporte de grupos constituídos por iniciativa de um comitente ou do próprio transportador” (UE, 2009c).

¹¹ O art. R3111-4 determina que os serviços temporários são serviços destinados aos mesmos clientes que os serviços regulares, consistindo na colocação de veículos de reforço ou no aumento de frequência do serviço por um período definido. Os serviços paralelos são serviços temporários que incluem paradas adicionais (UE, 2016).

estabelecido em França pelos artigos R. 3421-1 a R. 3421-4 (FRANCE, 2016, não paginado, tradução nossa).

Aplicável ao transporte de passageiros, há o Regulamento (CE) nº 1.073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (UE, 2009c), que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte por ônibus. Assim como o Regulamento (CE) nº 1.072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (UE, 2009b), o presente regulamento não afeta as disposições aplicáveis aos transportes entre Estados-Membros e países terceiros cobertos por acordos bilaterais celebrados entre estes, como no caso do acordo entre Brasil e Guiana Francesa, até que o país terceiro celebre um acordo diretamente com a Comunidade Europeia (BRASIL, 2017e).

Comparando as licenças dos três países analisados, percebe-se que há assimetrias nas legislações. O Brasil prevê o TAR para a prestação de serviços regulares, a Licença Originária para realizar o serviço regular de transporte rodoviário coletivo internacional e, posteriormente, a Licença Complementar. Não foram identificadas normativas brasileiras que definissem o prazo de validade específico das Licenças Originárias e Complementares para o transporte regular de passageiros, nem os prazos para a requisição da Licença Complementar. É apenas definido, por meio da Resolução ANTT nº 4.770/2015 (ANTT, 2015a), que os mercados aos quais a LOP dá acesso devem ser atendidos por no mínimo 12 meses, podendo cada operação de transporte ocorrer por até 90 dias consecutivos. Este período de 90 dias é prorrogável uma única vez pelo mesmo tempo, devendo ser renovado com uma antecedência mínima de 15 dias de seu primeiro vencimento.

A Guiana, assim como no transporte de cargas, não regulamenta por meio de suas normativas internas as licenças para o transporte internacional de passageiros, citando apenas a necessidade de uma licença para transladar pessoas. No Acordo que mantém com o Brasil, institui a permissão original e a permissão complementar (BRASIL, 2005c), diferente do regime de autorização previsto pela Lei brasileira nº 12.996/2014 (BRASIL, 2014b). O período para o requerimento da Licença Complementar é de 120 dias e a validade dos documentos não é estipulada.

Em relação à Guiana Francesa, o Acordo que possui com o Brasil prevê a utilização das Licenças Originária e Complementar, ambas válidas por no máximo cinco anos, seguindo o tempo de requerimento de 120 dias entre a concessão de uma e outra (BRASIL, 2017e). Entretanto, destaca-se que a Guiana Francesa e o Brasil acordaram em reunião a dispensa da Licença Complementar para o transporte regular de passageiros (REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DO ACORDO ENTRE O GOVERNO DO BRASIL E O GOVERNO DA FRANÇA REFERENTE AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGAS..., 2017). O transporte fronteiriço de passageiros é alvo de um regime de autorização cuja validade se estenderá por um ano. Sob o âmbito da União Europeia, os serviços regulares de transporte de passageiros estão sujeitos a autorizações, os ocasionais são isentos.

Além disso, os serviços ocasionais para transporte de passageiros não são regulamentados pela legislação da Guiana, nem abordados no Acordo com o Brasil (BRASIL, 2005c). No Brasil, a licença para fretamento turístico ou eventual é emitida pela própria empresa autorizatória pelos sistemas da ANTT, indo ao encontro das determinações no Acordo de Transporte Rodoviário com a Guiana Francesa (BRASIL, 2017e) que definem que estas autorizações não precisam de aprovação da parte de destino, apesar de necessária a comunicação entre as partes.

6.1.1.2 Autorizações especiais

No que tange às autorizações especiais, o ATIT refere-se ao transporte próprio e ao autotransporte. O Segundo Protocolo Adicional ao ATIT faz referência à autorização especial no art. 3º, que versa sobre infrações graves, como transportar sem autorização especial cargas que, por suas dimensões, peso ou periculosidade, assim o requeiram. No Brasil, de acordo com o *site* do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as resoluções 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.º 27/2010/CGIT/DENATRAN, de 05/01/2011 do DENATRAN Ex: transporte de Asa Delta, Escadas.

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

RESOLUÇÃO Nº 341/10 – CONTRAN – Cria Autorização Específica (AE) para os veículos e/ou combinações de veículos equipados com tanques que apresentem excesso de até 5% (cinco por cento) nos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, devido à incorporação da tolerância, com base em Resolução do CONTRAN. Alterada pelas Resoluções nº 374/2011-CONTRAN, 388/2011-CONTRAN, 399/2012-CONTRAN e 627/2016-CONTRAN (ARAÚJO, 2014, 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).

As autorizações especiais são reconhecidas no Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, no qual define-se que:

ARTIGO 16

As Partes Contratantes poderão permitir a circulação de veículos cujas características, ou as de suas cargas, sejam especiais ou diferentes das estabelecidas nas respectivas legislações, com prévia tramitação das correspondentes autorizações especiais junto às autoridades competentes (BRASIL, 2005c, não paginado).

Bem como no Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, no qual admite-se que as partes autorizem a circulação de veículos cujas características ou equipamentos sejam diferentes das previstas em legislação nacional, desde sejam obtidas com as autoridades competentes, nos termos do Acordo.

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

6.1.1.2.1 Autotransporte

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

No Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, o autotransporte é considerado um carregamento excepcional, e, portanto, emprega-se o seguinte procedimento:

6. No que concerne aos carregamentos excepcionais, será efetuado o seguinte procedimento:

a) a autorização para realizar a operação TAI¹² fica subordinada à possibilidade de identificar os carregamentos excepcionais. Desta forma, como meio de identificação, deverão ser utilizados especialmente as marcas ou números de fabricação das mercadorias, ou a descrição que se faça das mesmas, bem como a colocação de marcas de identificação ou lacres aduaneiros, de forma tal que estes carregamentos não possam ser substituídos na sua totalidade ou em parte por outros e que nenhum dos seus componentes possa ser retirado sem que se torne evidente;

b) se as autoridades aduaneiras exigirem a anexação de documentação adicional de identificação da carga, far-se-á menção da mesma na DTA (BRASIL, 2005c, não paginado).

¹² O TAI (Trânsito Aduaneiro Internacional) é o “regime aduaneiro especial sob o qual as mercadorias sujeitas a controle aduaneiro são transportadas de um recinto aduaneiro a outro em uma mesma operação, no curso da qual se cruzam uma ou várias fronteiras” (BRASIL, 2005), sendo a DTA o documento pelo qual solicita-se uma operação de TAI.

Em relação a esta autorização especial, não se constatou normativa regendo o autotransporte na Guiana Francesa e no Brasil, ainda que o Brasil seja signatário do ATIT e, portanto, reconheça este tipo de transporte.

6.1.1.2.2 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 controlado 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 (BRASIL, 1990b).

6.1.1.2.2.1 Transporte de cargas

Pelo art. 15 da Resolução ANTT nº 1.474/2006 (ANTT, 2006c), 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 de 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 (ANTT, 2015c), 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, veículos autorizados a realizar viagem de caráter ocasional deverão portar Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil por lesões ou danos a terceiros. Deve-se entender viagem de caráter ocasional como “viagem não caracterizada como prestação de serviço regular e permanente, ou aquela que vier a ser definida em acordos bilaterais ou multilaterais” (ANTT, 2006c). Destaca-se que a Autorização de Caráter Ocasional não poderá ser superior a 180 dias. Coloca-se, também, que o transporte de carga própria é apenas uma das possibilidades de Autorização da modalidade de viagem ocasional, vide arts. 13 e 15 da Resolução ANTT nº 1.474/2006.

No tocante à Guiana, pelo Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, há menções sobre o transporte de carga própria. Primeiramente, pelo art. 2º, inciso 11, o transporte de carga própria é descrito como o “transporte realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga remunerado” (BRASIL, 2005c). É feito por veículos de propriedade da empresa, destinados exclusivamente às cargas utilizadas para consumo ou distribuição dos produtos de tal empresa. Ademais, pelo Anexo II do Acordo, que regula os aspectos de seguros, é disposto que a obrigatoriedade de contratação do seguro para as empresas de transporte internacional, também se aplicando aos

proprietários e veículos destinados ao transporte de carga própria, entretanto, limita-se à responsabilidade civil por lesões, morte ou danos a terceiros não transportados.

As disposições sobre o transporte rodoviário de carga própria para a Guiana Francesa constam no Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas. No art. 2º, no qual constam as definições para fins de entendimento do presente Acordo, na alínea e), este tipo de transporte é caracterizado como:

Art. 2º

e) transporte rodoviário de carga própria: serviço realizado por uma empresa, cuja atividade comercial principal não seja o transporte rodoviário de cargas remunerado, realizado com veículo próprio ou alugado, e que diga respeito exclusivamente às cargas para seu consumo próprio ou para distribuição de seus produtos, incluindo as viagens com o veículo vazio (BRASIL, 2017e, não paginado).

No Anexo deste mesmo Acordo entre Brasil e Guiana Francesa, no Título II – “Regime relativo ao transporte rodoviário internacional de longa distância, art. A23 sobre os dispositivos referentes ao transporte de carga própria é determinado que este transporte será “coberto por autorizações especiais emitidas pelo organismo competente de aplicação do Acordo do país-sede da empresa solicitante” (BRASIL, 2017e). A emissão da autorização será objeto de comunicação realizada anteriormente por fax ou correio eletrônico com o organismo responsável da outra parte, ou ainda através de consulta ao sistema de informações do país de origem da empresa prestadora serviço.

Percebe-se que pelo Regulamento (CE) nº 1.072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (UE, 2009b), o transportador de carga própria deve possuir apenas certificação para prestar tal tipo de atividade, enquanto que por meio do Acordo entre Brasil e Guiana Francesa é necessária autorização outorgada pelos organismos competentes de aplicação do Acordo do país-sede da empresa solicitante. Entretanto, ressalta-se, de acordo com o âmbito de aplicação do regulamento, que o Acordo de Transporte entre Brasil e Guiana Francesa não é afetado por suas disposições, visto que enquanto não há acordos de transporte entre a Comunidade Europeia e o Brasil, o Acordo bilateral se sobrepõe ao Regulamento.

Percebe-se que todos os países analisados reconhecem o transporte próprio de cargas, tendo o mesmo entendimento sobre seu conceito. O Brasil caracteriza tal serviço como de caráter ocasional, portanto ficando condicionado à Autorização de Caráter Ocasional. Quanto à Guiana, a única menção ao transporte próprio ocorre no Acordo de Transporte Rodoviário com o Brasil, contudo, não há regulamentação deste transporte (BRASIL, 2005c). Aos transportes com origem na Guiana Francesa com destino ao Brasil é imposta a necessidade de autorização pelo país de origem, já no âmbito na União Europeia, é apenas aplicável o regime de certificação.

6.1.1.2.2 Transporte de passageiros

O Brasil ainda regulamenta o transporte próprio de passageiros, segundo o art. 3º, inciso IX, da Resolução ANTT nº 4.777/2015 (ANTT, 2015b), 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 (ANTT, 2015b).

Para o território da Guiana Francesa, o Regulamento (CE) nº 1.073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte por ônibus, sendo aplicado aos transportes internacionais de passageiros em automotores efetuados no território da Comunidade Europeia por transportadores estabelecidos em um Estado-Membro, de acordo com a legislação desse Estado-Membro (UE, 2009c). Apesar de o presente Regulamento também abordar o transporte por conta própria, este é aplicável apenas para o transporte intra-Comunidade Europeia, não afetando as disposições aplicáveis aos transportes entre Estados-Membros e países terceiros cobertos por acordos bilaterais celebrados entre estes, como no caso do acordo entre Brasil e Guiana Francesa.

Não foram identificadas normativas da Guiana sobre o tema.

6.1.1.2.3 Contêineres

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

A Guiana prevê, no Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, perante o art. 11, que as partes contratantes deverão conceder facilidades nas alfândegas de fronteiras aos veículos e contêineres que estejam com seus lacres intactos, podendo estes lacres serem concedido pela própria alfândega. Pelo Anexo IV – Assuntos Aduaneiros, art. 1º, o contêiner é caracterizado como:

8) Contêiner:

Elemento de transporte (baú portátil, tanque móvel ou análogo com seus acessórios, inclusive os equipamentos de refrigeração, lonas, etc.) que correspondam às seguintes condições:

- a) constitua um compartimento fechado, total ou parcialmente, destinado a conter mercadorias;
- b) tenha caráter permanente, portanto, seja suficientemente resistente para suportar seu uso repetido;

- c) haja sido especialmente idealizado para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou mais meios de transporte, sem manipulação intermediária de carga;
- d) esteja construído de maneira tal que permita sua movimentação fácil, segura e, em particular, no momento de ser transbordado de um meio de transporte a outro;
- e) haja sido concebido de tal maneira que resulte fácil carregamento e esvaziamento;
- f) seu interior seja facilmente acessível à inspeção aduaneira sem a existência de pontos onde possam ocultar-se mercadorias;
- g) seja dotado de pontos que permitam receber lacres, cintas ou outros elementos de segurança aduaneiros, de forma a garantir sua inviolabilidade durante seu transporte ou armazenamento;
- h) seja identificado por meio de marcas e números gravados de forma indelével, pintados de maneira que sejam facilmente visíveis;
- i) tenham um volume interior de um metro cúbico pelo menos. (BRASIL, 2005c, não paginado).

Quanto à regulamentação na Guiana Francesa, o tópico era primariamente abordado pela Diretiva (CE) nº 53/1996 do Conselho (UE, 1996), que fixava as dimensões e pesos máximos autorizados no tráfego nacional e internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade Europeia. Entretanto, apesar de ter sido transposta para o direito nacional francês, os apontamentos oriundos de tal diretivas foram substituídos pelo Decreto nº 16/2017 (FRANCE, 2017d), relativo à circulação de transportes excepcionais, alterando o Código da Estrada que prevê os pesos e as medidas dos veículos que trafegam pela França, incluindo os destinados ao transporte de contêineres.

Desta forma, o Código da Estrada (FRANCE, 1921) indica, mediante o art. R312-10 e o art. R312-11, a largura e o comprimento total permitido de veículos ou partes de veículos, nas quais incluem-se as superestruturas removíveis e as peças de cargas, e, portanto, os contêineres. A largura de superestruturas de paredes grossas, projetadas para o transporte de mercadorias e de temperatura controlada, deve respeitar o valor de máximo de 2,60 metros. Quanto ao comprimento máximo, aplica-se as seguintes medidas, ainda que não sejam explicitamente destinadas aos contêineres.

2º Veículo a motor: 12 metros. No entanto, o comprimento de ônibus ou automóveis com dois eixos pode atingir 13,50 metros. Ônibus ou automóveis com mais de dois eixos pode atingir 15 metros;

[...]

11º Outros conjuntos de veículos: 18 metros. No entanto, o comprimento de uma montagem formada por um ônibus ou automóvel e seu reboque pode ser de até 18,75 metros (FRANCE, 1921, não paginado, tradução nossa).

Além disso, pelo art. R433-3, é indicada a possibilidade de regulação do transporte e circulação de veículos de transporte de contêineres com caráter excepcional por dimensão ou massa que não respeitam os limites regulatórios.

Ao verificar tais normativas, apontam-se assimetrias entre a regulamentação dos temas. O Brasil é preciso no que se refere à necessidade de autorização, a AET, para veículos transportadores de contêineres com altura superior a 4,40 m e inferior ou igual a 4,60 m. A

Guiana não regulamenta o tema, e a Guiana Francesa prevê as dimensões máximas que os veículos transportadores podem possuir, todavia, sem versar sobre documentação específica a este tipo de transporte.

6.1.1.2.4 Carga fora das dimensões padrão

Relativo à regulação brasileira, a Resolução DNIT nº 1/2016 (DNIT, 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 possa 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).

O Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana (BRASIL, 2005c), pelo art. 16, prevê a circulação de veículos que possuam autorizações especiais de autoridades competentes, mas cujas características (ou características de suas cargas) não estejam em conformidade com a legislação.

Pelo Capítulo 51:02 – Lei de Veículos Automotores e Tráfego Rodoviário (GUYANA, 1940), das leis da Guiana, o art. 104, contido na Parte IX – Geral, reserva-se o direito ao ministro de regular a presente lei e designar qualquer dispositivo regulamentar que possa ser prescrito por esta lei quanto ao uso de veículos, reboques e estradas, sem prejuízo das disposições precedentes. Entre as regulações citadas, o inciso XVII permite determinar a carga máxima a ser carregada e o peso do veículo sem carga a ser transmitido para qualquer estrada ou área. Já o inciso XVIII autoriza a prescrição de condições atípicas nas quais artigos excepcionalmente pesados ou superdimensionados podem ser transportados por estrada. Entretanto, apesar de reconhecida a possibilidade de autorização de cargas especiais, não foi identificada normativa estipulando as dimensões e os pesos máximos das cargas nem as circunstâncias nas quais são necessárias tais autorizações.

Quanto à Guiana Francesa, aponta-se as diretrizes determinadas no Código da Estrada da França, no Livro IV, Título III, Capítulo III.

Primeiramente, há o art. R433-1, modificado pelo Decreto nº 16/2017 (FRANCE, 2017). Segundo o Código, o transporte de mercadorias, máquinas ou veículos de natureza especial cujas dimensões excedam os limites impostos está sujeito à autorização prévia. As disposições do artigo referido são aplicáveis às seguintes categorias de veículos:

Artigo R433-1

[...]

- 1º Veículo a motor ou reboque destinado a cargas indivisíveis;
- 2º Veículos, materiais agrícolas ou florestais em geral, máquina automotora agrícola, máquinas e equipamentos agrícolas cujas dimensões, incluindo ferramentaria de transporte removível, excedam o comprimento de 25 m ou largura de 4,5 m;
- 3º Veículo automotor ou reboque usados em feiras;
- 4º Conjunto de componentes cujo comprimento é superior a 30 m;
- 5º Veículo ou equipamento especial;
- 6º Material e equipamento de trabalho pra obras públicas;
- 7º Veículos que excedam os limites estabelecidos nos arts. R435-2, R435-4 e R435-5 (FRANCE, 2017d, não paginado, tradução nossa).

Para a compreensão do artigo acima, entende-se como carga indivisível, para fins de transporte rodoviário, aquela que não pode ser dividida em várias cargas sem a adição de custos ou riscos maiores e que também, por suas dimensões ou massa, não pode ser transportada em veículos cujas dimensões e massas estejam em conformidade com a legislação vigente.

A autorização prevista no inciso I deste art. é emitida por despacho do prefeito do departamento do local de partida. Pode ser válida em rotas específicas ou em todas as rotas localizadas em uma rede rodoviária, departamental ou nacional. Para as autorizações de transporte excepcional no exterior, a emissão deve ser realizada pelo prefeito do departamento do local de entrada na França.

Quando a viagem abrange vários departamentos, a autorização será emitida conforme acordo entre os prefeitos dos departamentos. O prefeito pode emitir autorizações válidas para várias viagens, assim como emitir autorizações individuais permanentes, válidas por prazo fixo não superior a três anos. Caso necessário, deve ser comunicado aos demais departamentos pelos quais o transporte ocorrerá, para que as medidas de precaução sejam tomadas.

O art. R433-3 ainda indica que por necessidades locais permanentes, ou quando justificado, o transporte e a circulação de veículos de caráter excepcional por dimensão ou massa, que não respeitam os limites regulatórios, podem ser regulados por ordem do prefeito do departamento no qual o transporte é realizado. Entretanto, tal possibilidade apenas aplica-se às peças indivisíveis de grande comprimento, ao transporte de toras de madeira, material e equipamento de trabalho pra obras públicas e contêineres.

6.1.2 Documentos de transporte

6.1.2.1 Documentos obrigatórios

6.1.2.1.1 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 DPRF nº 56/1991, que institui o documento, na forma do 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 do Cone Sul, pelo marco da Instrução Normativa SRF nº 60/1996 (BRASIL, 1996a).

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

Destaca-se que pela Instrução Normativa SRF nº 60/1996, a qual estende aos países não integrantes do Mercosul as disposições da Instrução Normativa DPRF nº 56/1991, tem como base as deliberações da XVIII Reunião dos Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul realizada em Lima no Peru, de 18 a 22 de novembro de 1991, na qual participaram Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru. No entanto, entre os países analisados, apenas a Guiana reconhece a utilização de tal documento, conforme abordado a seguir.

No âmbito da Guiana, segundo o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, o Anexo IV – Assuntos Aduaneiros, no art. 27 define que para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros deverá ser apresentado o MIC.

Posteriormente, pela Reunião Técnica Bilateral Brasil - Guiana, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, ocorrida em 2011, foram esclarecidas dúvidas levantadas pela Delegação da Guiana sobre o formulário MIC/DTA – IRCM. A Delegação do Brasil em tal ocasião responsabilizou-se a propor por vias diplomáticas duas propostas alternativas de formulário tomando em conta as recomendações por parte da Guiana. O tema não foi encaminhado nas seguintes reuniões.

No tocante à legislação da Guiana Francesa, não foi identificada normativa evidenciando a necessidade ou obrigatoriedade do porte do MIC/DTA.

6.1.2.1.2 Conhecimento de Transporte Internacional

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

2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário bilíngue 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 indelévels 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 (BRASIL, 1991c) instituiu o CRT 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.

Conforme abordado anteriormente, o CRT é um documento obrigatório aos países signatários do ATIT, instituído por meio da XVII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul. Desta forma, tanto a Guiana como a Guiana Francesa não se encontram no Cone Sul, tampouco são signatárias do ATIT, e não foram encontradas evidências que comprovem sua utilização ou o considerem um documento de transporte obrigatório para o tráfego de veículos de carga entre os países.

6.1.2.1.3 Documentos de trânsito

Pelo ATIT, o documento de habilitação para conduzir veículos, expedido por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo Acordo, será reconhecido como válido 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 um 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).

Destaca-se que, para o transporte rodoviário internacional de cargas, é utilizado apenas o MIC/DTA, inclusive nos trechos domésticos.

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

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

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

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

Adicionalmente, na prestação de serviço internacional, a empresa deverá portar a documentação exigida pelos Acordos Internacionais, considerando as exigências e especificidade de cada país do destino (ANTT, [201-]a).

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).

No Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana consta que as partes devem estabelecer documentos padronizados de transporte rodoviário internacional, sendo eles documentos de idoneidade originário e complementar e documento para a descrição de veículos. Os documentos e formulários de caráter operacional devem ser redigidos em português e inglês. Em seguida, no Formulário I deste Acordo, consta o Documento de Autorização:

FORMULÁRIO I

Documento de Autorização

1. Documento de Idoneidade nº
2. O (autoridade responsável) do (organismo responsável) certifica que, em consonância com o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, a empresa abaixo designada está sob jurisdição deste país e faz constar que autoriza o transporte internacional por rodovia, nos termos que se seguem:
3. Nome e domicílio legal da empresa:
4. Natureza do transporte (passageiros ou cargas):
5. Modalidade de tráfego a efetuar: bilateral com tráfego por fronteira comum.
6. Origem e destino do transporte:
7. Itinerários e horários (no caso de passageiros):
8. Vigência:
9. Anexos: documentos de descrição de veículos.
10. Outorgado em em dede (BRASIL, 2005c, não paginado)

No Formulário II também do mesmo Acordo, consta o Documento de Descrição de Veículos:

FORMULÁRIO II

Documentos de Descrição de Veículos

Empresa:

Origem/Destino:

Documento de Idoneidade nº:

Tipo	Ano	Marca	Modelo	Chassis	Eixos	Capacidade Máxima de Tração	Capacidade de Carga Útil	Tara	Placa

(BRASIL, 2005c, não paginado).

De acordo com a Reunião técnica bilateral Brasil - Guiana, dos organismos nacionais competentes de aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga de 2011, consta na discussão sobre o transporte de passageiros que as delegações acordam em estabelecer como documentos de porte obrigatório os seguintes: Licença Originária, Licença Complementar, apólice de seguro, documento de inspeção técnica, documentação do veículo e habilitação do motorista (REUNIÃO TÉCNICA BILATERAL BRASIL - GUIANA, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA..., 2011).

Sobre as Leis da Guiana, no Capítulo 51:02, art. 100, a circulação de veículos automotores é tratada brevemente. É definido que o Ministro, por meio de despachos e com o objetivo de facilitar a circulação internacional de veículos, pode conceder e autenticar qualquer tipo de passe ou certificado para que residentes da Guiana possam dirigir no exterior (GUYANA, 1940).

Para a Guiana Francesa, segundo o anexo do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, os documentos de controle de porte obrigatório para o regime de transporte rodoviário internacional de longa distância, para as viagens, são as licenças dos serviços regulares, as autorizações dos serviços ocasionais, as apólices de seguro e os demais documentos exigidos pelas legislações nacionais, sendo estes de porte obrigatório e devendo estar a bordo dos veículos durante toda a viagem para a qual foram emitidas. Para o transporte ocasional, a lista de passageiros presentes no ônibus será igualmente obrigatória a bordo do veículo. Esse dispositivo se aplica sem prejuízo do regulamento dos interessados no que diz respeito à transposição de fronteiras. Além disso, é determinado que todos veículos de transporte internacional, sejam de carga ou de passageiros, devem portar o documento de Inspeção Técnica Veicular (BRASIL, 2017e).

Assim, fica definido, conforme o art. 30, que as partes acordam em estabelecer documentos padronizados de transporte rodoviário internacional, devendo ser redigidos em português e/ou francês.

Tratando-se da legislação da França, aplicável à Guiana Francesa, o Código de Transportes versa sobre a documentação obrigatória relativa ao transporte rodoviário internacional de passageiros. Fica estabelecido que qualquer ônibus nos termos do art. R311-1¹³ do Código da Estrada, destinado a tal serviço deve portar, sem prejuízo das disposições correspondentes aos regulamentos específicos para certos tipos de transporte, de títulos administrativos e documentos de transporte e controle. O art. seguinte do Código de Transportes esclarece o que se entende por título administrativo:

Artigo R3111-65

Os títulos administrativos de transporte mencionados no artigo R3111-64 são:

1º A cópia autenticada da licença comunitária para empresas estabelecidas em um Estado-Parte do Acordo sobre o Espaço Econômico Europeu, nos termos do inciso 3 do artigo 4º do Regulamento (CE) nº 1.073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2009, estabelecendo regras comuns para o acesso ao mercado internacional de serviços de transporte de ônibus de grande capacidade e ônibus comum;

4º do Regulamento (CE) nº 1.073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, relativo a regras comuns para o acesso ao mercado internacional

¹³ O art. R311-1 do Código da Estrada apresenta a definição de cada tipo de veículo autorizado a circular pelo território francês.

dos serviços de ônibus e de transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) nº 561/2006;

2º A cópia autenticada da licença de transporte emitida pela Confederação Suíça nos termos do artigo 17 do Acordo de 21 de junho de 1999 entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça, ou ainda emitida pelas autoridades dos Estados Partes nos termos do Acordo Interbus aprovado pela Decisão do Conselho de 3 de outubro de 2002;

3º Uma cópia autenticada ou o original da autorização de transporte emitida em aplicação dos artigos R3111-57, R3111-58 e R3111-62, de acordo com os regulamentos aplicáveis na União Europeia ou de acordo com os acordos com Estados não pertencentes à UE;

4º O certificado de transporte por conta própria nos termos do artigo 5º do Regulamento (CE) no 1.073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional de serviços de ônibus e altera o Regulamento (CE) nº 561/2006.

Artigo R3111-66

Os documentos de inspeção referidos nos artigos R3111-61 e R3111-64 são:

1º O documento exigido pela regulamentação comunitária ou acordos internacionais para transportes internacionais ocasionais;

2º O certificado de primeiro registro do veículo, exigido pelo acordo Interbus mencionado em 2º do artigo R3111-65 para transporte ocasional;

3º O bilhete de transporte individual ou coletivo, previsto no nº 1 do artigo 18 do Regulamento (CE) nº 1.073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado Acordo Internacional sobre ônibus, que altera o Regulamento (CE) nº 561/2006.

Artigo R3111-67

Um despacho do Ministro responsável pelo transporte especifica as condições de aplicação desta seção. Estabelece, em particular, o conteúdo e o modelo dos títulos de transporte administrativo e documentos de inspeção previstos nos artigos R3111-61 e R3111-64 a R3111-66 e as condições para a emissão de autorizações (FRANCE, 2016, não paginado, tradução nossa).

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.

Apesar da Guiana não ser um país signatário do ATIT, o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana (BRASIL, 2005c), vai ao encontro do disposto no ATIT, visto que os transportadores autorizados pelas Partes Contratantes não poderão realizar transporte doméstico no território do outro país, sob pena de cassação da autorização de transporte internacional.

Quanto à Guiana Francesa, não foi identificada proibição explícita do transporte local de transportadores com autorização de transporte internacional.

6.1.3.2 Utilização de veículos de terceiros

6.1.3.2.1 Transporte de cargas

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

1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser de sua propriedade ou afrotados sob a forma de arrendamento mercantil ou "leasing", tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos.
2. Os países signatários, mediante acordos bilaterais, poderão admitir, no transporte internacional de carga por rodovia, a utilização temporária de veículos de terceiros que operem sob a responsabilidade das empresas autorizadas.
3. Os veículos habilitados por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários sempre que se conformem às especificações referidas na jurisdição destes últimos quanto às dimensões, pesos máximos e demais requisitos técnicos.
4. Os países signatários poderão acordar a circulação de veículos de característica diferentes daquelas citadas no parágrafo anterior (BRASIL, 1990b, não paginado).

No Brasil, a Resolução ANTT nº 1.474/2006 estabelece que poderão ser habilitados veículos que sejam objeto de contrato de locação entre os respectivos proprietários e a empresa requerente, se devidamente comprovado à ANTT. Na hipótese de locação, os contratos deverão conter, obrigatoriamente, a cláusula identificada no Anexo I e a Relação de Veículos, conforme Anexo II da Resolução. Segundo o art. 10, as empresas são obrigadas a comunicar à ANTT sobre a extinção do(s) contrato(s) de locação de veículo(s) autorizado(s) a operar no transporte rodoviário internacional de cargas, caso contem com veículos locados em sua frota (ANTT, 2006c).

O Anexo I regula a obrigatoriedade de constar 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.

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 propriedade

do veículo automotor de cargas e de implemento rodoviário com o Certificado de Registro de Veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM). Quando o transportador não é o proprietário do veículo, a regularidade da posse deve ser comprovada mediante contrato de comodato, aluguel, arrendamento ou afins junto ao RENAVAM ou por outro meio eletrônico hábil disponibilizado pelos órgãos executivos de trânsito (ANTT, 2015c).

Ademais, cita-se o Comunicado SUROC/ANTT nº 1/2017 contendo esclarecimentos sobre a utilização de veículos de terceiros no transporte de cargas.

Primeiro:

Será aceito, para fins de cadastro e manutenção do veículo na frota no transporte rodoviário internacional de cargas, alternativamente ao documento que comprova o arrendamento do veículo emitido pelos Detran's, o contrato de arrendamento particular, segundo modelo em anexo, devidamente registrado em cartório de títulos e documentos, conforme previsto no art. 9º, e, por analogia, aos veículos utilizados nas operações previstas no art. 13, da Resolução ANTT nº 1.474, de 2006.

Segundo: No caso de contrato de arrendamento particular registrado em cartório, o veículo arrendado para o transporte internacional deve ser mantido na frota nacional do transportador arrendante devidamente cadastrado no RNTRC, pois o arrendamento no transporte nacional deve observar o disposto no artigo 14, parágrafo único da Resolução nº 4.799, de 27 de julho de 2015.

Terceiro: Somente será considerada para atestar a regularidade do veículo no transporte rodoviário internacional de cargas a frota cadastrada no Sistema de Controle de Frota (SCF), sob a gestão da SUROC (SUROC, 2017, p. 1-2).

No tocante a Guiana, não foi identificada legislação regulamentando a utilização de veículos de terceiros para o transporte de cargas. Entretanto, foram encontradas menções ao reconhecimento da possibilidade de contrato de locação-compra.

Sobre a Guiana Francesa, cita-se a Diretiva (CE) nº 1/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à utilização de veículos de aluguel no transporte rodoviário de mercadorias. A diretiva define veículos de aluguel como veículos que em troca de remuneração, por um determinado período, ficam à disposição de uma empresa que realiza o transporte rodoviário de mercadorias por conta própria ou conta de outrem, amparados por contrato com a empresa que coloca tais veículos à disposição (UE, 2006).

Cada Estado-Membro aceita a utilização no seu território, para efeitos de tráfego entre Estados-Membros, de veículos alugados por empresas estabelecidas no território de outro Estado-Membro, desde que:

- a) O veículo esteja matriculado ou tenha sido posto em circulação em conformidade com a legislação deste último Estado-Membro;
- b) O contrato apenas diga respeito à colocação à disposição de um veículo sem condutor e não acompanhado de um contrato de trabalho celebrado com a mesma empresa, incidindo sobre o pessoal de condução ou de acompanhamento;
- c) O veículo de aluguel esteja à disposição exclusiva da empresa que o utiliza durante a duração do contrato de aluguel;

d) O veículo de aluguel seja conduzido pelo pessoal próprio da empresa que o utiliza.

2. O cumprimento das condições referidas no nº 1, alíneas a) a d), deve ser comprovado pelos seguintes documentos, que se devem encontrar a bordo do veículo:

a) O contrato de aluguel ou uma cópia autenticada desse contrato, contendo, nomeadamente, o nome do locador, o nome do locatário, a data e a duração do contrato, bem como a identificação do veículo;

b) No caso de o condutor não ser quem toma de aluguel, o contrato de trabalho do condutor ou uma cópia autenticada desse contrato, contendo, nomeadamente o nome da entidade empregadora, o nome do empregado, a data e a duração do contrato de trabalho ou uma ficha de salário recente.

Se for o caso, os documentos referidos nas alíneas a) e b) podem ser substituídos por documentos equivalentes, emitidos pelas autoridades competentes do Estado-Membro (UE, 2006, não paginado, tradução nossa).

Contudo, destaca-se que não foi identificada por qual normativa foi realizada a transposição da diretiva para o direito nacional francês.

No Regulamento (CE) nº 1.072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, o transporte de mercadorias é reconhecido em veículos que pertencem à empresa ou foram tomados por ela por compra a crédito ou aluguel. Também no mesmo regulamento, para a concessão da licença comunitária são reconhecidos veículos de propriedade plena ou em outros títulos, como contrato de compra a prestações, aluguel ou de locação financeira (UE, 2009b).

A locação financeira é caracterizada pelo Regulamento (UE) nº 549/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo ao sistema europeu de contas nacionais e regionais na União Europeia, como:

Locações financeiras

5.134 Definição: a locação financeira é um contrato no âmbito do qual o locador, enquanto proprietário legal de um ativo, transfere para o locatário os riscos e os benefícios da propriedade do ativo. No âmbito da locação financeira, considera-se que o locador concede um empréstimo ao locatário, por via do qual este adquire um ativo. Em seguida, o ativo que é objeto de locação aparece na conta de património do locatário e não do locador, sendo o empréstimo correspondente registado no ativo do locador e no passivo do locatário.

5.135 A locação financeira distingue-se dos outros tipos de locações pelo fato de os riscos e benefícios da propriedade serem transferidos do proprietário legal do bem para o utilizador do mesmo. Entre os outros tipos de locações, distinguem-se i) a locação operacional e ii) a locação de recursos (UE, 2013b, não paginado, tradução nossa).

No Código Monetário e Financeiro francês (FRANCE, 1999), segundo o art. L313-7, as operações de locação financeira aplicam-se aos bens como equipamentos ou maquinarias comprados para a locação, por empresas que permanecem proprietárias de tais bens, porém tornam viável a opção de compra pelo arrendatário.

6.1.3.2.2 Transporte de passageiros

Apesar de a menção no ATIT ser direcionada ao transporte de cargas, como é visto no § 2º do art. 31, o Brasil, por meio da Resolução ANTT nº 4.998/2016, 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, 2016c).

No tocante a Guiana, não foi identificada legislação sobre a utilização de veículos de terceiros para o transporte de passageiros.

Quanto à Guiana Francesa, apesar de não identificada legislação normalizando a utilização de veículos de terceiros para o transporte de passageiros, há menção no Regulamento nº 1.072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, do reconhecimento de veículos em propriedade plena ou por outros títulos, desde que nomeadamente em virtude de um contrato de compra a prestações, de aluguel ou de locação financeira para a concessão da licença comunitária (UE, 2009b).

6.1.3.3 Transporte multimodal de cargas

Considera-se o 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 ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação das cargas (ANTT, [201-]c).

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.

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 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 OTM, ao tomar as cargas sob sua custódia, emitirá, por escrito, um Documento ou CTMC, que será, a critério do expedidor, negociável ou não. Sua forma e conteúdo serão os que se empregam no transporte multimodal, vigentes e reconhecidos internacionalmente, e deverá ser datado e firmado pelo OTM ou por uma pessoa efetivamente autorizada por ele.

Artigo 4º - As disposições contidas no presente Acordo serão aplicáveis sempre que existir no documento ou conhecimento de transporte multimodal expressa menção ao mesmo, indicando, especificamente, o “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, 1994a, 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). A lei prevê a habilitação e o registro no órgão federal designado. E trata, ainda, do Contrato de Transporte, denominado CTMC, e rege toda a operação de transporte, desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não, a critério do expedidor, assim como disposto no Acordo de Alcance Parcial.

O art. 10 da lei citada anteriormente dispõe sobre a obrigação do CMTC em apresentar as características e os dados próprios desse documento, devendo explicitar o valor dos serviços prestados no Brasil e no exterior, e conter:

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

A Lei nº 9.611/1998 ainda trata das responsabilidades do OTM perante o contratante, desde o instante de recebimento da carga até a ocasião de sua entrega ao destinatário, cessando com o recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalva. Compete ao OTM a execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, e pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado.

O Brasil trata da habilitação do OTM por meio da Resolução ANTT nº 794/2004 (ANTT, 2004c), 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, 2004c, não paginado).

No âmbito da Guiana Francesa, o Regulamento (UE) nº 1.315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia, aborda o tema do transporte multimodal. A rede de transporte da Guiana Francesa, conforme ilustrado no Anexo I, está incluída na rede de transporte francesa. Para fins de entendimento do regulamento, considera-se que a infraestrutura da Rede Transeuropeia é “composta pelas infraestruturas de transporte ferroviário, de transporte das vias navegáveis interiores, de transporte rodoviário, de transporte marítimo, de transporte aéreo e de transporte multimodal” (UE, 2013a, não paginado). O transporte multimodal nos termos do regulamento, é definido como o transporte de passageiros ou mercadorias que utiliza dois ou mais modais de transporte. Entretanto, não foram localizadas normativas da União Europeia ou da França versando detalhadamente sobre as obrigações entre as partes e documentação relativa ao Transporte Multimodal de Cargas.

Não foram identificadas normativas abordando o Transporte Multimodal de Cargas na Guiana.

6.1.3.4 Bagagem e encomendas

O ATIT não detalha o serviço de transporte de bagagens e encomendas. Algumas diretrizes são traçadas no Segundo Protocolo Adicional, que dispõe sobre as indenizações do extravio de bagagens e sobre a obrigatoriedade em entregar o comprovante de recebimento de bagagem ao passageiro no momento em que 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, a qual trata de questões aduaneiras e tarifárias não pertinentes a este relatório (BRASIL, 2009a).

A Resolução Mercosul/GMC nº 28/2005 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

Transportadas 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 indelévels. As empresas habilitadas e credenciadas quando não transportam encomendas devem apresentar o MIE/DTA com declaração negativa de encomendas.

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 5.369/2017 e varia de acordo com o serviço de transporte contratado (ANTT, 2017e). A título de comparação, para serviços de transporte convencional com sanitário em trecho pavimentado, o valor é de aproximadamente R\$ 0,1686. Entretanto, é válido colocar que, com o fim do coeficiente tarifário em junho de 2019, o parâmetro para indenização por danos e extravio de bagagens deverá ser revisto.

Em relação às normativas guianenses, o tema de bagagens e encomendas é brevemente mencionado no Capítulo 51:02 – Lei de Veículos Automotores e Tráfego Rodoviário, das leis da Guiana. Pelo art. 104 reserva-se o direito ao Ministro de regular a presente lei e prescrever qualquer coisa que possa ser prescrita por esta lei quanto ao uso de veículos e

estradas, sem prejuízo das disposições precedentes. Entre as possíveis regulações citadas, o inciso XXV consente o transporte de bagagens ou bens em veículos sob contrato de locação ou ainda em ônibus. Ademais, o inciso XL determina que a quantidade de bagagem que deve ser carregada, em qualquer ônibus ou carro de aluguel licenciado para operar sob esta lei, não deve estar sujeita a quaisquer taxas adicionais ou faixas de cobrança para bagagens acima da quantidade prevista (GUYANA, 1940).

Quanto à Guiana Francesa, cita-se o Regulamento (UE) nº 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (UE, 2011), a respeito aos direitos dos passageiros no transporte de ônibus. Tal regulamento estabelece suas bases no Regulamento (CE) nº 864/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho (UE, 2007b) e no Regulamento (CE) nº 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (UE, 2008b). Estes regulamentos preveem indenização por danos pessoais ou materiais, como o extravio ou danos de bagagens devido a acidentes decorrentes da utilização de automóveis, assim como assistência necessária aos passageiros decorrentes de consequências dos acidentes, relativas às obrigações contratuais e extracontratuais.

No Capítulo II do Regulamento (UE) nº 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, art. 7, o montante da indenização é calculado nos termos da legislação nacional aplicável, desde que o limite máximo de cada ocorrência em tal legislação não seja inferior a 220.000 EUR por passageiro e 1.200 EUR por volume de bagagem (UE, 2011).

A Tabela 10 exhibe a lista de normas identificadas por país ou bloco econômico, com base nos itens analisados no tema de Autorizações, documentos de transporte e serviços.

Item	Brasil	Guiana ¹⁴	Guiana Francesa ¹⁵
Licenças originárias e complementares para transporte de cargas	Resolução ANTT nº 1.474/2006 Deliberação ANTT nº 38/2013	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana Reunião Técnica Bilateral Brasil - Guiana, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga (2011) Capítulo 51:02 das Leis da Guiana	Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Regulamento (CE) nº 1.072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho
Licenças originárias e complementares para transporte de passageiros	Decreto nº 2.521/1998 Decreto nº 8.083/2013 Lei nº 12.996/2014 Resolução ANTT nº 10.233/2001 Resolução ANTT nº 4.770/2015 Resolução ANTT nº 4.777/2015	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana Reunião Técnica Bilateral Brasil - Guiana, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga (2011) Capítulo 51:02 das Leis da Guiana	Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Código de Transportes (Título I, Capítulo I, Seção 5) Decreto nº 1.550/2016
Capital social das empresas	Resolução nº 1.474/2006 Art. 171 da Constituição Federal Emenda Constitucional nº 6/1995	-	-
Autotransporte	-	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os	-

¹⁴ Apesar da solicitação da Nota Técnica 1/2018 (ASTEC, 2018) para que na tabela conste a norma de ratificação dos Acordos de Transporte, não foi identificada tal norma na Guiana.

¹⁵ Apesar da solicitação da Nota Técnica 1/2018 (ASTEC, 2018) para que na tabela conste a norma de ratificação dos Acordos de Transporte, não foi identificada tal norma na Guiana Francesa. Na mais recente Reunião da Comissão Mista do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, em 16 de fevereiro de 2017, consta que as partes trocaram endereços de correspondência eletrônica e dados de contato de órgãos de implementação do Acordo (BRASIL, 2017e), porém não foi informado o *status* da ratificação do acordo na legislação francesa.

Item	Brasil	Guiana ¹⁴	Guiana Francesa ¹⁵
		Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana	
Transporte próprio de cargas	Resolução ANTT nº 1.474/2006 Resolução ANTT nº 4.799/2015	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana	Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas
Transporte próprio de passageiros	Resolução ANTT nº 4.777/2015	-	-
Contêineres	Resolução Contran nº 564/2015	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana	Diretiva (CE) nº 53/1996 do Conselho Decreto nº 16/2017 Código da Estrada (arts. R312-10, R312-11 e R433-3)
Cargas fora das dimensões padrão	Resolução DNIT nº 01/2016	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana	Decreto nº 16/2017 Código da Estrada (arts R433-1 e R433-3)
Manifesto Internacional de Cargas	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 Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana Reunião Técnica Bilateral Brasil - Guiana, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga (2011)	-
Conhecimento de transporte internacional	Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 58/1991	-	-
Documentos de trânsito	Resolução Contran nº 205/2006 Resolução ANTT nº 4.777/2015	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os	Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa

Item	Brasil	Guiana ¹⁴	Guiana Francesa ¹⁵
		Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana Capítulo 51:02 das Leis da Guiana	referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas Código de Transportes (arts. R311-1, R3111-65, R3111-66 e R3111-67)
Transporte local	-	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana Capítulo 51:02 das Leis da Guiana	-
Utilização de veículos de terceiros para transporte de cargas	Resolução ANTT nº 1.474/2006 Resolução ANTT nº 4.799/2015 Comunicado SUROC/ANTT nº 1/2017	-	Diretiva (CE) nº 1/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho Regulamento (CE) nº 1.072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho Regulamento (UE) nº 549/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho Código Monetário e Financeiro (art. L313-7)
Utilização de veículos de terceiros para transporte de passageiros	Resolução ANTT nº 4.998/2016 Resolução ANTT nº 5.040/2016	-	Regulamento nº 1.072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho
Transporte multimodal de cargas	Decreto nº 1.563/1995 Lei nº 9.611/1998 Resolução ANTT nº 794/2004	-	Regulamento (UE) nº 1.315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho
Bagagens e encomendas	Resolução ANTT nº 1.432/2006 Resolução ANTT nº 5.396/2017 Decreto nº 6.870/2009	Capítulo 51:02 das Leis da Guiana	Regulamento (UE) nº 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho Regulamento (CE) nº 864/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho Regulamento (CE) nº 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

Tabela 12 – Itens analisados e lista de normas identificadas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

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 da Guiana Francesa e da Guiana, foram usadas 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, adotadas como referência dos ajustes feitos com as Guianas em reuniões bilaterais com o Brasil.

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 autorizadas dos demais países signatários, em base de reciprocidade, um tratamento equivalente ao que dá às suas próprias empresas.

Não obstante, mediante acordos recíprocos, os países signatários poderão isentar empresas de outros países signatários do pagamento de impostos e taxas que aplicam às suas próprias empresas (BRASIL, 1990b, não paginado).

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

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

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. Na determinação dos coeficientes tarifários, utilizava-se Planilha Tarifária para os procedimentos de reajuste e revisões, contemplando: (i) itens de custos; (ii) parâmetros operacionais; e (iii) adicionais incidentes, como tributos – Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) –, Seguros de Responsabilidade Civil (SRC) e receitas alternativas. Os valores para esse cálculo eram obtidos por meio de informações prestadas pelas transportadoras, calculando-se os valores médios por regressão linear ou média aritmética.

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, 1995e), 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, 1995e, não paginado).

O art. 8º e o art. 12 encontram-se ambos vetados pela Mensagem nº 181/1995, conforme justificativa explanada em seu conteúdo (BRASIL, 1995a).

O tema está regulado, ainda, em linhas gerais, no Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas (BRASIL, 2017e), e na ata da Reunião Técnica Bilateral Brasil e Guiana, dos Organismos Nacionais Competentes para a Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas realizada em Boa Vista, em 13 e 14 de junho de 2011.

6.2.1.1 Transporte de cargas

Primeiramente, para o Brasil há a Resolução ANTT nº 1.474/2006, que estabelece a cobrança de emolumentos referentes aos custos para expedição de Licença Originária, de Licença Complementar, de Autorização de Viagem Ocasional para Modificação de Frota, de Relatório de Frota Existente, de Confirmação de Vigência para Licença Originária e de Segunda Via da Licença Originária para empresas de transporte rodoviário de cargas autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul (ANTT, 2006c). São fixados os valores indicados na Tabela 13.

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

Tabela 13 – Tabela de emolumentos cobrados no âmbito brasileiro

Fonte: Brasil (2006c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Segundo o Título V – Dos Emolumentos, da Resolução ANTT nº 1.474/2006:

Art. 22. Os custos relativos à expedição das Licenças a que se refere esta Resolução serão de responsabilidade das empresas requerentes e deverão ser recolhidos de acordo com as instruções deste Título.

Art. 23. Os emolumentos serão devidos em razão de ato requerido à ANTT, por país de destino, conforme Anexo III desta Resolução, e o respectivo comprovante de pagamento deverá ser anexado ao requerimento da interessada.

Art. 24. O recolhimento deverá ser feito mediante pagamento, no Banco do Brasil, de Guia de Recolhimento da União – GRU Simples, a ser emitida no endereço eletrônico da ANTT na internet (www.antt.gov.br), com a utilização dos seguintes códigos:

I - Empresa nacional

Unidade favorecida: 393001/39250 - Agência Nacional de Transportes Terrestres

Código de recolhimento: 28830-6

Número de referência: 105

Nome do contribuinte: Informar o nome do recolhedor

CPF ou CNPJ: Informar o CNPJ do contribuinte

Valor total: Informar o valor a ser recolhido.

II - Empresa estrangeira

Unidade Favorecida: 393001/39250 - Agência Nacional de Transportes Terrestres

Código de recolhimento: 28830-6

Número de referência: 108

Nome do contribuinte: Informar o nome do recolhedor, pessoa física ou jurídica.

CPF ou CNPJ: informar o CPF ou CNPJ do recolhedor, conforme o caso.

Valor total: Informar o valor a ser recolhido (BRASIL, 2006c, não paginado).

Ademais, no *site* da ANTT há uma compilação de informações e formulários para a obtenção das autorizações para o transporte internacional de cargas, regulamentado pela Resolução ANTT nº 1.474/2006 (ANTT, [201-]b).

Não foram identificadas nas legislações da Guiana e da Guiana Francesa normativas referentes ao estabelecimento de emolumentos para a concessão de licenças relacionadas ao transporte internacional de cargas ou passageiros.

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 com as 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 Nº 5, 2011, não paginado, 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 e Regulação (SEFID) do Tribunal de Contas da União (TCU) e acompanhamento da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda (ANTT, 2009a).

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

Embora não revogada explicitamente, essa resolução não é mais aplicada, haja vista que a Resolução ANTT nº 4.770/2015, em seus arts. 76 e 77, define que a ANTT fixará o Coeficiente Tarifário Máximo até a data de 18 de junho de 2019, segundo a seguinte condição:

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

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

Em que

CC = Coeficiente Calculado;

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

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

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

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

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

Anteriormente, a Resolução ANTT nº 1.928/2007 (ANTT, 2007) previa as tarifas promocionais oferecidas no transporte regular interestadual e internacional de passageiros, porém esta não se encontra mais em vigor com a emissão da Resolução ANTT nº 5.396/2017. Dessa forma, define-se que:

CAPÍTULO I

PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO REGULAR DE PASSAGEIROS

Art. 1º As empresas prestadoras de serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros poderão estabelecer tarifas promocionais diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos usuários.

§1º Observado o disposto no caput deste artigo, as empresas poderão ofertar tarifas promocionais em seções e horários específicos, não sendo obrigatório o oferecimento

de igual promoção nas demais seções e horários da linha, ou em todas as poltronas disponibilizadas na mesma viagem.

§2º As empresas deverão divulgar, no mínimo, por meio escrito, aos usuários, para cada tarifa promocional, a linha ou seção, os horários, o número de lugares ofertados, a vigência e as condições de uso do bilhete adquirido a preço promocional, que conterà em destaque a informação de tratar-se de tarifa promocional.

§3º As condições de uso do bilhete adquirido a preço promocional devem ser apresentadas ou, caso haja solicitação, entregues aos passageiros no momento da compra do bilhete de passagem.

§4º O usuário que desejar remarcar o bilhete adquirido com tarifa promocional sujeitar-se-á às condições de comercialização estabelecidas pelas empresas para a nova data de utilização, observadas as regras previstas na Resolução ANTT nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014.

§5º Salvo no caso do disposto no parágrafo 6º deste artigo, 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.

§6º Enquanto não houver o pleno funcionamento do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip), ou seja, com envio de 100% (cem por cento) dos dados exigidos pela ANTT, poderá ser ofertada tarifa promocional nos termos do presente artigo desde que comunicado e enviado à ANTT, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas contados do início da vigência da promoção, os seguintes dados:

I - A linha e/ou a seção, os horários, os dias, o número de lugares ofertados, o período de vigência da promoção e os respectivos percentuais de desconto. (ANTT, 2017g, não paginado).

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

Em relação à Guiana, na Reunião Técnica Bilateral Brasil e Guiana de Organismos Nacionais Competentes para a Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, realizada em Boa Vista, em 13 e 14 de junho de 2011, acordou-se, por proposta da delegação brasileira, a aplicação da mesma regra tarifária vigente para o transporte rodoviário internacional de passageiros entre o Brasil e os países signatários do ATIT. Segundo a referida regra, cada país aplica a sua tarifa até a fronteira, e a tarifa final é a soma das duas parcelas, de tal modo que cada país regula a tarifa do trecho nacional (REUNIÃO TÉCNICA BILATERAL BRASIL – GUIANA, 2011).

O Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas prevê que:

Artigo A3

Dispositivo fronteiro - Condições para a criação de linhas de transporte rodoviário de passageiros

Caberá à Comissão Mista decidir sobre a criação de linhas de transporte de passageiros fronteiriças. As condições de realização desses serviços (itinerários, paradas, frequências e tarifas) serão estabelecidas pelas autoridades competentes de aplicação do presente Acordo.

Artigo A15

2. No caso de a Comissão Mista reconhecer o interesse em criar a ligação, os organismos competentes de aplicação do Acordo determinarão conjuntamente as condições de exploração, especificando suas principais características, notadamente as frequências, as tarifas, o número de empresas, os itinerários e trechos pertinentes, a data do início do serviço, o período de exploração e as características dos veículos. Os organismos competentes de aplicação do Acordo garantirão a publicidade necessária do projeto de criação da ligação por linha regular, atendendo às condições de exploração assim definidas (BRASIL, 2017e, não paginado).

6.2.2 Pedágios

As normativas sobre pedágio específicas para o transporte de carga ou para o transporte de passageiros são 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, 2001d).

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, 2001d), 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 sobre o transporte internacional rodoviário de cargas, deixando a questão a ser regida por acordos entre os países signatários do ATIT (ANTT, [201-]d).

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

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

I – de avaliação visual;

II – da documentação fiscal associada à viagem;

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

IV – do peso bruto total do veículo (ANTT, 2015d, não paginado).

Para a Guiana Francesa, a regulamentação da cobrança de pedágios está prevista no Código da Rede Rodoviária, que estabelece, em seu Título 1 – Capítulo X - Seção 2: “Pedágios aplicáveis aos veículos de transportes de mercadorias”, determinando que a tarifa cobrada nos pedágios fica condicionada segundo a tipologia de veículo, de acordo com a classificação da União Europeia (FRANCE, 1989).

No caso da Guiana, as tarifas de pedágio por tipo e peso de veículo são definidas no Capítulo 51:01, Lei das Estradas. Estes valores são reajustados de tempos em tempos, tanto para veículos de transportes de cargas como de passageiros (GUYANA, 1910).

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 obtido pela seguinte fórmula:

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

Na fórmula acima, 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.

Na Guiana Francesa o pedágio para o transporte de passageiros é regulado pelo Código da Rede Rodoviária, Título I - Capítulo X, aplicável aos veículos de transporte de pessoas, que estabelece:

Seção 3

Pedágio aplicável aos veículos de transporte de passageiros:

Os pedágios são cobrados sem discriminação da nacionalidade do condutor, do registro do veículo ou do trajeto efetuado e pode sofrer modulações nos termos desta seção.

Artigo L119-10, criado pela Lei nº 2010-788 de 12 de julho de 2010, artigo 60:

As modulações dos pedágios têm por finalidade lutar contra os danos causados ao meio ambiente, reabsorver o congestionamento do trânsito e reduzir ao mínimo os danos causados à infraestrutura, garantido a otimização de sua utilização e a segurança do tráfego (FRANCE, 1989, não paginado, tradução nossa).

No caso da Guiana, como já afirmado no item anterior, as tarifas de pedágio por tipo e peso de veículo são definidas no Capítulo 51:01, da Lei das Estradas, e os valores são reajustados periodicamente (GUYANA, 1910).

ITEM	BRASIL	GUIANA	GUIANA FRANCESA
Geral	Lei nº 8.987/1995 Mensagem nº 181/1995	Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana	Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas
Tarifas relativas ao transporte de cargas	Resolução ANTT nº 1.474/2006	-	-
Tarifas relativas ao transporte de passageiros	Decreto nº 2.521/1998 Resolução ANTT nº 1.627/2006 Resolução ANTT nº 4.770/2015 Resolução ANTT nº 5.369/2017	-	-
Pedágios relativos ao transporte de cargas	Lei nº 10.209/2001 Resolução ANTT nº 2.885/2008 Resolução ANTT nº 4.898/2015	Capítulo 51:01, Lei das Estradas	Código da Rede Rodoviária, Título I - Capítulo X – Seção 2
Pedágios relativos ao transporte de passageiros	Resolução ANTT nº 1.430/2006	Capítulo 51:01, Lei das Estradas	Código da Rede Rodoviária, Título I - Capítulo X – Seção 3

Tabela 14 – Itens analisados e lista de normas identificadas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

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 às 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.

O Mercosul, do qual o Brasil é Estado-Parte, também emite diretrizes elementares quanto ao tema. A primeira normativa a ser considerada é o Protocolo de Ouro Preto (MERCOSUL, 1994c), 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.

Cita-se também a Decisão Mercosul/CMC nº 1/1996, promulgada pelo Decreto nº 3.856/2001 no Brasil, a qual institui o Protocolo de São Luiz sobre Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados-Partes do Mercosul, determinando que a responsabilidade civil será regida pelo direito interno do Estado-Parte, cujo território ocorreu o acidente (BRASIL, 2001c).

Pela normativa do Mercosul existem mais três resoluções basilares que regulamentam o assunto – a Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 (MERCOSUL, 1994j); a Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997 (MERCOSUL, 1997b) e a Resolução Mercosul/GMC nº 015/2014 (MERCOSUL, 2014b), tratando, respectivamente, sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário; 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 nas próximas seções do tema Seguros.

Em relação à Guiana e à Guiana Francesa, a regulamentação do tema fica a cargo da legislação interna desses países, dos Acordos firmados com Brasil e das Atas de reuniões bilaterais entre os países; uma vez que não são signatários do ATIT, nem fazem parte de blocos econômicos em comum com o Brasil. Especificamente para Guiana Francesa, sendo departamento ultramarino da França, as normativas nacionais francesas e, sobretudo, da União Europeia são responsáveis por estabelecer as condições do quesito Seguros neste território francês.

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 que tange à obrigatoriedade de Seguros, 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, às pessoas transportadas ou não, alterada pelas leis nº 11.482/2007 e nº 11.945/1974 (BRASIL, 1974a).

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 Guiana Francesa, nos termos da União Europeia, a obrigatoriedade do seguro está prevista na Diretiva 2009/103/CE, a qual determina que cada Estado-Membro deve adotar medidas adequadas para que a responsabilidade civil resultante da circulação de veículos esteja coberta por um seguro; posto que o seguro obrigatório e suas condições devem estar dispostos na legislação nacional de cada Estado-Membro, neste caso, da França (UE, 2009a).

No Capítulo 2 da Diretiva, dispõem-se ainda medidas relativas aos veículos de países terceiros, isto é, não membros da Comunidade Europeia, como é o caso do Brasil. Coloca-se que os veículos de tais países só poderão circular em território de um Estado-Membro na posse de contrato de seguro que atenda às condições fixadas pela legislação nacional para o seguro obrigatório de responsabilidade civil, que resulta da circulação de veículos (UE, 2009a).

Ademais, no art. 8º da presente Diretiva, fica estabelecido que os veículos de países terceiros, ao entrarem no território de um Estado-Membro, devem possuir uma Carta Verde válida ou um certificado de seguro de fronteira, que prove a existência de um seguro em conformidade com o disposto anteriormente (UE, 2009a).

Através da “Ata da reunião relativa aos projetos de Acordo de transporte rodoviário internacional de passageiros e cargas e para o estabelecimento de regime especial de comércio e de transporte para as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de L’Oyapock (França) entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Francesa”, fica esclarecido que as apólices de seguro exigidas para entrada de veículos na Guiana Francesa devem ser fornecidas por empresas francesas ou sediadas na União Europeia. Assim, as seguradoras brasileiras deveriam registrar-se na França ou nos demais membros da UE para comercializar seguros no Brasil que cubram as exigências para entrada em território ultramarino francês (REUNIÃO RELATIVA AOS PROJETOS DE ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGAS E PARA O ESTABELECIMENTO DE REGIME ESPECIAL DE COMÉRCIO E DE TRANSPORTE PARA AS LOCALIDADES DE OIAPOQUE (BRASIL) E ST. GEORGES DE L’OYAPOCK (FRANÇA) ENTRE OS GOVERNOS DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E DA REPÚBLICA FRANCESA, 2010).

No Acordo entre Brasil e França, referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, de 19 de março de 2014 (BRASIL, 2017e), prevê-se a obrigatoriedade de contratação de seguro de responsabilidade civil para o transporte de cargas e passageiros entre os dois países.

Dessa forma, a Resolução CNSP nº 341/2016 dispõe sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas e passageiros entre o Brasil e a Guiana Francesa, denominado RCTR-VI-GF (Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para Veículos Matriculados na Guiana

Francesa). O Seguro é destinado a veículos transportadores de cargas e/ou de passageiros, matriculados na Guiana Francesa, autorizados a transitar em território brasileiro (BRASIL, 2016a).

Na Resolução são dispostas as condições gerais, coberturas adicionais e modelos de certificado do RCTR-VI-GF.

Prevê-se, também, que as empresas brasileiras de transporte de cargas e passageiros que transitarão em território da Guiana Francesa estão autorizadas a contratar o seguro obrigatório de responsabilidade civil diretamente nas sociedades seguradoras da Guiana Francesa. E, por fim, fica prescrito que a fiscalização de porte e da regularidade dos Seguros, dos quais trata a Resolução, é competência da ANTT, em território nacional (BRASIL, 2016a).

É válido destacar a existência de um Grupo de Trabalho sobre Seguros que promove avanços na negociação deste tema entre Brasil e Guiana Francesa. Um ponto considerável a respeito de Seguros neste país é que os valores estabelecidos nas apólices exigidas pela França são altos e representam um problema aos transportadores brasileiros, uma vez que estes não têm como arcar com o valor do Seguro. Dessa forma, mostra-se a importância do Grupo de Trabalho e dos Acordos que englobam o tema entre os países (REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DO ACORDO ENTRE O GOVERNO DO BRASIL E O GOVERNO DA FRANÇA REFERENTE AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGAS, 2017).

Quanto à Guiana, mediante o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, é estabelecido que:

Art. 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 temporariamente (BRASIL, 2005c, não paginado).

O Anexo II do Acordo, intitulado “Aspectos de Seguros”, dispõe as condições do Seguro de responsabilidade civil, o qual se limita a lesões, morte ou danos a terceiros não transportados. Assim, as condições dessa apólice serão abordadas no subtema “Seguros relativos a pessoas e a terceiros”.

Observa-se que os três países alvos de análise do presente relatório instituem a obrigatoriedade de contratação de seguro de responsabilidade civil para circulação de veículos em seus territórios.

6.3.1 Seguros relativos a cargas e mercadorias

O Brasil é signatário do “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. Acordo este internalizado pelo Decreto nº 1.866/1996 (BRASIL, 1996d).

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 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 remetente, de terceiro ou de autoridade, a mercadoria. Define-se, também, que o transportador não é responsável por perdas, danos ou atrasos nos seguintes casos:

Art. 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, 1995b, 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 art. 18 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 (MERCOSUL, 1997b), 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 – Cargas (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 062/1997 estabelece ainda um regime específico para mudanças de móveis e utensílios domésticos; animais vivos; objetos de artes, antiguidades e coleções; e contêineres e veículos trafegando por meios próprios (MERCOSUL, 1997b).

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 (CNSCP, 1988a); regulamentado pelo Capítulo VI do Decreto nº 61.867/1967, que normaliza os seguros obrigatórios previstos no art. 20 do Decreto nº 61.867/1966 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 (CNSP, 1967).

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, 2010a, 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 se encontra 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).

Para Guiana Francesa, a partir da Resolução CNSP nº 341/2016, fica estabelecido que:

Art. 5º Os veículos transportadores de cargas, matriculados na Guiana Francesa, em trânsito no território nacional, deverão portar também, obrigatoriamente, os seguros de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário - Carga (RCTR-C) e de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC).

Parágrafo único. Deve ser possível contratar estes seguros nos mesmos locais que as sociedades seguradoras mantiverem, na Guiana Francesa, para operar o seguro RCTR-VI-GF.

Art. 6º As empresas brasileiras de transporte de passageiros e cargas, que tenham interesse em transitar no território da Guiana Francesa, estão autorizadas a contratar o seguro obrigatório de responsabilidade civil, de que trata o Acordo Brasil-França, diretamente nas sociedades seguradoras da Guiana Francesa (BRASIL, 2016a, não paginado).

Para Guiana, através da sua Lei de Transportadores Comuns, de 1916, dispõe-se que nenhum tipo de transportadora é responsável pela perda ou danos a qualquer artigo ou propriedade, nem quando o serviço de transporte tenha sido contratado ou mesmo quando a carga estiver sendo transportada por passageiros. Entretanto, fica colocado que essa Lei não anula ou afeta contratos especiais estabelecidos entre transportadores e outras Partes (GUYANA, 1916).

No art. 16 do Acordo de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, de 2003, está colocado que:

As Partes Contratantes poderão permitir a circulação de veículos cujas características, ou as de suas cargas, sejam especiais ou diferentes das estabelecidas nas respectivas legislações, com prévia tramitação das correspondentes autorizações especiais junto às autoridades competentes (BRASIL, 2005c, não paginado).

No Anexo II do Acordo, fica disposto ainda que:

Art. 1º

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. Qualquer aumento na obrigação de contratar seguro e na extensão da cobertura deverá ser negociado e aceito pelas autoridades responsáveis dos dois países (BRASIL, 2005c, não paginado).

É possível observar que a normativa brasileira trata dos Seguros relativos a cargas e mercadorias de maneira extensiva. Para a Guiana Francesa, mediante Acordo estabelecido com o Brasil, não fica clara a obrigatoriedade de contratação de Seguro relativo a cargas para transportadores brasileiros que circulem em seu território; porém, para os veículos da Guiana Francesa que realizam transporte rodoviário no Brasil, a contratação de Seguro de responsabilidade civil sobre cargas e mercadorias se faz obrigatória. Já a Guiana não determina responsabilização dos transportadores sobre os bens transportados, ficando a cargo de autorizações especiais e acordos a serem negociados a contratação de seguro de responsabilidade civil sobre cargas e mercadorias.

6.3.2 Seguros relativos a pessoas e a terceiros

Em relação aos seguros com cobertura aplicável a passageiros e a terceiros envolvidos em acidentes de circulação de veículos de transporte de cargas e passageiros, menciona-se o Seguro Carta Azul, resultante do ATIT. 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) Custas judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima.

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 por 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 competentes. 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, 1994j, 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 (SUSEP, 1995), que regulamenta o documento no ordenamento jurídico brasileiro, instituindo o chamado Seguro Carta Verde, ou seja, o “Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário e/ou condutor de Veículos Terrestres (automóvel de passeio particular ou de aluguel) não Matriculados no País de Ingresso em Viagem Internacional – Danos Causados a Pessoas ou Objetos não Transportados”, sendo este um documento obrigatório, como instituído pela Resolução Contran nº 238/2007 (CONTRAN, 2007e).

Por necessidade de atualizar os valores dos seguros da Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 (MERCOSUL, 1994j), 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. 1º - Estabelecer os seguintes valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional:

- Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados: US\$ 50.000 por pessoa, US\$ 30.000 por danos materiais e US\$ 200.000 por acontecimento (catástrofe).
- Responsabilidade civil por danos a passageiros: US\$ 50.000 por pessoa e US\$ 240.000 por acontecimento (catástrofe). Para bagagem US\$1.000 por pessoa e US\$ 10.000 por acontecimento (catástrofe) (MERCOSUL, 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; 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 custas 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, os 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 (SUSEP, 2001), que operacionaliza o RCTR-VI. Posteriormente, foi alterada pela Circular SUSEP nº 488/2014 (SUSEP, 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 (SUSEP, 2013).

Há ainda a Resolução ANTT nº 19/2002. O Título III da Resolução dispõe sobre a contratação de seguro de responsabilidade civil pelas empresas permissionárias e autorizadas

de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, e dá outras providências. 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 art., 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 (ANTT, 2002b).

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 579/2004.

Para Guiana Francesa, através da Resolução CNSP nº 341/2016, fica estabelecido que:

Anexo I

[...].

2.1 A SOCIEDADE SEGURADORA, na vigência deste seguro, garante PAGAR as quantias devidas, pelo SEGURADO, a título de REPARAÇÃO CIVIL, relativas a danos causados a passageiros e/ou terceiros não transportados, ocorridos durante viagem efetuada por veículo transportador operado pelo SEGURADO, assim como lhe REEMBOLSAR AS DESPESAS efetuadas em ações emergenciais empreendidas com o objetivo de tentar evitar e/ou minorar aqueles danos, atendidas, em conjunto, as seguintes disposições:

a) A GARANTIA SE LIMITA AOS SEGUINTE GRUPOS DE DANOS:

I - danos materiais e/ou corporais causados a terceiros não transportados;

II - danos corporais causados a passageiros;

III - danos materiais causados a passageiros;

b) A garantia está condicionada a que os danos sejam DECORRENTES, DIRETA E EXCLUSIVAMENTE, DE UM OU MAIS DOS SEGUINTE EVENTOS:

I - aceleração e/ou frenagem repentinas, aquaplanagem, movimentos bruscos em geral, colisão, capotagem ou tombamento do veículo transportador;

II - abalroamento de embarcação utilizada pelo veículo transportador para transpor cursos d'água, rios, canais, lagos ou mar aberto;

III - queda ou ingresso do veículo transportador em cursos d'água, rios, lagos, canais, mar aberto, precipícios, abismos, despenhadeiros, barrancos, ribanceiras, e similares;

IV - incêndio ou explosão no veículo transportador;

V - atropelamento causado pelo veículo transportador;

VI - desprendimento e/ou queda de peças, e/ou acessórios fixados no interior do veículo transportador; ou

VII - roubo ou furto de bens de passageiros.

c) A GARANTIA SE LIMITA APENAS AOS DANOS OCORRIDOS NO TERRITÓRIO BRASILEIRO

[...].

2.1.2 A garantia não se aplica aos tripulantes do veículo transportador, mas mediante acordo entre as partes, poderá ser contratada Cobertura Adicional específica (BRASIL, 2016a, não paginado).

Ainda no Anexo I são dispostos os valores de indenização:

9.1 São fixados VALORES MÍNIMOS a serem contratados para três Limites Máximos de Indenização, abaixo definidos, por veículo transportador e por sinistro, ou série de sinistros decorrentes de um mesmo evento, a saber:

a) Limite Máximo de Indenização para DANOS CORPORAIS E/OU MATERIAIS causados a terceiros não transportados, cujo VALOR MÍNIMO é fixado em R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais);

b) Limite Máximo de Indenização para DANOS CORPORAIS causados a passageiros, cujo VALOR MÍNIMO é fixado em R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais);

c) Limite Máximo de Indenização para DANOS MATERIAIS causados à bagagem registrada de passageiros, cujo VALOR MÍNIMO é fixado em R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

[...].

9.4 Faculta-se, à SOCIEDADE SEGURADORA, a fixação de SUBLIMITES para cada um dos Limites Máximos de Indenização acima definidos, respeitados os seguintes VALORES MÍNIMOS:

a) danos corporais causados a terceiros não transportados: R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais) POR PESSOA;

b) danos materiais causados a terceiros não transportados: R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) POR BEM;

c) danos corporais causados a passageiros: R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais) POR PESSOA;

d) danos materiais causados à bagagem registrada dos passageiros: R\$ 2.000,00 (dois mil reais) POR PESSOA (BRASIL, 2016a, não paginado).

A legislação interna da Guiana estabelece através de sua Lei de Seguros de Veículos Automóveis (Riscos a terceiros) que todas as pessoas que circulem com veículos automóveis em vias públicas devem possuir uma apólice de seguro referente a riscos a terceiros (GUYANA, 1937).

Nesta Lei ficam colocadas as exigências da apólice de seguros, que deve cobrir a responsabilidade que pode incorrer de morte, lesão corporal ou danos a bens de qualquer pessoa.

No caso de danos a propriedade/bens, a apólice não deverá cobrir responsabilidade referente a qualquer quantia superior a: US\$ 20.000,00 (quando a responsabilidade emergir por reivindicação de qualquer pessoa); nem superior a: US\$ 100.000,00 (quando a responsabilidade emergir do montante total de reivindicações a partir do acidente de qualquer pessoa).

Fica colocado também que qualquer gasto hospitalar resultante do tratamento, em hospital, de lesão fatal ou corporal deve ser coberto pela seguradora, porém tal gasto não deve exceder US\$ 500,00 para cada pessoa tratada (GUYANA, 1937).

Paralelamente, em relação à circulação de veículos entre Guiana e Brasil, há o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre Brasil e Guiana, de 7 de fevereiro de 2003, promulgado no Brasil pelo Decreto nº 5.561/2005, determinando 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 temporariamente (BRASIL, 2005c, não paginado).

No Anexo II do Acordo, o qual trata do aspecto Seguros, foram dispostos valores mínimos de cobertura. Entretanto, em 2017, foi estabelecida uma emenda ao Anexo II, emenda esta publicada pela Guiana Francesa através da “Ordem da Lei de Seguros de Veículos Automóveis (Riscos a terceiros) (Acordo entre Guiana e Brasil)”, através da qual são dispostos novos valores de cobertura:

Art. 1º

[...].

Os valores de cobertura estabelecidos neste Acordo são os seguintes:

Para danos a terceiras pessoas não transportadas:

- a.1) morte ou dano pessoal: US\$ 7.500,00 por pessoa;
- a.2) danos materiais: US\$ 6.000,00 por pessoa;
- a.3) morte ou dano pessoal: US\$ 45.000,00 por acidente;
- a.4) danos materiais: US\$ 36.000,00 por acidente.
- b) Para danos a passageiros:
 - b.1) morte e/ou dano pessoal: US\$ 7.500,00 por pessoa;
 - b.2) danos materiais: US\$ 500,00 por pessoa;

b.3) morte e/ou dano pessoal: US\$ 75.000,00 por acidente (GUYANA, 2017, não paginado, tradução nossa).

Na Tabela 15 e na Tabela 16 especificam-se os valores cobertos pelos seguros, em dólares americanos, para fins de comparação.

	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (para Bolívia, Chile, Paraguai e Peru)	US\$ 20.000,00	US\$ 15.000,00	US\$ 120.000,00
ATIT (para Argentina, Brasil e Uruguai)	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
Mercosul	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
Guiana	US\$ 7.500,00	US\$ 6.000,00	US\$ 45.000,00 para danos pessoais US\$ 36.000,00 para danos materiais
Brasil (para Bolívia, Chile, Paraguai e Peru)	US\$ 20.000,00	US\$ 15.000,00	US\$ 120.000,00
Brasil (para Argentina e Uruguai)	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
Guiana Francesa ¹⁶	US\$ 153.059,66	US\$ 153.059,66	Não consta

Tabela 15 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (para Bolívia, Chile, Paraguai e Peru)	US\$ 20.000,00	US\$ 500,00	US\$ 200.000,00 para danos pessoais US\$ 10.000,00 para danos materiais
ATIT (para Argentina, Brasil e Uruguai)	US\$ 50.000,00	US\$ 50.000,00	US\$ 240.000,00 para danos pessoais US\$ 10.000,00 para danos materiais
Mercosul	US\$ 50.000,00	Não consta	US\$ 240.000,00
Guiana	US\$ 7.500,00	US\$ 500,00	US\$ 75.000,00 para morte/danos pessoais para danos materiais não consta
Brasil (para Bolívia e Paraguai)	US\$ 20.000,00	US\$ 500,00	US\$ 200.000,00 para danos pessoais US\$ 10.000,00 para danos materiais
Guiana Francesa ¹⁷	US\$ 306.119,32	US\$ 15.305,96	Não consta

Tabela 16 – Responsabilidade civil por danos a passageiros

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

¹⁶ Valores em reais convertidos em dólares com base na cotação desta moeda em 1º de março de 2018.

¹⁷ Valores em reais convertidos em dólares com base na cotação desta moeda em 1º de março de 2018.

Item	Mercosul	Guiana	Brasil	Guiana Francesa
Seguros relativos a cargas e mercadorias	Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997	Lei de Transportadores Comuns/1916	Decreto nº 61.867/1967 Decreto nº 1.866/1996	Resolução CNSP nº 341/2016
		Acordo sobre Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre Brasil e Guiana/2003	Circular SUSEP nº 421/2011 Resolução CNSP nº 17/1988 Resolução CNSP nº 219/2010	
Seguros relativos a pessoas e a terceiros	Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 Resolução Mercosul/GMC nº 15/2014	Lei de Seguros de Veículos Automóveis (Riscos a terceiros)/1938	Resolução Contran nº 238/2007 Circular SUSEP nº 8/1989	Resolução CNSP nº 341/2016
		Acordo sobre Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre Brasil e Guiana/2003	Circular SUSEP nº 10/1995 Circular SUSEP nº 76/1999 Circular SUSEP nº 171/2001	
		Ordem da Lei de Seguros de Veículos Automóveis (Riscos a terceiros) (Acordo entre Guiana e Brasil)/2017	Circular SUSEP nº 471/2013 Circular SUSEP nº 488/2014 Resolução ANTT nº 19/2002	

Tabela 17 – Itens analisados e lista de normas identificadas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

6.4 PRODUTOS PERIGOSOS

Uma vez que a atividade de transporte de produtos perigosos pode resultar em acidentes envolvendo riscos para a saúde de pessoas, para segurança pública e para o meio ambiente, é necessário que esta disponha de uma regulamentação capaz de amenizar os riscos envolvidos na atividade.

No entanto, o ATIT é sucinto e não especifica quais as regras a serem obedecidas pelos países signatários no que diz respeito ao transporte de produtos perigosos. Em seu art. 8º, estipula que:

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

Tanto o acordo de transporte com a Guiana (Decreto nº 5.561/2005) quanto com a França (Decreto nº 8.964/2017) também não abordam o assunto.

No contexto internacional, a regulamentação para o transporte de produtos perigosos tem como principal referência o Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, conhecido como Livro Laranja, publicado pela Organização das Nações Unidas (ONU, 2017b) com atualizações periódicas bienais desde 1976.

O Livro Laranja 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. O documento divide os produtos perigosos em classes: explosivos; gases; líquidos inflamáveis; sólidos inflamáveis; substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos; substâncias tóxicas e substâncias infectantes; material radioativo; substâncias corrosivas; e substâncias ou artigos perigosos diversos com suas respectivas subclasses. A publicação também dispõe sobre número de identificação, rótulos e etiquetas.

Destaca-se, ainda em contexto internacional, a Convenção da Basileia sobre o Controle dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, de 1989, que promove a gestão responsável desses resíduos. A Convenção garante a qualquer país signatário o direito de controlar, em seu território, o fluxo de resíduos categorizados como perigosos, de acordo com suas normativas nacionais. Esta foi ratificada no Brasil pelo Decreto nº 875/1993 e na União Europeia (UE) pela Decisão 93/98/EEC. Não foi encontrada normativa ratificando a convenção na Guiana, no entanto, há menção no *site*¹⁸ oficial quanto a ratificação.

Na Europa, a principal regulamentação é o European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), publicado pela United Nations Economic Commission for Europe (UNECE, 2016a). O ADR possui dois anexos, divididos em nove partes, sendo estas:

- » Parte 1: disposições gerais do ADR;
- » Partes 2-6: adaptação do Livro Laranja para o contexto europeu;

¹⁸ <http://www.basel.int>

- » Parte 7: condições de transporte, carga e descarga, manipulação dos produtos perigosos;
- » Partes 8-9: equipe, equipamento, operação e documentação. Construção e aprovação de veículos para o transporte de produtos perigosos.

As Partes 1 e 7 (Anexo A), bem como 8 e 9 (Anexo B), levam em consideração o contexto legislativo europeu, contendo informações e condições específicas com maior detalhamento. Já as Partes 2 a 6 (Anexo A), são mais gerais e se baseiam no Livro Laranja (UNECE, 2016a).

Destaca-se que o conteúdo do ADR foi incorporado às normativas da UE pelo art. 4º da Diretiva (CE) nº 68/2008, em que consta “o transporte de produtos perigosos entre os Estados-Membros e países terceiros é autorizado sob reserva do cumprimento dos requisitos dos Acordos ADR, RID¹⁹ ou ADN²⁰, salvo disposição em contrário constante dos anexos”.

Nota-se que a Diretiva (CE) nº 68/2008 regulamenta o transporte terrestre de produtos perigosos nos Países-Membros da UE e, por conseguinte, o ADR é aplicável não apenas ao transporte internacional, mas também ao transporte doméstico em todos os países da União Europeia. (UNECE, 2016a).

Mesmo sendo obrigatória a adoção do ADR pelos Países-Membros, a Diretiva (CE) nº 68/2008 ainda reserva algum espaço para regulamentação nacional, conforme art. 1º da mesma:

4. Os Estados-Membros podem estabelecer requisitos específicos de segurança para as operações de transporte nacional e internacional de produtos perigosos realizadas no seu território no que diz respeito:

- a) Ao transporte de produtos perigosos por veículos, vagões ou embarcações de navegação interior não abrangidos pela presente diretiva;
- b) Se se justificar, à utilização de itinerários prescritos, incluindo a utilização de modos de transporte prescritos;
- c) Às normas especiais para o transporte de produtos perigosos em comboios de passageiros. (UE, 2008a, não paginado, tradução nossa).

Além disso, os países podem requerer à Comissão Europeia revogações de dispositivos específicos do ADR, conforme disposto no art. 6º da Diretiva (CE) nº 68/2008:

Artigo. 6

1. [...]

2. a) Desde que não se comprometa a segurança, os Estados-Membros podem requerer revogações [...] para o transporte de pequenas quantidades de determinadas mercadorias perigosas no seu território, à excepção de matérias de média e alta radioactividade, na condição de as prescrições aplicáveis a esses transportes não serem mais severas que as estabelecidas naqueles anexos;

b) Desde que não se comprometa a segurança, os Estados-Membros podem igualmente requerer revogações [...] para o transporte de mercadorias perigosas no seu território, nos casos seguintes:

¹⁹ *Regulations concerning the International Transport of Dangerous Goods by Rail*

²⁰ *Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways*

- i) transportes locais em distâncias curtas, ou
- ii) transportes locais por ferrovia em itinerários pré-definidos, que se integram num processo industrial específico e estejam sujeitos a controles rigorosos em condições claramente definidas. (UE, 2008a, não paginado, tradução nossa).

Com relação ao Mercosul, o tema é abordado de maneira ampla 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; ambas se baseiam no Livro Laranja da ONU.

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. Neste, são dispostas regras gerais relativas ao tema, exigindo que os produtos perigosos sejam colocados em embalagens ou equipamentos que atendam aos requisitos estabelecidos nas recomendações da ONU para o transporte de produtos perigosos. Esses produtos 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 transporte e manuseio de produtos perigosos deverá receber treinamento específico para as funções que lhes competem e dispor de equipamento de proteção adequado. O Acordo expõe, também, as normas sobre as operações de acondicionamento da carga, transbordo, limpeza e descontaminação (BRASIL, 1996b).

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. Para o transporte de produtos perigosos, deverá ser programado o itinerário do veículo, de forma a evitar o uso de vias em áreas densamente povoadas ou de proteção a mananciais, reservatórios de águas e de grande afluxo de pessoas e veículos, nos horários de maior intensidade de tráfego (BRASIL, 1996b).

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 responsabilidades 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, bem como fornecer apoio e informações complementares quando solicitadas (BRASIL, 1996b).

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 tem o dever de 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, 1996b).

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 superiores 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”. Nesta, se objetiva orientar a autoridade competente de fiscalização na aplicação dos dispositivos legais que compõem o Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul (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.

Além das normas citadas anteriormente, há também a Resolução Mercosul/GMC nº 6/1998 e a Decisão Mercosul/CMC nº 8/1997. A primeira dispõe sobre o procedimento uniforme de controle do transporte de produtos perigosos entre os Estados-Partes do bloco. A segunda, por sua vez, 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, esta também tem suas bases no Livro Laranja da ONU. Para a análise do tema, foram identificadas 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;
- » Portaria nº 22/2001, do Ministério do Transporte, 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 420, de 12 de fevereiro de 2004 – Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos;
- » 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.

O Decreto nº 96.044/1988 (BRASIL, 1988c) aprova o Regulamento de Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e atribuiu 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 forma aprofundada, 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.

Quanto ao 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 (Atualmente regulado pela Resolução Contran 168/2005 e alterações). 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 Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (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 (2000), fica disposto que as ações fiscalizadoras do transporte de produtos perigosos em âmbito nacional deverão assumir:

- 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. (DNER, 2000, p. 3-4).

Após a reorganização do setor federal de transportes, por meio da Lei nº 10.233/2001 (art. 22, inciso VII), a regulamentação e a fiscalização da movimentação de produtos perigosos em rodovias e ferrovias, anteriormente de esfera do Ministério dos Transportes, passaram a constituir esfera de atuação da ANTT (BRASIL, 2001e).

Levando em consideração o novo panorama e a necessidade de atualização do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (BRASIL, 1988c), a ANTT publicou a Resolução ANTT nº 3.665/2011. Tal resolução detalha e atualiza todos os temas abordados no regulamento.

Já a Resolução ANTT nº 420/2004 – e suas posteriores atualizações – (ANTT, 2004a) trata das Instruções Complementares e discorre, de modo muito mais abrangente, 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.

Considerando as atualizações do Livro Laranja e a necessidade de renovação dos regulamentos, em função da evolução técnica das normas e padrões internacionais, a ANTT publicou a Resolução ANTT nº 5.232/2016, com o objetivo de substituir a Resolução ANTT nº 420/2004.

A Resolução ANTT nº 5.232/2016 foi alterada pela Resolução nº 5.581/2017, que estabeleceu, no art. 2º, um prazo de 12 meses após sua data de vigência para o cumprimento das novas exigências estabelecidas, bem como a revogação da Resolução ANTT nº 420/2004. Ainda, conforme o art. 2º, parágrafo primeiro, “produtos perigosos embalados e identificados conforme os critérios estabelecidos no anexo à Resolução ANTT nº 420/2004, serão aceitos para transporte até o seu prazo de validade”, o que se caracteriza como exceção.

Nota-se a congruência da Resolução 5.232/2016 com o Acordo Mercosul, inclusive na disposição dos capítulos, que são praticamente os mesmos em ambos. Isso se deve à influência do Livro Laranja na elaboração e determinação dos documentos. A diferença entre os dois se evidencia no fato de que o documento brasileiro é mais extenso e abrange os pormenores do transporte de produtos perigosos.

A Guiana apresenta pouca regulamentação quanto ao transporte de produtos perigosos. O tema é abordado na Parte VII do Regulamento do Capítulo 68:09 das Leis da Guiana (2000b), que trata sobre o controle de agrotóxicos e químicos tóxicos.

PARTE VII

TRANSPORTE, ARMAZENAGEM, RETIRADA E RECOLHIMENTO DE AGROTÓXICOS OU PRODUTOS QUÍMICOS TÓXICOS

Subparte A – Geral

136. (1) O Conselho²¹ tem autoridade para regulamentar o armazenamento, o transporte e a disposição de agrotóxicos e produtos químicos tóxicos, seus recipientes, inclusive aqueles que foram suspensos ou cancelados.

(2) O Conselho pode recolher qualquer agrotóxico ou produto químico tóxico se for determinado que o uso deste pode representar qualquer efeito adverso no meio ambiente ou na saúde humana ou animal.

137. Os agrotóxicos, produtos químicos tóxicos, recipientes vazios, ou equipamento que contenha ou tenha mantido um pesticida ou produto químico tóxico, não devem ser armazenados, manipulados, esvaziados, descartados ou deixados sem vigilância de maneira que possam representar perigo para pessoas, animais, alimentos ou poluir o abastecimento de água ou a via navegável.

²¹ O Conselho (Pesticides and Toxic Chemicals Control Board) possui representantes de diversos órgãos governamentais e não governamentais. Tem como função o controle e registro dos produtos perigosos. (<http://www.ptccb.org.gy>).

138. Qualquer recipiente que contenha, ou tenha contido, qualquer pesticida ou produto químico tóxico, quando armazenado ou transportado, deve levar o rótulo do registrador.

Subparte B - Transporte

139. Os agrotóxicos ou produtos químicos tóxicos não devem ser transportados no mesmo compartimento que pessoas, animais, alimentos ou ração.

140. Os recipientes devem ser protegidos em veículos ou navios durante o transporte por terra, ar ou água de forma a evitar o derramamento.

141. Os aplicadores e comerciantes de agrotóxicos devem garantir que os veículos, próprios ou alugados (leased), para o transporte de agrotóxicos possuam marcações de acordo com o item 144.

142. Qualquer pessoa que transporta mais de 100 quilogramas ou 100 litros de agrotóxicos ou substâncias químicas tóxicas, seja por via aérea, terrestre ou aquática na Guiana deve informar o Conselho, a polícia e os bombeiros sobre o tipo e a quantidade de agrotóxicos ou químicos tóxicos transportados, horários, rota, destino e veículo (s) antes de iniciar o transporte.

143. Qualquer indivíduo que transporte um pesticida ou um produto químico tóxico deve informar imediatamente à autoridade policial, bombeiros, conselho, agência de proteção ambiental e autoridades de saúde mais próximas de qualquer acidente ou derramamento, indicando a quantidade e os nomes dos agrotóxicos ou produtos químicos tóxicos envolvidos no acidente.

144. As placas de informações, juntamente com os rótulos de risco adequados contidas no Sétimo Anexo²², devem ser fixados e exibidos nos veículos que transportam agrotóxicos ou produtos químicos tóxicos.

145. Todos os veículos que transportam agrotóxicos ou produtos químicos tóxicos devem ter a bordo -

(i) kit de primeiros socorros;

(ii) equipamento de limpeza;

(iii) extintor de incêndio;

(iv) vestuário de proteção de emergência;

(v) pessoal treinado na contenção de derramamento (GUYANA, 2000b, p. 143-145, tradução nossa).

Observa-se que a regulamentação da Guiana não menciona requisitos para o transporte internacional. Portanto, o regramento dos procedimentos a serem seguidos quanto à realização do transporte de produtos perigosos fica a cargo da normativa interna.

Já a Guiana Francesa possui regulamentação extensa sobre o tema, provida principalmente da União Europeia. A Diretiva (CE) nº 68/2008, que faz com que os Estados-Partes adotem o ADR como regulamentação, é transposta para o direito nacional francês por

²² O Sétimo Anexo contém os rótulos de risco para os produtos perigosos, definindo as imagens, texto e cores.

meio do Decreto de 29 de maio de 2009 (FRANCE, 2009a). Esse decreto é composto por 27 artigos e quatro anexos, dos quais:

- » Anexo I – contém os anexos A e B do ADR;
- » Anexo II – contém o anexo único do RID;
- » Anexo III – contém o anexo único do ADN;
- » Anexo IV – Contém os apêndices.

Conforme art. 6º da Diretiva (CE) nº 68/2008, os Países-Membros podem requerer à Comissão Europeia revogações de dispositivos específicos do ADR, desde que isso não comprometa a segurança. A Tabela 14 contém as revogações francesas dispostas no Anexo I da diretiva.

Assunto	Teor da legislação	Legislação	Vencimento
Transporte de resíduos de atividades de cuidados de saúde com risco infeccioso, com o nº ONU 3291 e massa igual ou inferior a 15 kg	Isenção das prescrições do ADR relativas ao transporte de resíduos de atividades de cuidados de saúde com risco infeccioso, com o nº ONU 3291, de massa igual ou inferior a 15 kg	Despacho de 1º de junho de 2001 (art. 12)	30 de junho de 2021
Transporte de matérias perigosas em veículos de transporte coletivo de passageiros	Autorização do transporte de produtos perigosos, com exceção dos de classe 7, como bagagem de mão em veículos de transporte coletivo de passageiros: apenas são aplicáveis as disposições relativas à embalagem, marcação e etiquetagem dos volumes. Na bagagem de mão apenas podem ser transportadas mercadorias perigosas para uso pessoal ou uso profissional do próprio. É autorizado o transporte de recipientes de gás portáteis por pessoas com problemas respiratórios, na quantidade necessária para uma viagem.	Decreto de 29 de maio de 2009 (Anexo I, 3.1)	28 de fevereiro de 2022
Transporte por conta própria de pequenas quantidades de produtos perigosos	Dispensa do documento de transporte previsto na secção 5.4.1 para o transporte por conta própria de mercadorias perigosas que não sejam da classe 7, em quantidades que não excedam os limites fixados.	Decreto de 29 de maio de 2009 (anexo I, ponto 3.2.1)	28 de fevereiro de 2022
Transporte rodoviário de amostras de substâncias químicas, misturas e artigos que contêm mercadorias perigosas, para fins de fiscalização do mercado.	Para assegurar a fiscalização efetiva do mercado, a França introduziu um procedimento baseado no sistema aplicável às quantidades limitadas, de modo a garantir a segurança do transporte de amostras que contêm mercadorias perigosas. Como nem sempre é possível aplicar as disposições da Tabela A ²³ , a quantidade máxima para a embalagem interior foi definida de uma forma mais funcional.	Despacho de 12 de dezembro de 2012	1º de janeiro de 2019

Tabela 18 – Revogações Francesas no ADR

Fonte: UE (2008a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

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.

Desse modo, a base utilizada para a classificação e as demais diretrizes e regulamentações sobre produtos perigosos adotadas pelos países devem ser observadas. O Brasil informa que utiliza as Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Manual de Ensaio e Critérios das Nações Unidas (ST/SG/AC.10/11/Rev.5 e Amend.1) por meio da Resolução ANTT nº 5.232/2016. Esse manual contém os critérios, testes, métodos e

²³ A Tabela A do ADR contém a relação numérica de produtos perigosos, com especificações de limite, quantidades, embalagens e tanques para cada um deles.

procedimentos que são utilizados na atualização das Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Regulamento Modelo e no Livro Laranja.

A Guiana Francesa, por meio da UE, utiliza a versão ST/SG/AC.10/1/Rev.19 do Livro Laranja como base para o ADR 2017.

Na Guiana, 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. No entanto, o art. 14 do Regulamento do Capítulo 68:09 menciona:

14. (2) O Conselho é orientado a seguir as proibições de uso de pesticida ou produto químico tóxico pelas decisões de as seguintes agências internacionais -
- (i) Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação;
 - (ii) Registro Internacional de Produtos Químicos Potencialmente Tóxicos;
 - (iii) Convenção de Roterdã sobre o procedimento de consentimento prévio informado aplicado a certos agrotóxicos e substâncias químicas perigosas objeto de comércio internacional;
 - (iv) Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente;
 - (v) Organização Mundial da Saúde (GUYANA, 2000b, p. 75-76, tradução nossa).

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 CIPP²⁴ e do CIV²⁵, 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;

²⁴ Certificado de Inspeção para Transporte de Produtos Perigosos.

²⁵ Certificado de Inspeção Veicular.

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).

Não foi encontrado instrumento normativo que cite os documentos necessários de transporte de produtos perigosos na Guiana. No entanto, destaca-se que há menção sobre documento de licença para importação de agrotóxicos ou químicos tóxicos.

PARTE VIA

IMPORTAÇÃO DE AGROTÓXICOS OU PRODUTOS QUÍMICOS TÓXICOS

135A. Qualquer pessoa que pretenda importar um produto controlado deve enviar ao Conselho/Registrador o pedido de licença que consta no Formulário G do Sexto Anexo, acompanhado da taxa prevista no Terceiro Anexo.

135B. Uma licença de importação emitida pelo Conselho –

(a) deve estar de acordo com o Formulário H do Sexto Anexo;

(b) é válida para uma única importação do produto especificado na licença.

(c) expira seis meses após a data de emissão, com exceção de data de validade anterior que seja especificada;

(d) não pode ser transferido ou renovado.

135C. Se a Conselho decidir recusar um pedido de licença de importação, o Conselho deverá, logo que possível, notificar o requerente por escrito desta decisão e os motivos disso.

135D. Se o Conselho decidir revogar uma licença de importação, este deverá, logo que possível, notificar o titular da licença por escrito desta decisão e os motivos para isto.

135E. (1) O titular da licença de importação deve notificar o Conselho, por escrito, no caso de –

(a) qualquer alteração no produto especificado na licença;

(b) qualquer alteração no nome ou endereço do titular;

(c) qualquer alteração na identidade, nome ou endereço do fornecedor (GUYANA, 2000b, p. 141-142, tradução nossa).

A Guiana Francesa exige os documentos que constam no Capítulo 8.1 do ADR:

8.1.2 Documentos de porte obrigatório em unidades²⁶ de transporte

²⁶ Conforme o item 8.1.1 do ADR, uma unidade de transporte não pode ser composta por mais de um reboque (ou semirreboque).

8.1.2.1 Além dos documentos exigidos em outros regulamentos específicos, os seguintes documentos devem estar a bordo da unidade de transporte:

- (a) Documento de Transporte prescritos no 5.4.1, cobrindo todas os produtos perigosos transportados e, quando apropriado, o certificado do veículo prescrito no 5.4.2;
- (b) As Instruções Escritas prescritas em 5.4.3;
- (c) (Reservado);
- (d) Identificação, incluindo fotografia, de cada membro da tripulação, de acordo com 1.10.1.4

8.1.2.2 Quando as disposições da ADR exigirem os seguintes documentos, estes devem ser também transportados na unidade de transporte:

- (a) O certificado de inspeção técnica do veículo referido em 9.1.3 para cada unidade de transporte ou cada elemento deste;
- (b) O certificado de treinamento do motorista prescrito em 8.2.1;
- (c) Uma cópia da aprovação da autoridade competente, quando exigido em 5.4.1.2.1 (c) ou (d) ou 5.4.1.2.3.3. (UNECE, 2016a, p 563, tradução nossa)

O item 5.4.1 do ADR contém todas as informações que o Documento de Transporte citado no item 8.1.2.1(a) deve conter, sendo:

- a.** Número ONU do produto, bem como seu nome e classificação, quantidade, volume ou massa, seguindo também as regras dispostas no ADR para produtos específicos;
- b.** Nome e endereço do remetente e destinatário;
- c.** Código de restrição, no caso de o veículo passar por túneis;
- d.** Informações extras, determinadas pelo ADR conforme o tipo de produto, sendo eles: lixo (5.4.1.1.3), recipientes pressurizados (5.4.1.1.5), recipientes não limpos (5.4.1.1.6), veículos com compartimento (5.4.1.1.13), substâncias com controle de temperatura (5.4.1.1.15), sólidos (5.4.1.1.17), substâncias de contaminação aquática (5.4.1.1.18) e conforme as classes de produtos (5.4.1.2).

Conforme o item 5.4.3 do ADR, a instrução por escrito mencionada no item 8.1.2.1 (b) refere-se ao documento que contém instruções a serem seguidas em situação de emergência ou acidente. Essas instruções devem ser fornecidas para a tripulação pelo transportador. Ele deve assegurar que toda tripulação do veículo entenda e seja capaz de realizar as instruções contidas no documento de forma adequada.

A análise da legislação apresentada infere disparidades entre os países objeto deste relatório, principalmente quando se compara a Guiana ao Brasil e à Guiana Francesa. O Brasil apresenta vasta regulamentação baseada no Livro Laranja e alinhada com o estabelecido pelo Mercosul. A Guiana se limita ao regulamento nacional, que carece de informações mais precisas no que concerne ao transporte rodoviário de produtos perigosos. Já a Guiana Francesa, por fazer parte da União Europeia, possui uma das legislações mais atualizadas e completas sobre o tema.

A Tabela 19 apresenta as normativas analisadas para o tema produtos perigosos.

FONTE	NORMA OU ARTIGO	
ATIT	Capítulo 1 – art. 8°	
	Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994	
	Decisão Mercosul/CMC nº 14/1994	
Mercosul	Decisão Mercosul/CMC nº 8/1997	
	Decisão Mercosul/CMC nº 32/2007	
	Resolução Mercosul/GMC nº 10/2000	
	Resolução Mercosul/GMC nº 6/1998	
	European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)	
União Europeia	Diretiva (CE) nº 68/2008	
	Decisão do Conselho nº 98/1993	
	Decreto-Lei nº 2.063/1983	
	Decreto nº 96.044/1988	
	Decreto nº 875/1993	
	Decreto nº 1.797/1996	
	Decreto nº 5.561/2005	
Brasil	Decreto nº 8.964/2017	
	Lei nº 10.233/2001	
	Portaria MT nº 22/2001	
	Resolução ANTT nº 420/2004	
	Resolução ANTT nº 3.665/2011	
	Resolução ANTT nº 5.232/2016	
	Resolução ANTT nº 5.581/2017	
	Resolução Contran nº 168/2005	
	Guiana	Capítulo 68:09 das Leis da Guiana - Ato de Controle de agrotóxicos e químicos tóxicos
		Regulamento do Capítulo 68:09 das Leis da Guiana
Despacho de 1° de junho de 2001		
Guiana Francesa	Despacho de 12 de dezembro de 2012	
	Decreto de 29 de maio de 2009	

Tabela 19 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

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).

Com relação ao Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana (Decreto nº 5.561/2005), o art. 9. do Anexo I diz:

ARTIGO 9 - Os veículos e instalações fixas (oficinas mecânicas e depósitos) habilitados por uma das Partes Contratantes serão reconhecidos como aptos para a prestação de serviço pela outra Parte Contratante sempre que, em relação aos veículos, as dimensões, os pesos máximos e demais requisitos técnicos se ajustem aos preceitos que vigorem na outra Parte Contratante ressalvado o disposto no Artigo 16²⁷ do Acordo. (BRASIL, 2005c, não paginado).

Já o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas (Decreto nº 8.964/2017) trata sobre as características dos veículos no art. A24:

ARTIGO A24 - Características dos veículos

Os veículos e instalações fixas habilitados por uma das Partes serão reconhecidos como aptos para a prestação de serviços pela outra Parte desde que, no tocante aos veículos, as dimensões e pesos máximos e outras exigências técnicas se adaptem aos preceitos em vigor no território da outra Parte, sob reserva dos dispositivos do artigo 12 do Acordo e do artigo A22 do presente Anexo. (BRASIL, 2017e, 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.

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

²⁷ O art. 16 do Decreto nº 5.561/2005 e art. 12 do Decreto nº 8.964/2017 versam sobre as autorizações especiais.

No Brasil, a Resolução Contran nº 359/2010 atribui ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) competência para a inspeção, e 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.

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, encontrar-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.

Em dezembro de 2017 foi publicada a Resolução Contran nº 716/2017 definindo que, os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal terão um prazo até 31 de dezembro de 2019 para implantar o Programa de Inspeção Técnica Veicular em sua área de circunscrição (art. 5º, §1). A operação da inspeção poderá ser realizada diretamente pelo órgão público, ou indiretamente por pessoa jurídica de direito público ou privado previamente credenciada (art. 5º, §2).

Conforme o art. 11 da mesma resolução, a inspeção deve ser realizada de dois em dois anos, sendo pré-requisito para o licenciamento anual. Ficarão isentos, durante três anos, veículos novos de categoria particular até sete passageiros. Para os outros veículos, a inspeção será (art. 11, 4º):

- a) semestral, para os veículos destinados ao transporte escolar;
- b) anual, para os veículos utilizados no transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros;
- c) anual, para as combinações de veículos de carga com peso superior a 57 toneladas.

No que concerne à Guiana, pouca coisa foi encontrada com relação a inspeção técnica veicular, há menção no Capítulo 51:02 (ato sobre veículos automotores e tráfego rodoviário) das Leis da Guiana, no item 14 sobre o *Certificate of fitness*.

14. Certificado de aptidão (Certificate of fitness) para veículos motorizados.

(1) O pedido de certificado de aptidão para veículos motorizados deve ser feito ao agente certificador e deve ser acompanhado de taxa;

Com exceção de -

(a) para um segundo pedido, no mesmo ano, para o mesmo veículo, não será necessária nenhuma taxa;

(b) não será cobrada nenhuma taxa para a inspeção de qualquer veículo a motor que seja propriedade do Governo, de qualquer conselho municipal, de uma autoridade local que tenha sido isenta do pagamento de taxas;

(2) Se, após a inspeção, o agente certificador considerar que o veículo está em conformidade com as condições prescritas, deve-se emitir um certificado de aptidão para o veículo durante período considerado pelo agente;

(3) A Autoridade de Licenciamento pode, em qualquer momento, revogar ou suspender um certificado de aptidão se, segundo o parecer de um agente certificador, lhe parecer que o veículo a motor deixou de cumprir qualquer das condições prescritas;

(4) o Agente certificador pode emitir um certificado de aptidão, sem inspeção, se estiver convencido de que o veículo está em conformidade com as condições prescritas. (GUYANA, 1940 tradução nossa).

Foram encontradas informações sobre a inspeção de veículos nos procedimentos para o registro de novos veículos. Segundo a Guyana Revenue Authority, o processo de registro exige que o veículo seja inspecionado.

Tanto o Capítulo 51:02 das Leis da Guiana, como a Guyana Revenue Authority não trazem mais informações além das destacadas. Nenhum outro regulamento foi encontrado quanto aos itens inspecionados e dos detalhes da inspeção.

Na Guiana Francesa, conforme regulamentos da União Europeia, existem dois tipos de inspeção: inspeções periódicas e pontuais na estrada.

Conforme a Diretiva 2014/45/UE, transposta para o direito nacional francês pelo Decreto nº 208/2017, todos os veículos e reboques devem ser sujeitos a inspeção periódica. Essa legislação permite verificar se todos os veículos que circulam na UE se encontram em conformidade com a regulamentação técnica em vigor e se continuam a satisfazer as normas de segurança previstas.

Os centros de inspeção, bem como os inspetores devem ser aprovados pelas respectivas autoridades competentes (art. 12). As inspeções devem ser efetuadas utilizando as técnicas e os equipamentos atualmente disponíveis, sem recorrer a ferramentas para desmontar ou remover qualquer parte do veículo (art. 6º).

A frequência das inspeções varia conforme a categoria²⁸ do veículo (art. 5º):

²⁸ Categoria M1 — veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de passageiros e da sua bagagem, com oito lugares sentados, no máximo, além do lugar sentado do condutor.

Categorias M2 e M3 — veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de passageiros e da sua bagagem, com mais de oito lugares sentados, excluindo o lugar sentado do condutor.

Categoria N1 — veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de cargas, com massa máxima inferior a 3,5 toneladas.

Categoria N2 e N3 — veículos a motor concebidos e fabricados essencialmente para o transporte de cargas, com massa máxima superior a 3,5 toneladas.

Categorias O3 e O4 — reboques concebidos e fabricados para o transporte de cargas ou de passageiros, e para acomodar pessoas, com massa máxima superior a 3,5 toneladas. (UE, 2014)

1. Os veículos devem ser submetidos a inspeção técnica pelo menos com a seguinte periodicidade, sem prejuízo do prazo de flexibilidade aplicado nos Estados-Membros nos termos do nº 3:

- a) Veículos das categorias M1 e N1: quatro anos a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente de dois em dois anos;
- b) Veículos da categoria M1 utilizados como táxis ou ambulâncias e veículos das categorias M2, M3, N2, N3, O3 e O4: um ano a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente todos os anos;
- c) Veículos da categoria T5 cuja utilização seja principalmente na via pública para efeitos de transporte rodoviário comercial de cargas: quatro anos a contar da data da primeira matrícula, e posteriormente de dois em dois anos. (UE, 2014a, não paginado, tradução nossa).

A frequência pode ser modificada, nos seguintes casos:

- a) Depois de um acidente que tenha afetado os principais componentes de segurança do veículo.
- b) No caso de alteração ou modificação de sistemas e componentes do veículo.
- c) Na mudança do titular do certificado de matrícula do veículo.
- d) Quando o veículo atingir os 160,000 km.

No caso de aprovação na inspeção, a autoridade competente deve apresentar um comprovante, tal como uma indicação no documento de matrícula do veículo, um adesivo, um certificado ou qualquer outra informação facilmente acessível, de que o veículo foi aprovado na inspeção (art. 10).

O Anexo I da Diretiva 2014/45/UE contém os itens nos quais a inspeção deve incidir, sendo eles:

- a) Identificação do veículo;
- b) Freios;
- c) Direção;
- d) Visibilidade;
- e) Equipamento de iluminação e componentes do sistema elétrico;
- f) Eixos, rodas, pneus e suspensão;
- g) Estrutura;
- h) Emissões.

No caso das inspeções complementares aos veículos de transporte de passageiros das categorias M2 e M3, são avaliados:

- a) Portas de entrada e saída;
- b) Saídas de emergência;
- c) Sistema de ventilação e aquecimento;
- d) Bancos de passageiros;

- e) Banco do condutor;
- f) Dispositivos de iluminação interior;
- g) Escadas e degraus;
- h) Sistema de comunicação de passageiros;
- i) Requisitos relativos ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida;
- j) Instalações sanitárias.

O Anexo I traz ainda uma tabela contendo o método de avaliação, as possíveis falhas dos itens, as razões da reprovação e a avaliação das deficiências de forma clara.

Já a Diretiva 2014/47/UE, transposta para o direito nacional francês pelo Despacho de 8 de junho de 2017, trata sobre a inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União Europeia. Esse tipo de inspeção só é aplicado em veículos das categorias M2, M3, N2, N3, O3 e O4.

Na inspeção na estrada de um veículo, o responsável pela inspeção pode (art.10):

- a) verificar o último certificado de inspeção técnica e o último relatório de inspeção, conservados a bordo, ou os comprovativos eletrônicos desses documentos;
- b) avaliar visualmente o estado técnico do veículo;
- c) efetuar uma avaliação visual das condições da carga do veículo;
- d) efetuar a inspeção por qualquer método considerado adequado, submeter o veículo a uma inspeção técnica minuciosa na estrada ou requerer que as deficiências sejam corrigidas.

Ressalta-se que a inspeção veicular é feita no país de origem do transportador e, uma vez certificada sua conformidade, deve ser aceita pelos países signatários dos acordos. Ambos os Acordos com as Guianas trazem dispositivos semelhantes quanto ao tema. Conforme o art. 10, Anexo I, do Decreto nº 5.561/2005 (Guiana) e art. A25 do Decreto nº 8.964/2017 (Guiana Francesa), cada parte reconhece à outra o direito de exercer inspeção mecânica e técnica dos veículos habilitados, bem como de impedir a prestação de serviço de todo veículo que não ofereça as condições de segurança exigidas.

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

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

6.5.1 Itens obrigatórios dos veículos

O Mercosul tem na Resolução Mercosul/GMC nº 6/1992 o fundamento normativo para a harmonização das normas técnicas quanto à segurança veicular. O Anexo I da resolução, Item 3, traz informações referentes aos dispositivos de:

- a) cinto de segurança;

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

No Brasil, o art. nº 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) lista os equipamentos obrigatórios a serem estabelecidos pelo Contran:

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

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

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

IV - (VETADO);

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

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

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

Cabe ao Contran disciplinar o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinar suas especificações técnicas. Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e 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:

- I)** Nos veículos automotores e ônibus elétricos:
1. para-choques, dianteiro e traseiro;
 2. protetores das rodas traseiras dos caminhões;
 3. espelhos retrovisores, interno e externo;
 4. limpador de para-brisa;
 5. lavador de para-brisa;
 6. pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor;
 7. faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;
 8. luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;
 9. lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
 10. lanternas de freio de cor vermelha;
 11. lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha;
 12. lanterna de marcha à ré, de cor branca;
 13. retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha;
 14. lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca;
 15. velocímetro;
 16. buzina;
 17. freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
 18. pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
 19. dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo;
 20. extintor de incêndio;
 21. registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, nos veículos de transporte e condução de escolares, nos de transporte de passageiros com mais de dez lugares e nos de carga com capacidade máxima de tração superior a 19 t;
 22. cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
 23. dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, naqueles dotados de motor a combustão;
 24. roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;
 25. macaco, compatível com o peso e a carga do veículo;
 26. chave de roda;
 27. chave de fenda ou outra ferramenta apropriada para a remoção de calotas;
 28. lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim o exigirem;
 29. cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e carga.
- II)** Para os reboques e semirreboques:
1. para-choque traseiro;
 2. protetores das rodas traseiras;
 3. lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;

4. freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes, para veículos com capacidade superior a 750 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.

Com relação a Guiana, não foram encontrados normativos listando os itens obrigatórios dos veículos.

Na Guiana Francesa, a Diretiva 2007/46/CE, transposta para o direito nacional francês pelo Decreto nº 497/2009, confere aos países da UE um quadro jurídico comum para a homologação de veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nos veículos. Já o Regulamento 2009/661/CE altera a Diretiva 2007/46/CE com a finalidade de cumprir uma série de regulamentos da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE).

O Regulamento 2015/166/UE, que complementa o Regulamento 2009/661/CE, estabelece regras de execução relativas aos procedimentos específicos, requisitos técnicos e ensaios dos itens veiculares. Ele traz, no Anexo IV, a lista dos regulamentos UNECE aplicáveis a título obrigatório. Já o apêndice traz uma tabela informando a correspondência dos regulamentos UNECE com as antigas diretivas da UE.

Durante a análise foi possível notar diferenças na abordagem e na nomenclatura dos itens obrigatórios entre os países, bem como a falta de regulamentação com relação à Guiana. A Tabela 20 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: No Brasil são regulamentados o cobrimento, as dimensões, as cores e o local de fixação. Na Guiana Francesa, o regulamento UNECE define especificações de material, resistência, dimensões, e testes para ângulos de iluminação conforme as cores do material refletivo. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » Iluminação dos controles: O Brasil regula a localização, a identificação e a iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas-piloto. Na Guiana Francesa, o regulamento UNECE define a localização, a identificação, a iluminação, as cores, os símbolos e as funções. Não foi encontrado dispositivos semelhantes na Guiana.
- » Sistema de iluminação e sinalização: O Brasil define quantidade, cor, intensidade luminosa, entre outros. Na Guiana Francesa, há diversas normativas UNECE, trazendo definições quanto a quantidade, cor, intensidade luminosa, consumo, entre vários outros aspectos para diversos tipos de lâmpadas e funções. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » Assentos e cinto de segurança: Obrigatoriedade de uso do cinto de segurança em todos os países analisados.
- » Saídas de emergência: A normativa brasileira regula as dimensões, a identificação, a localização, e o dispositivo para destruição dos vidros em janelas de emergência de veículos. A Guiana

Francesa, por meio de normativas UNECE, regula um número mínimo de saídas de emergência, de posição e de dimensões. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.

- » *Kit primeiros socorros*: Não exigido no Brasil. A legislação francesa, aplicável na Guiana Francesa, diz ser necessário o *kit* de primeiros socorros em locais de trabalho, sendo assim, os veículos de uso profissional devem possuir o *kit*. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » *Extintores*: Tanto no Brasil como na Guiana Francesa a norma é completa nesse aspecto, o uso é obrigatório para veículos de cargas e passageiros, as normativas regulam a quantidade, o tipo e a capacidade mínima dos extintores. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » *Velocímetro e controle de registro de velocidade*: No Brasil o tacógrafo é exigido no transporte escolar, em veículos de passageiros com mais de dez lugares e de carga com peso bruto superior a 4,5 t. Na Guiana Francesa, o instrumento é exigido em veículos de carga com peso superior a 3,5 t e em veículos de passageiros que transportem mais de nove pessoas, podem ser tanto digitais, como analógicos. Não há menção na legislação da Guiana com relação ao uso de tacógrafos, apenas há menção com relação ao bom funcionamento do velocímetro.
- » *Air bag*: Obrigatório no Brasil para veículos leves. Na Guiana Francesa, conforme regulamento europeu, o dispositivo é obrigatório em todos os veículos. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » *Para-choques*: Normas detalhadas no Brasil e na Guiana Francesa. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » *Espelhos retrovisores*: A norma brasileira referencia regulamentos da UNECE (válido também para a Guiana Francesa) para a especificação técnica dos espelhos, além disso, estabelece requisitos para o desempenho, fixação e instalação dos espelhos. A Guiana apenas menciona a obrigatoriedade.
- » *Limpador de para-brisa*: A norma brasileira referencia regulamento europeu (utilizado também na Guiana Francesa) para a especificação técnica dos limpadores de para-brisa, estabelecendo ainda procedimentos de ensaio e relação de dimensões do dispositivo. A Guiana apenas menciona que os limpadores devem trabalhar de maneira eficiente.
- » *Buzina*: A normativa brasileira limita o índice sonoro da buzina. A Guiana Francesa, por meio das normativas europeias, possui norma completa de especificações técnicas do aparato. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » *Roda sobressalente*: O Brasil e a Guiana Francesa/Europa possuem normativa detalhada quanto ao assunto. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » *Equipamentos para reparo*: O macaco, a chave de roda, a chave de fenda e o triângulo de sinalização são de porte obrigatório no Brasil. O colete refletivo e o triângulo são exigidos na Guiana Francesa. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » *Pneus*: No Brasil, os pneus devem estar em conformidade com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). A normativa europeia regulamenta ensaios conforme categoria de velocidade, dimensões e profundidade dos sulcos. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » *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 Guiana Francesa/Europa define as especificações técnicas gerais, os ensaios e solicitação de certificação para vidros usados nos veículos. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » *Tanque*: o Brasil regulamenta a instalação de tanques suplementares. A Guiana Francesa/Europa apresenta regulamento com as especificações mínimas, testes e modificações dos tanques. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.

- » Fixação de cargas: No Brasil há normas quanto à fixação de contêineres, toras de madeira bruta, sólidos a granel e para cargas amarradas. Na Guiana Francesa a normativa traz uma tabela das normas técnicas aplicáveis para o cálculo de forças de amarração, pontos de amarração, resistência da estrutura, cintas e correias, correntes, cabos, contêineres, caixas móveis, escoras e acondicionamento. Não foi encontrada norma semelhante na Guiana.
- » Sistema de freios e freio ABS: No Brasil e na Europa (Guiana Francesa) o ABS é obrigatório para todos os veículos, as normativas regulamentam ainda especificações e ensaios para aprovação e certificação do sistema de freios. A Guiana apenas menciona que não pode haver defeito nos freios.

ITEM	MERCOSUL	UE / UNECE	BRASIL ²⁹	GUIANA	FRANÇA / GUIANA
Faixas refletivas	Resolução Mercosul/GMC nº 064/2008	Regulamento UNECE nº 3 Regulamento UNECE nº 104	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	-	-
Iluminação dos controles	Resolução Mercosul/GMC nº 083/1994	Regulamento UNECE nº 121	Resolução Contran nº 225/2007	-	-
Sistema de iluminação e sinalização	Resolução Mercosul/GMC nº 083/1994	Regulamento UNECE nº 1 Regulamento UNECE nº 6 Regulamento UNECE nº 7 Regulamento UNECE nº 8 Regulamento UNECE nº 19 Regulamento UNECE nº 20 Regulamento UNECE nº 23 Regulamento UNECE nº 31 Regulamento UNECE nº 37 Regulamento UNECE nº 38 Regulamento UNECE nº 48 Regulamento UNECE nº 91 Diretiva 76/756/CEE	Resolução Contran nº 227/2007 Resolução Contran nº 294/2008 Resolução Contran nº 667/2017	-	-
Assentos e cinto de segurança	Resolução Mercosul/GMC nº 026/1994 Resolução Mercosul/GMC nº 027/1994	Regulamento UNECE nº 14 Regulamento UNECE nº 16 Regulamento UNECE nº 17 Regulamento UNECE nº 25 Regulamento UNECE nº 80 Diretiva 76/115/CEE	Lei nº 9.503/1997 (art. 105, I) Resolução Contran nº 48/1998 Resolução Contran nº 445/2013 (ANEXO I, Item 3)	Capítulo 51:02 (45A a 45D)	-
Saídas de emergência	-	Regulamento UNECE nº 107 (7.6.1.4 a 7.6.1.7)	Resolução Contran nº 445/2013 (ANEXO VIII)	-	-
Kit primeiros socorros	-	-	-	-	Decreto nº 244/2008 (artigo R4224-14)
Extintores	Resolução Mercosul/GMC nº 19/2002	Regulamento UNECE nº 107 (7.5.4.)	Resolução Contran nº 157/2004 Resolução Contran nº 223/2007	-	Despacho de 2 de março de 1995

²⁹ 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	UE / UNECE	BRASIL ²⁹	GUIANA	FRANÇA / GUIANA
			Resolução Contran nº 272/2008 Resolução Contran nº 333/2009 Resolução Contran nº 556/2015		
Velocímetro e controle de registro de velocidade	-	Regulamento UNECE nº 39 Regulamento UNECE nº 89 Diretiva 75/443/CEE Diretiva 92/24/CEE Regulamento (UE) n. 165/2014	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	Capítulo 51:02 (Tabela 3, 41)	Code des transports (art. R3313-9 a R3313-18)
Air bag	-	Regulamento UNECE nº 114 Diretiva 74/297/CEE	Lei nº 9.503/1997 (art. 105, VII) Lei nº 11.910/2008 Resolução Contran nº 311/2009 Resolução Contran nº 394/2011 Resolução Contran nº 597/2016	-	-
Para-choques	-	Regulamento UNECE nº 58 Regulamento UNECE nº 66 Regulamento UNECE nº 93 Diretiva 70/221/CEE Diretiva 2000/40/CE	Resolução Contran nº 593/2016 Resolução Contran nº 674/2017	-	-
Espelhos retrovisores	Resolução Mercosul/GMC032/1994	Regulamento UNECE nº 46 Diretiva 2003/97/CE	Resolução Contran nº 703/2017	Capítulo 51:02 (Tabela 3, 37)	-
Limpador de para-brisa	Resolução Mercosul/GMC nº 30/1994	Diretiva 78/318/CEE	Resolução Contran nº 224/2006	Capítulo 51:02 (Tabela 3, 40)	-
Buzina	-	Regulamento UNECE nº 28 Diretiva 70/388/CEE	Resolução Contran nº 35/1998	-	-
Roda sobressalente	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)	Regulamento UNECE nº 64	Resolução Contran nº 540/2015	-	-
Equipamentos para reparos	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)		Resolução Contran nº 14/1998	-	Decreto nº 754/2008 (art. 19)
Pneus	Resolução Mercosul/GMC nº 065/1992	Regulamento UNECE nº 30 Regulamento UNECE nº 54 Diretiva 92/23/CEE	Resolução Contran nº 558/1980 Resolução Contran nº 62/1998 Resolução Contran nº 492/2014	-	-
Vidro para-brisas	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.5)	Regulamento UNECE nº 43 Diretiva 92/22/CEE	Lei nº 9.503/1997 (art. 11, III) Resolução Contran nº 216/2006 Resolução Contran nº 254/2007 Resolução Contran nº 386/2011	-	-
Tanque	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.4)	Regulamento UNECE nº 34	Resolução Contran nº 181/2005	-	-
Fixação de cargas	-	Diretiva 2014/47/UE (Anexo III)	Lei nº 9.503/1997 (art. 102) Resolução Contran nº 196/2006	-	Despacho de 8 de junho de 2017

ITEM	MERCOSUL	UE / UNECE	BRASIL ²⁹	GUIANA	FRANÇA / GUIANA
			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		
Sistema de freios e freio ABS	Resolução Mercosul/GMC nº 06/1992 (Item 3.10)	Regulamento UNECE nº 13 Regulamento UNECE nº 13H	Resolução Contran nº 380/2011 Resolução Contran nº 395/2011 Resolução Contran nº 519/2015 Resolução Contran nº 535/2015	Capítulo 51:02 (Tabela 3, 36)	-

Tabela 20 – Itens analisados e lista de normas identificadas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

6.5.2 Limites de dimensões e pesos

Com relação aos limites de dimensões e pesos, o Decreto nº 5.561/2005, que aprova o Acordo de transporte rodoviário entre Brasil e Guiana, apenas menciona no art. 14 que, “Cada Parte Contratante manterá a outra informada sobre as dimensões, pesos máximos e demais normas técnicas exigidas em seu território para a circulação interna de veículos” (BRASIL, 2005c, não paginado).

O mesmo dispositivo é encontrado no art. 10 do Decreto nº 8.964/2017, que promulga o Acordo de transporte rodoviário entre Brasil e França, onde “Cada Parte manterá a outra informada das dimensões e pesos máximos e de outras normas técnicas exigidas em seu território para a circulação interna de veículos rodoviários” (BRASIL, 2017e, não paginado).

A Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008, internalizada no Brasil por meio do Decreto nº 7.282/2010, 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 21.

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

Tabela 21 – Limites de peso dos veículos no Mercosul

Fonte: Mercosul (2008c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

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 22.

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 22 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul

Fonte: Mercosul (2008c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

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.

A União Europeia regulamenta os limites de pesos e dimensões por meio da Diretiva 96/53/CE. Os valores se encontram nas Tabela 23 e Tabela 24.

TIPO	LIMITE (T)
Reboques	
Reboque de 2 eixos	18
Reboque de 3 eixos	24
Conjunto de veículos	
Veículo a motor de 2 eixos com reboque de 3 eixos	40
Veículo a motor de 3 eixos com reboque de 2 ou 3 eixos	40
Veículo a motor de 2 eixos com semirreboque de 3 eixos	40
Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos	40
Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte contêiner ISO de 40 pés numa operação de transporte combinado	44
Conjuntos veículo-reboque de 4 eixos, compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um reboque de 2 eixos	36
Veículos a motor	
Veículos a motor de 2 eixos	18
Veículos a motor de 3 eixos	25
Veículos a motor de 4 eixos com 2 eixos direcionadores	32
Ônibus articulados de 3 eixos	28
Peso máximo por eixo	
Eixos simples	10
Eixos duplos	11
Eixos triplos dos reboques e semirreboques	21
Eixo motor	11,5

Tabela 23 – Limites de peso dos veículos na UE

Fonte: UE (1996). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	LIMITE (M)
Comprimento máximo (m)	
Veículo	12
Reboque	12
Conjunto veículo-semirreboque	16,5
Conjunto veículo-reboque	18,75
Ônibus articulado	18
Largura máxima (m)	2,6
Altura máxima (m)	4

Tabela 24 – Limites de dimensões dos veículos na UE

Fonte: UE (1996). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Com relação à Guiana, não foram encontrados normativos que abordem os limites de dimensão e peso dos veículos. Notícias recentes do portal do Government Information Agency (GINA) indicam que o Ministry of Public Infrastructure está trabalhando nas regulamentações

do tema. Conforme informações divulgadas pelo GINA, a Guiana tem passado por muitos problemas na infraestrutura das rodovias, principalmente devido à combinação de sobrepeso dos veículos com a época de chuvas (DPI, 2017a, DPI, 2017b).

Já na França, o assunto é regulamentado pelo art. R312-4 do Código das Estradas. Os limites são apresentados na Tabela 25.

TIPO DE VEÍCULO	LIMITE (T)
Veículo ou reboque de dois eixos	19
Veículo de três eixos ou reboque com três ou mais eixos	26
Veículo com quatro ou mais eixos	32
Ônibus articulado	32
Ônibus biarticulado	38
Veículo mais reboque com, na soma, menos de quatro eixos	38
Veículo mais reboque com, na soma, mais de quatro eixos	44

Tabela 25 – Limites de peso dos veículos na França

Fonte: France (1921). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Destaca-se ainda que, como meio de incentivar o uso de energias alternativas pelos veículos, a França bonifica com uma tonelada além do limite determinado aqueles que usam como combustível o gás, a eletricidade ou outros sistemas de propulsões alternativas (Art. R312-4, IV).

As dimensões dos veículos são regulamentadas no Código das Estradas nos artigos R312-10 a Artigo R312-12 (Tabela 26).

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	LIMITE (M)
Comprimento máximo (m)	
Veículo	12
Reboque e semirreboque	12
Conjunto veículo-semirreboque	16,5
Conjunto veículo-reboque	18,75
Ônibus com dois eixos	13,5
Ônibus com mais de dois eixos	15
Ônibus articulado	18,75
Ônibus biarticulado	24,5
Largura máxima (m)	2,6
Altura máxima (m)	4

Tabela 26 – Limites de dimensões dos veículos na França

Fonte: France (1921). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Nota-se que, a legislação francesa respeita a legislação europeia, tanto para peso como para dimensões, sendo até menos restritiva que a diretiva da UE.

Durante a análise, foram identificadas diferenças de valores e na abordagem das normativas sobre limites de dimensões e pesos dos veículos, principalmente em relação aos tipos e combinações de veículos na Guiana Francesa. Já em relação à Guiana, destaca-se que não foi encontrada menção, nos normativos analisados, sobre limites de peso e dimensões para qualquer tipo de veículo.

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. 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:

- I) CO (g/kWh): 4,0 g/kWh³⁰
- II) HC (g/kWh): 1,1 g/kWh
- III) NO (g/kWh): 7,0 g/kWh
- IV) Partículas (g/kWh): 0,15 g/kWh.

Na Europa os limites de emissão atuais são os que estão definidos no EURO VI (Regulamento UE nº 133/2014), sendo os valores limites:

- I) CO (g/kWh): 1,5 g/kWh
- II) THC (g/kWh): 0,13 g/kWh
- III) NO (g/kWh): 0,40 g/kWh
- IV) NH₃ (ppm): 10 ppm
- V) Partículas (g/kWh): 0,01 g/kWh.
- VI) Número de partículas (#/kWh): $8,0 \times 10^{11}$

No Brasil, destaca-se 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:

- I) Reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores, visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos.
- II) Promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automobilística como também em métodos e equipamentos para ensaios e medições da emissão de poluentes.
- III) Criar programas de inspeção e manutenção para veículos automotores em uso.
- IV) Promover a conscientização da população com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores.
- V) Estabelecer condições de avaliação dos resultados alcançados.
- VI) 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.

³⁰g/kWh (grama por quilowatt-hora) refere-se à massa do poluente emitida por hora por unidade de potência efetiva líquida.

A Resolução Conama nº 403/2008 dispõe sobre a fase P-7 de exigência do PROCONVE para veículos pesados. Assim, os novos limites foram estabelecidos tendo como base valores da EURO V, sendo eles:

- I) CO (g/kWh): 1,5 g/kWh
- II) THC (g/kWh): 0,46 g/kWh
- III) NO (g/kWh): 2,0 g/kWh
- IV) Partículas (g/kWh): 0,02 g/kWh
- V) Opacidade (m-1): 0,5 m-1
- VI) NH3(ppm): 25 ppm.

Um projeto de resolução Conama está em andamento para a implantação da fase PROCONVE P-8 que limita a emissão de poluentes a valores próximos aos exigidos pelo EURO VI (IBAMA, 2017).

Na Guiana, o capítulo VI do Regulamento de Qualidade do ar de 2000 trata sobre o controle de emissões de fontes móveis. O art. 18 diz que a Environmental Protection Agency (EPA) será a responsável por definir os limites de emissão, no entanto, os valores não foram encontrados nos atuais regulamentos da EPA.

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 27.

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

Tabela 27 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul
 Fonte: Mercosul (1996b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Na UE, o Anexo III do Regulamento UE nº 540/2014 traz os valores limites de emissão sonora, divididos em veículos de passageiros e veículos de carga, esses valores são encontrados na Tabela 28 e na Tabela 29, respectivamente.

Categoria de veículo	DB(A)		
	Fase 1 aplicável a partir de 2016	Fase 2 aplicável a novos modelos a partir de 2020	Fase 3 aplicável a novos modelos a partir de 2024
Veículos de transporte de passageiros			
relação potência massa ≤ 120 kW/1 000kg	72	70	68
120 kW/1 000kg < relação potência massa ≤ 160 kW/1 000kg	73	71	69
160 kW/1 000kg < relação potência massa	75	73	71
relação potência massa > 200 kW/1 000kg Número de lugares sentados ≤ 4 Ponto R do lugar sentado do condutor ≤ 450 mm acima do solo	75	74	72
massa ≤ 2 500 kg	72	70	69
2 500 kg < massa ≤ 3 500 kg	74	72	71
3 500 kg < massa ≤ 5 000 kg; potência nominal do motor ≤ 135 kW	75	73	72
3 500 kg < massa ≤ 5 000 kg; potência nominal do motor > 135 kW	75	74	72
potência nominal do motor ≤ 150 kW	76	74	73
150 kW < potência nominal do motor ≤ 250 kW	78	77	76
potência nominal do motor > 250 kW	80	78	77

Tabela 28 – Limites de ruídos para veículos de transporte de passageiros na UE

Fonte: UE (2014c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Categoria de veículo	DB(A)		
	Fase 1 aplicável a partir de 2016	Fase 2 aplicável a novos modelos a partir de 2020	Fase 3 aplicável a novos modelos a partir de 2024
Veículos de transporte de cargas			
massa ≤ 2 500 kg	72	71	69
2 500 kg < massa ≤ 3 500 kg	74	73	71
potência nominal do motor ≤ 135 kW	77	75	74
potência nominal do motor > 135 kW	78	76	75
potência nominal do motor ≤ 150 kW	79	77	76
150 kW < potência nominal do motor ≤ 250 kW	81	79	77
potência nominal do motor > 250 kW	82	81	79

Tabela 29 – Limites de ruídos para veículos de transporte de cargas na UE

Fonte: UE (2014c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

No Brasil, os valores de ruídos são regulamentados pela Resolução Conama nº 272/2000, visualizados na Tabela 30. 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
	com motor de potência máxima inferior a 75 kW (102cv)	77
Veículos para transporte de carga ou de tração com peso bruto total acima de 3.500 kg	com motor de potência máxima igual ou superior a 75 kW (102cv) e que não exceda 150 kW (204cv)	78
	com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204cv)	80

Tabela 30 – Limites de ruídos para veículos no Brasil

Fonte: Conama (2001a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O projeto de resolução Conama da fase PROCONVE P-8 também aborda o tema ruídos, diminuindo os valores limites de ruídos à valores próximos dos exigidos pela UE. (IBAMA, 2017).

Na Guiana, o Regulamento de Gerenciamento de Ruídos de 2000 atribui a EPA a função de definir os limites de emissão de ruídos. No artigo de Poluição Sonora de 2017, a EPA define que nenhuma instalação fixa ou veículo deve exceder os níveis de ruídos apresentados na Tabela 31.

Categoria	Limite no período diurno (DB)	Limite no período noturno (DB)
Residencial	75	60
Industrial	100	80
Comercial	80	65
Construção	90	75
Transportes	100	80
Recreação	100	70
Educação	75	60

Tabela 31 – Limites de ruídos na Guiana

Fonte: EPA (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Na análise das legislações em tela é possível constatar que o Brasil procura harmonizar as normativas ambientais com base na legislação europeia, embora a mudança nos valores limites aconteça de maneira mais lenta. Nota-se, portanto, valores limites diferentes entre a legislação brasileira e a francesa.

Na Guiana, por outro lado, não foram encontrados limites para emissão de poluentes e os limites de ruídos não são específicos para veículos automotores.

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

No que se refere à 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. A Guiana e a Guiana Francesa não são signatárias do ATIT e os acordos bilaterais celebrados com os referidos países servem de base para o transporte internacional com origem ou destino ao Brasil.

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, 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 intermédio das queixas ou denúncias que 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, 2005b) 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, 2005b).

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 ordem, multado sob suposta infração a disposições derivadas do Acordo, poderá ser retido sob pretexto do pagamento de sanção correspondente.

Os arts. 7º, 8º, 9º e 10 tratam da progressão das sanções: caso uma empresa reincida em infração de um mesmo grau dentro do período de um ano, será aplicada a sanção do grau seguinte (art. 7º). Se houver uma segunda infração gravíssima no mesmo período, a empresa terá a Licença Complementar suspensa por um período de 180 dias (art. 8º). Na hipótese de, em um período de 24 meses, a empresa ter sido penalizada em duas oportunidades com a suspensão prevista no art. 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, 2005b).

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, 2005b).

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.

O regime de infrações e sanções aplicável para as operações com a Guiana Francesa está genericamente previsto no Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014, que estabelece, em seu artigo A27:

Infrações e sanções

1. As infrações aos dispositivos legais e regulamentares cometidas pelas empresas de transporte habilitadas serão apuradas, constatadas e sancionadas conforme a legislação da Parte no território onde elas tenham ocorrido, independentemente da jurisdição da empresa de transporte responsável.
2. As sanções, independentemente de sua natureza, serão tomadas após processo que garanta o cumprimento dos direitos da defesa da empresa réu, a qual será informada, após sancionamento, a respeito dos recursos aplicáveis.
3. Sem prejuízo da aplicação dos dispositivos existentes na legislação de cada país, no caso de violação dos dispositivos do Acordo ou do presente Anexo, cometida no território de uma das Partes, o organismo competente de aplicação do país onde o veículo é registrado poderá tomar, ainda, a medida de suspensão, no caso em que:
 - a) A empresa que em 2 (duas) ocasiões, no transcurso de 12 (doze) meses tiver sido sancionada pela Autoridade Competente de um dos países por cometer infrações consideradas gravíssimas em sua legislação nacional de transporte, terá suspensa sua licença de operação por um período de 6 (seis) meses;
 - b) A empresa que no período de 24 (vinte e quatro) meses tiver sido penalizada em 2 (duas) oportunidades com a suspensão prevista no item anterior, será penalizada com a suspensão de sua licença de operação pelo prazo de 5 (cinco) anos.
4. As autoridades que tomaram uma das medidas previstas nas alíneas a) e b) do parágrafo 3 do presente artigo deverão informar às autoridades competentes da outra Parte.
5. Quando a empresa atuada não tiver obrigação de possuir licenças originária e complementar, nos termos do Acordo e deste Anexo, o organismo competente de aplicação do país onde o veículo cometeu a infração informará o organismo competente de aplicação do país onde o veículo é registrado, a fim de que leve a efeito as medidas acima previstas (BRASIL, 2017e, não paginado).

Não foram identificadas normas específicas, aplicáveis ao transporte internacional, regulando a questão das infrações e sanções na Guiana.

6.6.1 Infrações na operação de transporte internacional de passageiros

O Capítulo II do Segundo Protocolo (BRASIL, 2005b) 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, 2005b, 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, 2005b, 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, 2005b, 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, 2005b, não paginado).

No Brasil, 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 esta 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 (ANTT, 2009b). 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 um prazo específico para a interposição de recurso e para comunicação ao país que concedeu a Licença Originária (ANTT, 2016d).

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, 2005b, 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, 2005b, 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, 2005b, 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, 2005b, não paginado).

No Brasil, as infrações relativas ao transporte internacional de cargas, no âmbito do ATIT, estão dispostas e internalizadas no Decreto nº 5.462/2005. Complementarmente, 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.

Assim como para o transporte de passageiros, não foram encontradas normas específicas das Guianas com relação a infrações e sanções na operação do transporte de cargas.

6.6.3 Infrações na operação de transporte de produtos perigosos

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 3.924/2012, 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.

Não foram identificadas normas da Guiana ou Guiana Francesa aplicáveis ao transporte internacional no âmbito das operações com o Brasil.

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 habilitados³¹. 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 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 Declaração de Trânsito Aduaneiro (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).

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 um termo de cooperação e apoio técnico operacional com a Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF). A ANTT também possui convênio com a Receita Federal a fim de garantir a fiscalização do transporte internacional. Através dessa cooperação, é realizada 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 trânsito, 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).

³¹ Pontos habilitados são locais destinados à passagem de veículos. Estes devem ser acordados pelos países signatários do ATIT (Art. 30).

6.6.4.3 Manual Brasileiro de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas

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 (“Manual Brasileiro de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas”), também objeto de análise no presente relatório.

A análise do referido documento teve o objetivo de verificar sua aderência às regras do ATIT. Neste momento, não se pretende esgotar as atividades que serão desenvolvidas na Fase 3 do presente projeto, tendentes à adequação e harmonização, mas busca-se tão somente a 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 (ANTT, 2015e).

O manual analisado orienta ainda sobre a aplicação e o preenchimento das autuações e penalidades cabíveis, tendo por fundamentação jurídica e amparo o ATIT e seu Segundo Protocolo Adicional, aos quais, em uma análise perfunctória, o manual parece estar totalmente aderente (ANTT, 2015e).

6.6.4.4 Manual Brasileiro de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros

Encontra-se também finalizada a minuta das Diretrizes de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros do Mercosul. Este tem como finalidade auxiliar os agentes de fiscalização dos Organismos de Aplicação do ATIT no exercício da fiscalização do transporte rodoviário internacional de passageiros, de acordo com as normas e os procedimentos legais, de modo a uniformizar os procedimentos a serem adotados durante a fiscalização, no âmbito do Mercosul.

O Manual contém tabelas com a descrição das infrações, amparo legal, informações complementares, como bilhete de passagem, *checklist* de documentos de porte obrigatório, embarque e desembarque, encaminhamento de informações, inspeção técnica veicular, informações sobre seguros e entendimentos bilaterais/multilaterais (REUNIÃO ORDINÁRIA DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 2017).

6.7 TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS E PASSAGEIROS

O ATIT regula o transporte internacional por ferrovia em seu Capítulo III, como já exposto detalhadamente em relatórios anteriores, estabelecendo as definições aplicáveis e as regras pertinentes quanto às mercadorias, à forma de cálculo das tarifas e unidade monetária para sua cobrança, aos documentos de transporte e formalidades alfandegárias, aos prazos de expedição, ao transporte e à 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 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. 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 as Resoluções nº 3.694/2011, nº 3.695/2011 e nº 4.348/2014 da ANTT, esta última aprovando o Regulamento do Operador Ferroviário Independente (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 OFI para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária. Salvo melhor juízo, é forçoso concluir, em tal contexto, que a revogação do Decreto nº 8.129/2013 não acabou com a política de livre acesso ao subsistema ferroviário, a qual continua sendo regida pelas resoluções da ANTT que tratam do tráfego mútuo, 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 informação 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, uma vez 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.

A Guiana Francesa não possui malha ferroviária.

Na Guiana, o transporte ferroviário está tratado no Capítulo 49:04 das leis da Guiana (GUYANA, 1931), ato dos Transportes e Portos, que regula as condições gerais aplicáveis à administração ferroviária e ao transporte por ferrovia. Não há, no entanto, normas específicas dispondo sobre o transporte ferroviário internacional.

REFERÊNCIAS

AFD, CEROM, IEDOM, INSEE. **Guiana Francesa - Amapá**: Melhor estruturar os territórios para intensificar os intercâmbios. 2011. Disponível em:

<https://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/15698/1/cerom_gy_Amapa_portugais.pdf>. Acesso em: jan. 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **A Regulação Tarifária no Setor de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP) no Brasil**. 2009a.

Disponível em:

<http://www.aneel.gov.br/arquivos/ppt/A_Regulacao_Tarifaria_no_Setor_de_Transporte_Rodoviario_final.ppt>. Acesso em: nov. 2017.

_____. **Documentos de porte obrigatório durante a prestação do serviço**. [201-]a. Disponível em:

<http://www.antt.gov.br/passageiros/Documentos_de_porte_obrigatorio_durante_a_prestacao_do_servico.html>. Acesso em: maio. 2017.

_____. **Habilitação - TRIC - Compilação de documentos**. [201-]b. Disponível em:

<http://www.antt.gov.br/cargas/Habilitacao_TRIC.html>. Acesso em: jan. 2017.

_____. **Produtos Perigosos**. 2017a. Disponível em:

<http://www.antt.gov.br/cargas/Produtos_Perigosos.html>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Requerimento de licença complementar**: habilitação, renovação e cadastro de representante legal. 2017b. Disponível em:

<http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/instrucoes_lc_habilitacao_renovacao_e_cadastro_de_representante_legal.pdf>. Acesso em: maio. 2017.

_____. **Transporte Multimodal**. [201-]c. Disponível em:

<<http://appweb2.antt.gov.br/carga/multimodal/otm.asp>>. Acesso em: nov. 2017.

_____. **TRIC em números**. 2017c. Disponível em:

<<http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **Vale-Pedágio Obrigatório**. [201-]d. Disponível em:

<<http://appweb2.antt.gov.br/carga/pedagio/valepedagiobrigatorio.asp>>. Acesso em: nov. 2017.

ARAÚJO, M. M. **Resoluções AET**. 4 set. 2014. Disponível em:

<<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/sistema-de-gerenciamento-de-autorizacao-especial-de-transito-siaet/resolucao-aet>>. Acesso em: maio 2017.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Relevamiento consolidado comparativo de las normas vigentes y los compromisos asumidos en el transporte por carretera regional de cargas y pasajeros**. 22 abr. 2003. Disponível em:

<[http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/10bad9a49fdf9a3303256aa70062a7eb/063eed1d61eae9a703256e66006595b3/\\$FILE/156.pdf](http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/10bad9a49fdf9a3303256aa70062a7eb/063eed1d61eae9a703256e66006595b3/$FILE/156.pdf)>. Acesso em: jun. 2017.

BANCO MUNDIAL. **Country Score Card: Guyana 2016**. 2016a. Disponível em:

<<http://data.un.org/en/iso/gy.html>>. Acesso em: fev. 2018.

_____. **Doing Business: Economy rankings**. 2017. Disponível em: <<http://www.doingbusiness.org/rankings>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. **International LPI Global Ranking**. 2016b. Disponível em: <<https://lpi.worldbank.org/international/global>>. Acesso em: jul. 2017.

BANDEIRA, R. M. G. **Sistemas de governo no Brasil, na França e nos Estados Unidos da América**. Fev. 2015. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/a-camara/documentos-e-pesquisa/estudos-e-notas-tecnicas/areas-da-conle/tema6/estudo-sistemas-de-governo-br-fr-e-eua>>. Acesso em: jan. 2018.

BRASIL. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). **Comex Vis: Países Parceiros**. 2017a. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/comex-vis/frame-pais?pais=per>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Ministério da Integração Nacional. **Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. 2005a. Disponível em: <<http://www.mi.gov.br/documents/10157/3773138/III+-+A+Zona+de+Fronteira+-+Intera%C3%A7%C3%B5es+com+os+pa%C3%ADses+vizinhos.pdf/a2416f36-0a5d-496f-8f8f-7467eb4e0a5b>>. Acesso em: maio 2017.

_____. Ministério das Relações Exteriores. 1ª Comissão Brasileira Demarcadora de Limites. **5.0 - Quadros resumo**. [2008]. Disponível em: <<https://sistemas.mre.gov.br/kitweb/datafiles/Pcdl/pt-br/file/Fronteiras/Fran%C3%A7a/Quadro%20Resumo.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **Declaração Conjunta Brasil-Guiana sobre projetos de Infraestrutura**. 2013. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/3524-declaracao-conjunta-brasil-guiana-sobre-projetos-de-infraestrutura>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **Memorando de Entendimento entre Brasil e Guiana sobre projetos de infraestrutura**. 2012. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/3242-memorando-de-entendimento-entre-brasil-e-guyana-sobre-projetos-de-infraestrutura>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **República Cooperativa da Guiana**. 2017b. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/6436-republica-cooperativista-da-guyana>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). **Transporte Ferroviário**. 2017c. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-ferroviario-relevancia.html>>. Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo 2017**. 2017d. Disponível em: <http://dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05/item/download/722_3bc5e7433a0f8b6ae5300bbaf8af2cee.html>. Acesso em: maio. 2017.

BUREAU OF STATISTICS. **Population & Housing Census**. 2012. Disponível em: <<http://www.statisticsguyana.gov.gy/census.html#census2012>>. Acesso em: jan. 2018.

COMMUNAUTÈ D'AGGLOMERATION DU CENTRE LITTORAL (CACL). **Dossier de presse:** Assemblée Plenièr du 15 decembre 2016. Disponível em: <<http://www.cacl-guyane.fr/wp-content/uploads/2016/12/DP-Assemblée-Plenièr-15122016.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

CARIBBEAN COMMUNITY (CARICOM). **Guyana**. 2013. Disponível em: <<https://caricom.org/about-caricom/who-we-are/our-governance/heads-of-government/guyana>>. Acesso em: jan. 2018.

CARIBBEAN EXPORT DEVELOPMENT AGENCY. **Doing Business with French Guiana**. St. Michaels, Barbados. Sept. 2008. Disponível em: <<http://projects.pixldinc.com/carib-export/wp-content/uploads/2013/12/Doing-Business-With-French-Guiana.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). The World Factbook. **South America: Brazil**. 2018a. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/br.html>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. The World Factbook. **South America: Guyana**. 2018b. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/gy.html>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. The World Factbook. **South America: Guyana: Transportation**. 2001. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/gy.html>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. The World Factbook. **Europe: France**. 14 mar. 2018c. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fr.html>>. Acesso em: dez. 2017.

COMPTES ECONOMIQUES RAPIDES DE L'OUTRE-MER (CEROM). **Indicadores econômicos da Guiana Francesa**. Dez. 2017. Disponível em: <http://www.cerom-outremer.fr/IMG/pdf/tdb_cerom_guyane_decembre_2017_portugais.pdf>. Acesso em: jan. 2018.

CURY, P. M. N. Métodos de Direito Comparado: desenvolvimento ao longo do século XX e perspectivas contemporâneas. **Revista de Estudos Constitucionais, Hermenêutica e Teoria do Direito**, São Leopoldo, v. 6, n. 2, p. 176-185, jul./set. 2014. Disponível em: <<http://revistas.unisinos.br/index.php/RECHTD/article/view/rechtd.2014.62.06/4303>>. Acesso em: mar. 2017.

DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT (DEAL). **Le matériel de transport**. 2017a. Disponível em: <http://www.guyane.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/materiel_transport.pdf>. Acesso em: fev. 2018.

_____. **Le transport terrestre**. 2017b. Disponível em: <http://www.guyane.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/transport_terrestre.pdf>. Acesso em: fev. 2018.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER). **Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Âmbito Nacional**. IPR Publ.: Rio de Janeiro, 2000. 44 p. Disponível em: <http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais/manuais/documentos/708_dner-iftrppan.pdf>. Acesso em: nov. 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Notícias. Brasil e França testam funcionamento da ponte sobre rio Oiapoque/AP: Executor da obra e das instalações aduaneiras, DNIT participa de simulação. 19 jan. 2017. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/noticias/brasil-e-franca-testam-funcionamento-da-ponte-sobre-rio-oiapoque-ap>>. Acesso em: nov. 2017

_____. **SNV 2015 - Atualizado até 30/03/2015**. 9 jun. 2014. Última modificação em: 28 maio 2015. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/snv-2014-1>>. Acesso em: jan. 2018.

DEPARTMENT OF PUBLIC INFORMATION (DPI). **Guyana-Brazil land transport link, deep water port market study completed**. 2016. Disponível em: <<http://dpi.gov.gy/guyana-brazil-land-transport-link-deep-water-port-market-study-completed/>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Updated road policy to address overloaded vehicles**. 15 de março. 2017a. Disponível em: <<http://dpi.gov.gy/guyana-brazil-land-transport-link-deep-water-port-market-study-completed/>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Weight control measures to be enacted for vehicles traversing along Hinterland roads**. 7 jul. 2017b. Disponível em: <<http://dpi.gov.gy/weight-control-measures-to-be-enacted-for-vehicles-traversing-along-hinterland-roads/>>. Acesso em: jan. 2018.

ENCYCLOPEDIA BRITANNICA. **Guyana: Culture, History and People - Resources and power**. 2018. Disponível em: <<https://www.britannica.com/place/Guyana/Resources-and-power#toc26781>>. Acesso em: jan. 2018.

EUROPEAN PARLIAMENT. **Economic, social and territorial situation of French Guiana**. 2011. Disponível em: <[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2011/460068/IPOL-REGI_NT\(2011\)460068_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2011/460068/IPOL-REGI_NT(2011)460068_EN.pdf)>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Ministère de L'Europe et des Affaires Étrangères. La France au Brésil. Ambassade de France au Brésil. **La France et le Brésil**. 8 févr. 2018. Disponível em: <<https://br.ambafrance.org/La-France-et-le-Bresil>>. Acesso em: fev. 2018.

FRANCE. **Code de la voirie routière**. 1989. Disponível em: <<http://mola.gov.gy/information/laws-of-guyana/666-chapter-5101-roads/file>>. Acesso em: mar. 2018.

FRANCE. Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. **Acteurs de la route en France**. 21 mars 2017a. Disponível em: <<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/acteurs-route-en-france>>. Acesso em: fev. 2018.

GODOY, A. S. M. **O direito constitucional francês**. Jan. 2008. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/10851/o-direito-constitucional-frances>>. Acesso em: jan. 2018.

GUYANA. Ministry of Legal Affairs. Laws of Guyana Transport and Harbours Act Chapter 49:04. Act 30 of 1931. Disponível em: <<http://mola.gov.gy/information/laws-of-guyana/656-chapter-4904-transport-and-harbours/file>>. Acesso em: fev. 2018.

_____. Road Act. Chapter 51:01. **Laws of Guyana**. Act 11 of 1910. 1910. Disponível em: <<http://mola.gov.gy/information/laws-of-guyana/666-chapter-5101-roads/file>>. Acesso em: mar. 2018.

_____. Ministry of Public Infrastructure. About our Ministry. [2018?]. Disponível em: <<http://www.mopi.gov.gy/about-us>>. Acesso em: mar. 2018.

GUYANA REVENUE AUTHORITY (GRA). **Driving in Guyana - Information**. 2016a. Disponível em: <<http://www.gra.gov.gy/24-traveller-s-information/88-driving-in-guyana-information>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Registration of Goods Vehicles**. 2016b. Disponível em: <<http://www.gra.gov.gy/publications/notices/237-registration-of-goods-vehicles>>. Acesso em: jan. 2018.

INSTITUT D'EMISSION DES DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER (IEDOM). **Guyane 2016**. 2017. Disponível em: <http://www.iedom.fr/IMG/pdf/ra2016_guyane.pdf>. Acesso em: jan. 2018.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Arrondissement**. Définition. 13 oct. 2016a. Disponível em: <<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1912>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Comunne**. Définition. 13 oct. 2016b. Disponível em: <<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1468>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Statistiques. **Panorama Guyane**. 16 nov. 2017. Disponível em: <<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2018914>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Réseau routier en 2010: comparaisons départementales**. 2010. Disponível em: <http://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.insee.fr%2Ffr%2Fthemes%2Ftableau.asp%3Freg_id%3D99%26ref_id%3Dt_5101D>. Acesso em: jan. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (Ibama). **Ibama prorroga prazo para Consulta Pública sobre novas fases dos programas de controle da poluição do ar (Proconve e Promot) para veículos novos**. 16 out. 2017. Disponível em: <http://www.iedom.fr/IMG/pdf/ra2016_guyane.pdf>. Acesso em: jan. 2018.

LUCAS, R. **Understanding the transport industry in Guyana**. 2016a. Disponível em: <<https://www.stabroeknews.com/2016/features/02/28/understanding-transport-industry-guyana-2/>>. Acesso em: jan. 2018.

LUCAS, R. **Understanding the transport industry in Guyana - Part 4**. 2016b. Disponível em: <<https://www.stabroeknews.com/2016/features/03/06/understanding-transport-industry-guyana-part-4/>>. Acesso em: jan. 2018.

NATIONAL DEVELOPMENT STRATEGY. **Chapter 38: Transport Development**. [2000?]. Disponível em: <<http://www.guyana.org/NDS/chap38.htm>>. Acesso em: jan. 2018.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Guyana**. 2017. Disponível em: <<http://data.un.org/en/iso/gy.html>>. Acesso em: jan. 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. **Trade Policy Review Guyana**. 1º out. 2003. Disponível em: <https://docsonline.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S009-DP.aspx?language=E&CatalogueIdList=226791,133538,67461,81614,25979&CurrentCatalogueIdIndex=4&FullTextHash=&HasEnglishRecord=True&HasFrenchRecord=True&HasSpanishRecord=True>. Acesso em: março 2018.

REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA – BRASIL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES PARA A APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA POR RODOVIA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA BOLIVARIANA DA VENEZUELA E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, 5., 29 e 30 de junho de 2005. Santa Elena de Uairén.

Atas... Santa Elena de Uairén, ANTT, 2005. Disponível em:

<http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6242/V_Reuniao_Bilateral_VENEZUELA____BRASIL.html>. Acesso em: jan. 2018.

REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DO ACORDO ENTRE O GOVERNO DO BRASIL E O GOVERNO DA FRANÇA REFERENTE AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGAS, 1., 16 de fevereiro de 2017. Macapá. **Atas...** Macapá, ANTT, 2017. Disponível em:

<http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/51033/I_Reuniao_da_Comissao_Mista_do_Acordo_entre_o_Governo_do_Brasil_e_o_Governo_da_Franca_referente_ao_Transporte_Ro_doviario_Internacional_de_Passageiros_e_Cargas.html>. Acesso em: jan. 2018.

REUNIÃO DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTE DOS PAÍSES DO CONE SUL, 9., 28 maio a 2 jun. 1979. Cochabamba, **Atas...** Cochabamba: [s.n.], 1979. 8 p. [.pdf].

REUNIÃO DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES DOS PAÍSES DO CONE SUL, 17. 10 a 14 de setembro de 1990. **Atas...** 1990. Acesso em: jun. 2017.

_____, 16. 18 a 22 de novembro de 1991. Lima, Peru. **Atas...** 1991. Acesso em: dez. 2017.

REUNIÃO ORDINÁRIA DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 52. 8 a 10 nov. 2017. Florianópolis. **Atas...** Florianópolis: Mercosul, 2017. Disponível em:

<http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/52687/LII_Reuniao_do_SGT_5_Transporte_do_MERCOSUL.html>. Acesso em: jan. 2017

REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5; TRANSPORTES DEL MERCOSUR, 41., 4, 5 y 6 de mayo de 2011. Asunción. **Atas...** Asunción: Mercosur, 2011. Disponível em:

<<http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/65906/Acta+Sub+Grupo+de+Trabajo+5+-+XLI+Reuni%C3%B3n+-+Asunci%C3%B3n+-+2011/e47c917a-9682-4e79-b4f4-d0b1c575245e?version=1.0>>. Acesso em: jan. 2018.

_____, 50. 1 a 3 de junho de 2016. Montevideo, Uruguay. **Atas...** 2016. Disponível em:

<http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/47432/L_Reuniao_Ordinaria_do_Subgrupo_de_Trabalho_n_5__Transporte_.html>. Acesso em: jun. 2017.

REUNIÃO RELATIVA AOS PROJETOS DE ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGAS E PARA O ESTABELECIMENTO DE REGIME ESPECIAL DE COMÉRCIO E DE TRANSPORTE PARA AS LOCALIDADES DE OIAPOQUE (BRASIL) E ST. GEORGES DE L'OYAPOCK (FRANÇA) ENTRE OS GOVERNOS DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E DA REPÚBLICA FRANCESA. 24 a 26 de fevereiro de 2010. Brasília. **Atas...** Brasília: ATIT, 2010.

REUNIÃO TÉCNICA BILATERAL BRASIL - GUIANA, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS E CARGAS ACORDADA NA II REUNIÃO DO COMITÊ DE FRONTEIRA. 13 a 14 de julho de 2011. Boa Vista.

Atas... Boa Vista: ATIT, 2011. Disponível em:

<http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=4448>. Acesso em: dez. 2017.

SILVA, K. S. **Direito Comunitário Europeu: fontes, princípios e procedimentos**. Unijuí: 2005. p. 192-193. Acesso em: fev. 2018.

SISTEMA DE ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR (AliceWeb). Homepage. 2016. Disponível em: <<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>>. Acesso em:

STELZER, J. **União Europeia e supranacionalidade: desafio ou realidade**. 2. ed. Curitiba: Juruá. 2004. p. 71. Acesso em: jan. 2018.

THE GUYANA OFFICE FOR INVESTMENT. **Transportation**. 2018. Disponível em: <<http://goinvest.gov.gy/whyguyana/transportation/>>. Acesso em: jan. 2018.

WESTIN, R. **Balseiros poderão ser indenizados após inauguração de ponte entre Brasil e Guiana Francesa**. 18 jan. 2018. Atualizado em: 30 jan. 2018. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/01/18/balseiros-poderao-ser-indenizados-apos-inauguracao-de-ponte-entre-brasil-e-guianaf>>. Acesso em: fev. 2018.

Normativas

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Deliberação nº 38, de 22 de fevereiro de 2013. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 fev. 2013. Disponível em: <http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Attachments/465816/RESPOSTA_PEDIDO_PORTARIAS%20DNIT.compressed.pdf>. Acesso em: out. 2017.

_____. Resolução nº 18, de 23 de maio de 2002. Fixa os critérios para a divulgação e tramitação de pedidos relativos aos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 maio 2002a. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=98757>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução nº 19, de 3 de junho de 2002. Aprova a compilação dos diversos atos emitidos pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT, relativos à prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros pelas empresas permissionárias e autorizadas. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 jun. 2002b. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=98751>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução nº 161, de 29 de janeiro de 2003. Estabelece a cobrança de emolumentos referentes aos custos para expedição de Licença Originária, Licença Complementar, Autorização de Viagem Ocasional Modificação de Frota, Relatório de Frota Existente, Confirmação de Vigência para Licença Originária e Segunda Via da Licença Originária para empresas de transporte rodoviário de cargas autorizadas a operar no transporte rodoviário Internacional entre os países da América do Sul. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 29 jan. 2003a. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/1161/Resolucao_n__161.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003. Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 jul. 2003b. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=99649>>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolução nº 363, 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: jun. 2017.

_____. Resolução nº 420, de 12 de fevereiro de 2004. Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 maio 2004a. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/1420/Resolucao_n__420.html>. Acesso em: out. 2017.

_____. Resolução nº 579, de 16 de junho de 2004. Dá nova redação aos arts. 1º, 2º e 4º da Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003, que dispõe sobre 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, 22 jun. 2004b. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=100599>>. Acesso em: jan. 2017.

_____. Resolução nº 794, de 22 de novembro de 2004. Dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que tratam a Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto n. 1.563, de 19 de julho de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 nov. 2004c. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/46004/Resolucao_n__5032.html>. Acesso em: 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: 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: 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: 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: 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/exibmlink.php?numlink=1-8-34-2006-09-13-1627>>. Acesso em: 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: 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: 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. 2009b. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4075/Resolucao_n__3075.html>. Acesso em: 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, 13 maio 2011a. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibmlink.php?numlink=217095>>. Acesso em: 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: 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: 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: 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: 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: jun. 2017.

_____. Resolução nº 4.348, de 5 de junho de 2014. Aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente - OFI para a Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas Não Associado à Exploração da Infraestrutura Ferroviária. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 jun. 2014c. Disponível em:

<http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/33794/Resolucao_n__4348.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução 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: 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: 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: 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: 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: 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: jun. 2017.

_____. Resolução nº 5.032, de 3 de março de 2016. Altera o artigo 14 da Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 4 mar. 2016b. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/14259/RESOLUCAO_N__794.html>. Acesso em: jan. 2017

_____. Resolução nº 5.040, de 3 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. 2016c. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/46090/Resolucao_n__5040.html>. Acesso em: 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 mai. 2016d. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/46843/Resolucao_n__5083.html>. Acesso em: 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. 2016e. Disponível em: <<http://onibusbrasil.com/antt/resolucao.php?id=6356>>. Acesso em: 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. 2016f. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/50504/Resolucao_ANTT_n__5_232.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução nº 5.285, de 9 de fevereiro de 2017. Dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 09 fev. 2017d. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/50865/Resolucao_n__5285.html>. Acesso em: 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. 2017e. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/51904/Resolucao_n__5369.html>. Acesso em: 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. 2017f. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/51930/Resolucao_n__5377.html>. Acesso em: out. 2017.

_____. Resolução nº 5.396, de 3 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. 2017g. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/37001/Resolucao_n__4499.html>. Acesso em: nov. 2017.

_____. Resolução nº 5.581, de 22 de novembro de 2017. Altera a Resolução ANTT nº 5.232, de 2016, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e seu anexo. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 nov. 2017h. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/52768/Resolucao_n__5581.html>. Acesso em: jan. 2018.

ASSOCIAÇÃO LATINO AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Acordo de Alcance Parcial nº 8. Acordo de Alcance Parcial para a facilitação do transporte multimodal de mercadorias**. 30 dez. 1994a. Disponível em: <<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacos.nsf/40b43aa8273eeafc032574e10069d74e/13434a7e0c80f4e803256b76004f3ee3?OpenDocument>>. Acesso em: nov. 2017

_____. **ACORDO DE ALCANCE PARCIAL Nº 17 AO AMPARO DO ARTIGO 14 DO TRATADO DE MONTEVIDÉU 1980 CELEBRADO ENTRE ARGENTINA, BRASIL, PARAGUAI E URUGUAI.** 4 jul. 1995a.

Disponível em:

<<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/02b75f399e1d0845032574e1006d18bc/0e8339495176ca2f03256a5d005c197d>>. Acesso em: 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 armonizar las condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por medios terrestres, así como aquellas que regulan la responsabilidad del porteador.** 16 ago. 1995b.

Disponível em: <<http://www.aladi.org/sitioAladi/acuerdos.html>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre. Adopta una norma jurídica única a aplicar en el transporte internacional terrestre.** 1 jan. 1990. Disponível em:

<<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/a0b442a36c50c2d20325682500602655?OpenDocument>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Primer Protocolo Adicional, de 15 de abril de 1994. Regía como Reglamento de infracciones y sanciones. El presente Protocolo ha quedado derogado en virtud del Segundo Protocolo Adicional al AAP.A14TM n. 3, que establece en su Art 14 lo siguiente: "El presente Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones sustituye al que se encontraba en aplicación hasta la fecha, entre los países signatarios".** 15 abr. 1994b. Disponível em:

<<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/c7dbac686fff768f03256825006063a1?OpenDocument>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Segundo Protocolo Adicional, de 16 de fevereiro de 2005. Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones, deja sin efecto el Primer Protocolo Adicional al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.** 16 fev. 2005. Disponível em:

<<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/c59c466e99a4609e03256fab005ccea9?OpenDocument>>. Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP). Resolução nº 17, de 20 de dezembro de 1988. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 1988a.

Disponível em:

<<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=17504>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP). Resolução CNSP nº 341, de 11 de outubro de 2016. Dispõe sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de passageiros e cargas entre o Brasil e a Guiana Francesa, e divulga as condições contratuais deste seguro para veículos matriculados na Guiana Francesa. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 out. 2016a. Disponível em:

<<https://www.editoraroncarati.com.br/v2/Diario-Oficial/Diario-Oficial/RESOLUCAO-CNSP-N%C2%BA-341-DE-11-10-2016.html>>. Acesso em: fev. 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. 2010a. Disponível em:

<<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=27417>>. Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. 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. 1993a. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=133>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). 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: jun. 2017.

_____. Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). 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. 2001a. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/a3p/_arquivos/36_09102008030415.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Resolução nº 403, de 11 de novembro de 2008. Dispõe sobre a nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores PROCONVE para veículos pesados novos (Fase P-7) e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 nov. 2008. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=591>>. Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 out. 1988b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Mensagem nº 181, de 13 de fevereiro de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 fev. 1995a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/Mensagem_Veto/anterior_98/vep-181-95.htm>. Acesso em: nov. 2017.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. 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. 1991a. Disponível em: <<https://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/admissao-temporaria/legislacao/instrucoes-normativas-1/instrucao-normativa-no-56-de-23-08-1991>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. Instrução Normativa SRF nº 60, de 8 de novembro de 1996. Estende aos países do Cone Sul, não integrantes do MERCOSUL, as disposições da Instrução normativa SRF nº 56, 23 ago. 1991. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 nov. 1996a. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=14028f>>. Acesso em: nov. 2017.

_____. Ministério da Integração Nacional. Portaria nº 213, de 19 de julho de 2016. Estabelece o conceito de "cidades gêmeas" nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por estado que se enquadram nesta condição. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 jul. 2016b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D8964.htm>. Acesso em: fev. 2018.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Portaria nº 22, de 19 janeiro de 2001. Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no MERCOSUL. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 jan. 2001b. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/BaseJuridica/Detail.asp?Codigo=5387>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Ministério dos Transportes. Portaria nº 212, de 20 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. 2016c. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/120989142/dou-secao-1-20-07-2016-pg-12>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Norma de Execução CIEF/CSA nº 1, 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. 1991b. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=20127>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 1993b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d0875.htm>. Acesso em: out. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 1995b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1563.htm>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 1996b. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1996/decreto-1797-25-janeiro-1996-444283-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 1996c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d1832.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 1996d. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/D1866.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jun. 2017.

_____. Presidência da República. Decreto nº 2.657, de 3 de julho de 1998. Promulga a Convenção n. 170 da OIT, relativa à Segurança na Utilização de Produtos Químicos no Trabalho, assinada em Genebra, em 25 de junho de 1990. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 jul. 1998b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2657.htm>. Acesso em: jul. 2017. "

_____. Presidência da República. 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. 2001c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2001/D3856.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 2005b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5462.htm>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Presidência da República. Decreto nº 5.561, de 10 de outubro de 2005. Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, celebrado em Brasília, em 7 de fevereiro de 2003. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 out. 2005c. Disponível em: <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=20/07/2016&jornal=1&pagina=12&totalArquivos=56>>. Acesso em: dez. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jun. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jul. 2017.

_____. Presidência da República. Decreto nº 7.282, de 1º de setembro de 2010. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial nº 17 ao Amparo do Artigo 14 do Tratado de Montevideu 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 set. 2010b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/D7282.htm>. Acesso em: nov. 2017.

_____. Presidência da República. Decreto nº 8.083, de 26 de agosto de 2013. Altera o Decreto n. 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26 ago. 2013b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8083.htm>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 2013c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8129.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 2016d. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/D8875.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. Decreto nº 8.964, de 16 de janeiro de 2017. Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 jan. 2017e. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D8964.htm>. Acesso em: dez. 2017.

_____. Presidência da República. Decreto nº 61.867, de 11 de dezembro de 1967. Regulamenta os seguros obrigatórios previstos no artigo 20 do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 mar. 1967. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/d61867.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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, 19 maio 1988c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d96044.htm>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jun. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jun. 2017.

_____. Presidência da República. Decreto-lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983. Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do serviço de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 7 out. 1983. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del2063.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 1995c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc05.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 1995d. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc06.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 1991c. 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.guiado.trc.com.br%2Farquivos%2Fdownload.php%3Farquivos%3Dinstnorm58.pdf&usg=AFQjCNGKg389rM8Je31jiGYtVFOwrrYw_w>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. Lei nº 6.194, de 9 de dezembro de 1974. Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 dez. 1974a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6194.htm>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Presidência da República. Lei nº 8.078, de 11 setembro de 1990. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 fev. 1990c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 1995e. Disponível em: <http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei%208.987-1995?OpenDocument>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jun. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jun. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 2001d. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10209.htm>. Acesso em: nov. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 2001e. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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 n 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: jun. 2017.

_____. Presidência da República. Lei nº 11.910 de 18 de março de 2009. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 mar. 2009c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l11910.htm>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 1974b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6194.htm>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Presidência da República. 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. 2009d. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11975.htm>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jul. 2017.

_____. Presidência da República. 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: jul. 2017.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). 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: 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 mai. 1998b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao035_98.doc>. Acesso em: 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 mai. 1998c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao048_98.doc>. Acesso em: 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: jul. 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: 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, 22 dez. 1999b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao092_99.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução nº 128, de 06 de agosto de 2001. Estabelece a obrigatoriedade de utilização de dispositivo de segurança para prover melhores condições de visibilidade diurna e noturna em veículos de transporte de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 set. 2001. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao128_01.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução 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: jun. 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: 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 mai. 2004a. Disponível em:
<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao048_98.doc>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 mai. 2004b. Disponível em:
<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04_COMPI LADA.pdf>. Acesso em: jan. 2018.

_____. 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: 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: 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: 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: 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: 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: jul. 2017.

_____. Resolução nº 223, de 9 de fevereiro de 2007. Altera a Resolução n. 157/2004, de 22 de abril, do CONTRAN, que fixa as especificações para os extintores de incêndio. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 fev. 2007a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_223.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução nº 224, de 9 de fevereiro de 2006. Estabelece requisitos de desempenho dos sistemas limpador e lavador do para-brisa para fins de homologação de veículos automotores. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 mar. 2007b. Disponível em: <<http://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelink.php?numlink=1-48-34-2006-02-09-224>>. Acesso em: 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. 2007c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_225.pdf>. Acesso em: 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. 2007d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_225.pdf>. Acesso em: 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 2007e. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_238.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução nº 246, de 27 de julho de 2007. Altera a Resolução n. 196, de 25 de julho de 2006, do CONTRAN, que fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras de madeira bruta por veículo rodoviário de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1 ago. 2007f. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_246.pdf>. Acesso em: 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. 2007g. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_247.pdf>. Acesso em: 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. 2007h. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_254.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução nº 272, de 14 de fevereiro de 2008. Altera a redação do art. 9º da Resolução n. 157, de 22 de abril de 2004, do CONTRAN, que fixa especificações para os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 mar. 2008a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_272.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução nº 294, de 17 de outubro de 2008. Altera a Resolução n. 227/2007, de 09 de fevereiro, do CONTRAN, que estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 out. 2008b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_294.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução 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: 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: 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: 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: jul. 2017.

_____. Resolução nº 333, de 6 de novembro de 2009. Restabelece a vigência da Resolução n. 157, de 22 de abril de 2004, dando nova redação ao artigo 8º, que fixa especificações para os extintores de incêndio sendo equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semi-reboque. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 nov. 2009e. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_333_09.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução 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: 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 mai. 2010b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_349_10.pdf>. Acesso em: jul. 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 providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 29 set. 2010c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_359_10.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução nº 366, de 24 de novembro de 2010. Altera dispositivo do Anexo das Resoluções nº 128/2001 e 132/2002, do Conselho Nacional de Trânsito CONTRAN, que tratam do uso obrigatório de película refletiva. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 nov. 2010d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_366_10.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução 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: jun. 2017.

_____. Resolução nº 386, de 2 de junho de 2011. Dá nova redação aos artigos 4º e 5º da Resolução CONTRAN n. 254/2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 7 jun. 2011b. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolu%C3%A7%C3%A3o%20386.2011.pdf>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução nº 394, de 13 de dezembro de 2011. Altera a Resolução 311, de 03 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva – “Air Bag”. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 2011c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_394_11.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução 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: jul. 2017.

_____. Resolução nº 406, de 12 de junho de 2012. Altera a Resolução n. 92, de 4 de maio de 1999, que dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO%20406.2012.pdf>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução 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 mai. 2013a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_441_13.pdf>. Acesso em: 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: 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: jun. 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: jun. 2017.

_____. Resolução nº 499, de 28 de agosto de 2014. Altera a Resolução CONTRAN n. 441, de 28 de maio de 2013, que dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional, concedendo prazo para exigência de lona ou dispositivo similar no transporte de cana-de-açúcar e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 set. 2014b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_441_13.pdf>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução 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: 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: 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: jul. 2017.

_____. Resolução nº 535, de 17 de junho de 2015. Altera a Resolução CONTRAN n. 380, de 28 de abril de 2011, a qual dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas – ABS. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 jun. 2015c. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5352015.pdf>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução 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: 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: 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: 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: 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: 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: 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 mai. 2016a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_224.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução nº 597, de 24 de maio de 2016. Altera a Resolução CONTRAN n. 311, de 03 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva - Air Bag. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 mai. 2016b. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao59720162.pdf>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução nº 631, de 30 de novembro de 2016. Altera a Resolução CONTRAN n. 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30 nov. 2016c. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6312016.pdf>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução 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: jul. 2017.

_____. Resolução nº 645, de 14 de dezembro de 2016. Altera o Anexo I da Resolução CONTRAN n. 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações de fabricação e instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 dez. 2016e. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6452016.pdf>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução 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 dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 maio 2017a. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6672017.pdf>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução nº 674, de 21 de junho de 2017. Altera a Resolução CONTRAN n. 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26 jun. 2017b. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao59720162.pdf>>. Acesso em: jul. 2017.

_____. Resolução 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: 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: nov. 2017.

_____. Resolução nº 716, de 30 de novembro de 2017. Estabelece a forma e as condições de implantação e operação do Programa de Inspeção Técnica Veicular em atendimento ao disposto no art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 8 dez. 2017e. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5561.htm>. Acesso em: jan. 2018.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). 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-rodoviaras/sistema-de-gerenciamento-de-autorizacao-especial-de-transito-siaet/RESOLUO012016DNITCargasIndivisveis.pdf>>. Acesso em: jul. 2017.

ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY GUYANA (EPA). Controlling Noise Pollution. 21 set. 2017. Disponível em: <<https://www.epaguyana.org/index.php/downloads/environmental-education-publications/articles/download/11-articles/91-07-26-noise-pollution-sr>>. Acesso em: jan. 2018.

FRANCE. Arrêté du 12 décembre 2012. Relatif aux critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux et produits de la liste A contenant de l'amiante et au contenu du rapport de repérage. **JORF** n° 302 du 28 décembre 2012. Texte n° 22. 2012. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2012/12/12/AFSP1242167A/jo>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Arrêté du 1er juin 2001. Relatif au transport des marchandises dangereuses par route. **JORF** n° 150 du 30 juin 2001. Texte n° 26. 2001. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000756455>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Arrêté du 2 mars 1995. Relatif à l'équipement en extincteurs des véhicules de transport de marchandises. **JORF** n° 61 du 12 mars 1995. 1995. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000734682&categorieLien=id>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Arrêté du 8 juin 2017. Relatif au contrôle technique routier des véhicules lourds. **JORF** n° 135 du 10 juin 2017. Texte n° 35. 2017b. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000034897720&dateTexte=&categorieLien=id>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Arrêté du 29 mai 2009. Relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres. **JORF** n° 147 du 27 juin 2009. Texte n° 11. 2009a. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=ECE01E336CBBC8C612BB974B733796DD.tplgfr35s_3?cidTexte=JORFTEXT000020796240&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&idJO=JORFCONT000020796181>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Code de la route**. 1921. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20180215>>. Acesso em: dez. 2017

_____. **Code des transports**. 2010. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20180215>>. Acesso em: dez. 2017

_____. **Code monétaire et financier**. 1999. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006072026&dateTexte=20180215>>. Acesso em: jan. 2018

_____. **Communiqué n° 01-03/16 /Cab/Com. 2 de março de 2017**. Caiena. 2017c. Disponível em: <http://www.guyane.gouv.fr/content/download/10219/71080/file/2017_03_02_r%C3%A9union%20transporteurs%20br%C3%A9siliens.pdf>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Constitution du 4 octobre 1958**. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006071194>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Décret n° 1.550 du 17 novembre 2016. Relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du code des transports. **JORF** n° 269 du 19 nov. 2016. Texte n° 10. 2016.

Disponível em:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=23B5F70C9088E437FA126B98701398D2.tplgfr21s_3?cidTexte=JORFTEXT000033419103&dateTexte=20161119>. Acesso em: jan. 2018

_____. Décret n° 16 du 6 janvier 2017. Relatif à la circulation des transports exceptionnels.

JORF n° 7 du 8 janvier 2017. Texte n° 17. 2017d. Disponível em:

<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000033836356&categorieLien=id>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Décret n° 208 du 20 février 2017. Relatif à la nomenclature des véhicules figurant à l'article R. 311-1 du code de la route et à la modification des règles relatives au contrôle technique des véhicules de collection. **JORF** n° 46 du 23 févr. 2017. Texte n° 5. 2017e.

Disponível em:

<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020568319&categorieLien=id>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Décret n° 244 du 7 mars 2008. Relatif au code du travail (partie réglementaire) La partie réglementaire du code du travail fait l'objet d'une publication spéciale annexée au Journal officiel de ce jour (voir à la fin du sommaire). **JORF** n° 61 du 12 mars 2008. Texte n° 32. 2008a. Disponível em:

<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000018254394>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Décret n° 497 du 30 avril 2009. Relatif aux réceptions et homologations des véhicules et modifiant le code de la route. **JORF** n° 103 du 3 mai 2009. Texte n° 2. 2009b. Disponível em:

<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000034073921&categorieLien=id>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Décret n° 754 du 30 juillet 2008. Portant diverses dispositions de sécurité routière.

JORF n° 178 du 1 août 2008. Texte n° 2. 2008b. Disponível em:

<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019274295&categorieLien=id>>. Acesso em: jan. 2018.

GUYANA. **Common Carriers Act. Chapter 48:01. Laws of Guyana. Act 18 of 1916.** 1916.

Disponível em: <<http://mola.gov.gy/information/laws-of-guyana/652-chapter-4801-common-carriers/file>>. Acesso em: fev. 2018.

GUYANA. **Constitution (amendment) (n° 3) Act 2000.** Laws of Guyana. Act 14 of 2000. 2000a.

Disponível em: <[http://parliament.gov.gy/documents/acts/6483-act_14_of_2000_constitution_\(amendment\)_\(no.3\)_act_2000.pdf](http://parliament.gov.gy/documents/acts/6483-act_14_of_2000_constitution_(amendment)_(no.3)_act_2000.pdf)>. Acesso em: mar. 2018.

_____. **Motor Vehicles & Road Traffic Act. Chapter 51:02. Act 22 of 1940.** Laws of Guyana, 1940. Disponível em: <<http://mola.gov.gy/information/laws-of-guyana/891-chapter-5102-motor-vehicles-and-road-traffic/file>>. Acesso em: dez. 2017.

_____. **Motor Vehicles Insurance (Third Party Risks) Act. Chapter 51:03. Laws of Guyana. Act 22 of 1937.** 1937. Disponível em: <<http://mola.gov.gy/information/laws-of-guyana/668-chapter-5103-motor-vehicles-insurance-third-party-risks/file>>. Acesso em: fev. 2018.

_____. **Pesticides and Toxic Chemicals Control Act. Chapter 68:09. Laws of Guyana. Act 13 of 2000.** 2000b. Disponível em: <<http://mola.gov.gy/information/laws-of-guyana/730-chapter-6809-pesticides/file>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulations made under Environmental Protection Act.** 28 de novembro. 2000c. Disponível em: <<https://www.epaguyana.org/index.php/downloads/regulations/download/7-regulations/22-ag-1-epa-air-pollution-regs>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **The Constitution of the Co-operative Republic of Guyana Act. Chapter 1:01. Laws of Guyana. Act 2 of 1980.** 1980. Disponível em: <<http://mola.gov.gy/information/laws-of-guyana/410-chapter-101-the-constitution-of-the-co-operative-republic-of-guyana/file>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **The Official Gazette (Extraordinary) Guiana: Order made under Motor Vehicles Insurance (Third Party Risks) Act.** 13 de dezembro. Georgetown. 2017. Disponível em: <http://www.officialgazette.gov.gy/images/gazettes-files/Extraordinary-Gazete_13Dec2017.pdf>. Acesso em: fev. 2018.

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: 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: jun. 2017.

_____. **Decisão nº 2, de 5 de agosto de 1994. Acuerdo sobre transporte de mercancías 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: jun. 2017.

_____. **Decisão nº 27, de 2 de agosto de 2010. Código aduaneiro do Mercosul.** San Juan. Argentina, 02 ago. 2010. Disponível em: <<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=BF6E1905BFC1D56003257EDD00627E18>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Decisão nº 32, de 28 de junho de 2007. Acordo para a facilitação do transporte de mercadorias perigosas no Mercosul.** Assunção, Paraguai, 28 jun. 2007a. Disponível em: <<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=E31A463384FA9F3E03257598007337D5>>. Acesso em: 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: 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: 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. Disponível 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_At%204_00.doc>. Acesso em: 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=COA6FA5C12891FA2032575B60067CCE8>>. Acesso em: 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: 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: jun. 2017.

_____. **Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do Mercosul. Protocolo de Ouro Preto.** Ouro Preto, Brasil, 17 dez. 1994c. Disponível em:
<http://www.mercosur.int/innovaportal/file/721/1/cmc_1994_protocolo_ouro_preto_es.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 6, de 1º de abril de 1992. Substituição do artigo nº 1 da Resolução nº 9/91.** Buenos Aires, Argentina, 1º abril. 1992a. Disponível em:
<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=F50C56534681DF3C832577D0005AE07C>>. Acesso em: 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: out. 2017

_____. **Resolução nº 10, de 5 de abril de 2000. Instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancías peligrosas en el Mercosur.** Buenos Aires, Argentina, 5 abr. 2000c. Disponível em:
<<https://gestorweb.mercosur.int/files/5955199ac9344912d429b3e1>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 14, de 13 de maio de 2014. Régimen de infracciones y sanciones aplicables por incumplimiento de los límites de peso en vehículos de transporte internacional por carretera en el mercosur.** Caracas, Venezuela, 13 maio. 2014a. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=0DD8DAEE0B504CCD83257CDA0067500A>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução 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: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 15, de 15 de junho de 2016. Criterios para el reconocimiento de límites máximos de residuos de plaguicidas en productos vegetales in natura (derogación de la res. gmc nº 14/95).** Montevideo, Uruguai, 25 jun. 2016. Disponível em:

<<http://www.mercosur.int/innovaportal/v/7661/2/innova.front/resoluciones-2016>>. Acesso em: 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. 2006a. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=6981148D756BA6EF032575980073388A>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 19, 20 de junho de 2002. Regulamento técnico Mercosul de veículos da categoria M3.** Buenos Aires, Argentina, 20 jun. 2002a. Disponível em:

<<http://www.mercosur.int/innovaportal/v/3082/3/innova.front/resoluc%C3%B5es-2002>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 26, 3 de agosto de 1994. Fixação de assentos.** Buenos Aires, Argentina, 03 ago. 1994d. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=20453A7F91CB38EC8325774B00635B78>>. Acesso em: 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, Uruguai, 17 jun. 2011. Disponível em:

<<http://200.40.51.218/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=7EC2D9E92FAAEA608325794F005108AA>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 27, 3 de agosto de 1994. Instalação e uso de cintos de segurança.**

Buenos Aires, Argentina, 03 ago. 1994e. Disponível em:

<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=20453A7F91CB38EC8325774B00635B78>>. Acesso em: 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. 2006b. Disponível em:

<<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/110000-114999/113123/norma.htm>>. Acesso em: out. 2017

_____. **Resolução nº 30, 20 de junho de 1994. Sistema limpador de para-brisas.** Buenos Aires, Argentina, 03 ago. 1994f. Disponível em:
<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM/GestDoc/DocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D83257730006411D4&archivo=RES_030-1994_ES_SisLimpiaparab.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 32, 20 de junho de 1994. Espelhos retrovisores.** Buenos Aires, Argentina, 03 ago. 1994g. Disponível em:
<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/pdf?OpenImageResource>>. Acesso em: jun. 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, Uruguai, 11 dez. 2007b. Disponível em:
<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=C5D06E4416B19006032575980073380E>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 34, de 20 junho de 2002. Standard "Regime de certificação e verificação em pontos de origem/destino" (Revogação da Res. GMC n.02/95).** Buenos Aires, Argentina, 20 jun. 2002b. Disponível em:
<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=5778FFA643F295B3032578FF006B2EC1>>. Acesso em: jun. 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: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 64, de 28 de novembro de 2008. Uso de faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.** Brasília, Brasil, 28 nov. 2008b. Disponível em:
<http://www.mercosur.int/msweb/SM/Actas%20TEMPORARIAS/GMC/2008_ACTA04_LXXIV/LXXIV%20GMC%20Final/Anexo%20III%20Normas%20e%20Projetos%20de%20normas/Res%2064-08%20%20Faixas%20Refletivas_PT.doc>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 65, 15 de dezembro de 1992. Pneumáticos, aros e válvulas.** Montevideo, Uruguai, 15 dez. 1992b. Disponível em:
<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM/GestDoc/DocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D0325771C0061798A&archivo=RES_065-1992_ES_NeumaArosValvu.pdf>. Acesso em: 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. 2008c. Disponível em:
<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=26ED22FB30E1012C0325766A00686B2B>>. Acesso em: 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: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 83, 3 de agosto 1994. Sistema de iluminação e sinalização veicular.** Buenos Aires, Argentina, dez. 1994h. Disponível em:
<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM/GestDoc/DocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D8325774B00640FA7&archivo=RES_083-1994_PT_IllumSe%F1aVehic.pdf>. Acesso em: 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. 1994i. Disponível em:
<<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=D9252D0E118C7B2E83257734006FFB56>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. **Resolução nº 120, de 15 de dezembro de 1994. Seguro de responsabilidad civil del propietario.** Ouro Preto, Brasil, 15 dez. 1994j. Disponível em:
<http://www.sgt4.mercosur.int/es-es/Documents/Res_120_1994.pdf>. Acesso em: 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: jun. 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Recommendations on the Transport of Dangerous Goods: Model Regulations (Twentieth revised edition).** Nova Iorque e Genebra, 2017b. Disponível em:
<https://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev20/20files_e.html>. Acesso em: jan. 2018.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 8, de 21 de abril de 1989. Aprova Condições Gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 abr. 1989. Disponível em:
<<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=16480>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Circular nº 10, de 16 de junho de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 jun. 1995. Disponível em:
<<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=797>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Circular nº 76, de 9 de fevereiro de 1999. Altera a Cláusula 11 – Vigência e Cancelamento do Contrato da Circular SUSEP nº 8/89. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 fev. 1999. Disponível em:
<<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=6790>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Circular 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 Decreto 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: 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: jun. 2017.

_____. Circular nº 421, de 1º de abril de 2011. Estabelece as regras básicas para a comercialização do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C) e disponibiliza, no endereço eletrônico da SUSEP, as condições contratuais do Plano Padronizado deste seguro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1º abr. 2011. Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/textos/circ421.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Circular nº 471, de 28 de junho de 2013. Altera dispositivos da Circular Susep nº 008/1989. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 jun. 2013. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=31125>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Circular 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: jun. 2017.

SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS (SUROC). **Comunicado nº 1, de 6 de novembro de 2017**. 2017. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/COMUNICADO_SUROC__ANTT_N_001__2017.pdf>. Acesso em: jan. 2017

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UNECE). **European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road**. Nova Iorque e Genebra, 2016a. Disponível em: <<https://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2017/17contentse0.html>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Introduction**. [200-]. Disponível em: <<http://www.unece.org/trans/danger/what.html>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 1, 20 march 1958. Uniform provisions concerning the approval of motor vehicle headlamps emitting an asymmetrical passing beam and/or a driving beam and equipped with filament lamps of category R2.** Genebra, Suíça. 1958. Disponível em: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2009/r001r4e_1.pdf>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 3, 2 december 2013. Uniform provisions concerning the approval of retro-reflecting devices for power-driven vehicles and their trailers.** 2013a. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R003r4e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 6, 29 october 2014. Uniform provisions concerning the approval of direction indicators for power-driven vehicles and their trailers.** 2014a. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R006r6e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 7, 22 november 2012. Uniform provisions concerning the approval of front and rear position lamps, stop-lamps and end-outline marker lamps for motor vehicles (except motor cycles) and their trailers.** 2012a. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R007r6e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 8, 7 june 2002. Uniform provisions concerning the approval of motor vehicle headlamps emitting an asymmetrical passing beam or a driving beam or both and equipped with halogen filament lamps (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 and/or H11).** 2002. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r008r4e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 13, 14 january 2008. Uniform provisions concerning the approval of vehicles of categories M, N and O with regard to braking.** 2008. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r013r6e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 13H, 24 february 2014. Uniform provisions concerning the approval of passenger cars with regard to braking.** 2014b. Disponível em: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R13hr3e_.pdf>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 14, 27 november 2012. Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to safety-belt anchorages, ISOFIX anchorages systems and ISOFIX top tether anchorages.** 2012b. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/R014r5e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 16, 26 june 2014. Uniform provisions concerning the approval of: I. Safety-belts, restraint systems, child restraint systems and ISOFIX child restraint systems for occupants of power-driven vehicles; II. Vehicles equipped with safety-belts, safety-belt reminders, restraint systems, child restraint systems and ISOFIX child restraint systems and i-Size child restraint systems.** 2014c. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R016r8.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 17, 26 june 2014. Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the seats, their anchorages and any head restraints.** 2014d. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R017r5e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 19, 2 december 2013. Uniform provisions concerning the approval of power-driven vehicle front fog lamps.** 2013b. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R019r7e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 20, 10 october 2006. Uniform provisions concerning the approval of motor vehicle headlamps emitting an asymmetrical passing beam or a driving beam or both and equipped with halogen filament lamps (H4 lamps).** 2006a. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r020r3e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 23, 20 august 2013. Uniform provisions concerning the approval of reversing and manoeuvring lamps for power-driven vehicles and their trailers.** 2013c. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2013/r023r4e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 25, 26 april 1990. Uniform provisions concerning the approval of head restraints (headrests), whether or not incorporated in vehicle seats.** 1990. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r025r1e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 28, 31 october 1972. Uniform provisions concerning the approval of audible warning devices and of motor vehicles with regard to their audible signals.** 1972. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r028e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 30, 29 march 2007. Uniform provisions concerning the approval of pneumatic tyres for motor vehicles and their trailers.** 2007. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r030r3e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 31, 26 june 2014. Uniform provisions concerning the approval of power-driven vehicle's halogen sealed-beam headlamps (HSB) emitting a European asymmetrical passing beam or a driving beam or both.** 2014e. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2014/R031r3e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 34, 12 november 2015. Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the prevention of fire risks.** 2015a. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R034r3e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 37, 3 july 2012. Uniform provisions concerning the approval of filament lamps for use in approved lamp units of power-driven vehicles and of their trailers.** 2012c. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/R037r7e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 38, 20 august 2013. Uniform provisions concerning the approval of rear fog lamps for power-driven vehicles and their trailers.** 2013d. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2013/R038r3e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 39, 24 january 2018. Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the speedometer and odometer equipment including its installation.** 2018. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2018/R039r2e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 43, 3 april 2017. Uniform provisions concerning the approval of safety glazing materials and their installation on vehicles.** 2017b. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2017/R043r4e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 46, 11 july 2016. Uniform provisions concerning the approval of devices for indirect vision and of motor vehicles with regard to the installation of these devices.** 2016b. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2016/R046r6e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 48, 14 august 2012. Uniform provisions concerning the approval of motor cycles with regard to noise.** 2012d. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/R041r2e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 54, 26 march 2013. Uniform provisions concerning the approval of pneumatic tyres for commercial vehicles and their trailers.** 2013e. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2013/R054r3e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 58, 30 november 2017. Uniform provisions concerning the approval of: I. Rear underrun protective devices (RUPDs); II. Vehicles with regard to the installation of an RUPD of an approved type; III. Vehicles with regard to their rear underrun protection (RUP).** 2017c. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2017/R058r3e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 64, 9 november 2010. Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to their equipment which may include: a temporary-use spare unit, run-flat tyres and/or a run-flat system, and/or a tyre pressure monitoring system.** 2010a. Disponível em:
<<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r064r1e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 66, 22 february 2006. Uniform technical prescriptions concerning the approval of large passenger vehicles with regard to the strength of their superstructure.** 2006b. Disponível em:
<<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r066r1e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 80, 25 october 2011. Uniform provisions concerning the approval of seats of large passenger vehicles and of these vehicles with regard to the strength of the seats and their anchorages.** 2011. Disponível em:
<<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/R080r1e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 89, 31 march 1993. Uniform provisions concerning the approval of: I. Vehicles with regard to limitation of their maximum speed; II. Vehicles with regard to the installation of a Speed Limitation Device (SLD) of an approved type; III. Speed Limitation Devices (SLD).** 1993. Disponível em:
<<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/R89e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 91, 2 december 2013. Uniform provisions concerning the approval of side-marker lamps for motor vehicles and their trailers.** 2013f. Disponível em:
<<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R091r3e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 93, 15 march 1994. Uniform provisions concerning the approval of: I. Front Underrun Protective Devices (FUPD's); II. Vehicles with regard to the installation of an FUPD of an approved type; III. Vehicles with regard to their front underrun protection (FUP).** 1994. Disponível em:
<<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/R093e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 104, 25 march 2010. Uniform provisions concerning the approval of retro-reflective markings for vehicles of category M, N and O.** 2010b. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r104rev.1.e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 107, 20 june 2014. Uniform provisions concerning the approval of category M2 or M3 vehicles with regard to their general construction.** 2014f. Disponível em:
<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R107r6e_01.pdf>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 114, 12 april 2013. Uniform provisions concerning the approval of: i. An airbag module for a replacement airbag system; ii. A replacement steering wheel equipped with an airbag module of an approved type; iii. A replacement airbag system other than that installed in a steering wheel.** 2013g. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r114e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. **Regulation UNECE nº 121, 12 november 2015. Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the location and identification of hand controls, tell-tales and indicators.** 2015b. Disponível em: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R121r2e.pdf>>. Acesso em: jan. 2018.

UNIÃO EUROPEIA (UE). Directiva (CE) nº 1, de 18 de janeiro de 2006, do Parlamento Europeu e do Conselho. Relativa à utilização de veículos de aluguel sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias. **Jornal Oficial da União Europeia**, L33, 10 de julho. 2006. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0001&qid=1518088820544&from=EN>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Decisão do Conselho nº 98, de 1 de fevereiro de 1993. Relativa à celebração, em nome da Comunidade, da Convenção sobre o controle dos movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e sua eliminação (Convenção de Basileia). **Jornal Oficial da União Europeia**, L39, 16 de fevereiro. 1993. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:31993D0098>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Directiva (CE) nº 46, de 5 de setembro de 2007, do Parlamento Europeu e do Conselho. Que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos. **Jornal Oficial da União Europeia**, L263, 9 de outubro. 2007a. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=celex:32007L0046>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Directiva (CE) nº 47, de 3 de abril de 2014, do Parlamento Europeu e do Conselho. Relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE. **Jornal Oficial da União Europeia**, L127, 29 de abril. 2014. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1521565366666&uri=CELEX%3A32014L0047>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Directiva (CE) nº 53, de 25 de julho de 1996, do Conselho. Que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade. **Jornal Oficial da União Europeia**, L235, 17 de setembro. 1996. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A31996L0053>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Directiva (CE) nº 68, de 24 de setembro de 2008, do Parlamento Europeu e do Conselho. Relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas. **Jornal Oficial da União Europeia**, L260, 30 set. 2008a. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A31996L0053>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Directiva (UE) nº 45, de 3 de abril de 2014, do Parlamento Europeu e do Conselho. Relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE. **Jornal Oficial da União Europeia**, L127, 29 de abril. 2014a. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=OJ:L:2014:127:TOC>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Directiva (CE) nº 103, de 16 de setembro de 2009, do Parlamento Europeu e do Conselho. Relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade. **Jornal Oficial da União Europeia**, L263, 7 de outubro. 2009a. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=celex:32007L0046>>. Acesso em: fev. 2018

_____. Regulamento (CE) nº 1.072, de 21 de outubro de 2009, do Parlamento Europeu e do Conselho. Que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias. **Jornal Oficial da União Europeia**, L300, 14 de novembro. 2009b. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A31996L0053>>. Acesso em: dez. 2017

_____. Regulamento (CE) nº 1.073, de 21 de outubro de 2009, do Parlamento Europeu e do Conselho. Que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em ônibus e altera o Regulamento (CE) nº 561/2006. **Jornal Oficial da União Europeia**, L300, 14 de novembro. 2009c. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&qid=1518091605760&from=PT>>. Acesso em: dez. 2017

_____. Regulamento (CE) nº 593, de 17 de junho de 2008, do Parlamento Europeu e do Conselho. Sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Roma I). **Jornal Oficial da União Europeia**, L177, 11 de julho. 2008b. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0864&qid=1518091722952&from=PT>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Regulamento (CE) nº 661, de 13 de julho de 2009, do Parlamento Europeu e do Conselho. Relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados. **Jornal Oficial da União Europeia**, L200, 31 de julho. 2009d. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:32009R0661>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Regulamento (CE) nº 864, de 11 de julho de 2007, do Parlamento Europeu e do Conselho. Relativo a lei aplicável às obrigações extracontratuais («Roma II»). **Jornal Oficial da União Europeia**, L55, 31 de julho. 2007b. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=OJ:L:2011:055:TOC>>. Acesso em: dez. 2017

_____. Regulamento (UE) nº 1.315, de 11 de dezembro de 2013, do Parlamento Europeu e do Conselho. Relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE. **Jornal Oficial da União Europeia**, L174, 26 de junho. 2013a. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1518092628092&uri=CELEX:32013R0549>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Regulamento (UE) nº 133/2014 da Comissão, de 31 de janeiro de 2014. Que altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico, no que se refere aos limites das emissões, a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) nº 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) nº 582/2011 da Comissão. **Jornal Oficial da União Europeia**, L47, 18 de fevereiro. 2014b. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32014R0133&qid=1470319712745>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Regulamento (UE) nº 165, de 4 de fevereiro de 2014, do Parlamento Europeu e do Conselho. Relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários. **Jornal Oficial da União Europeia**, L60, 28 de fevereiro. 2014. Disponível em: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32014R0165>>. Acesso em: jan. 2018.

_____. Regulamento (UE) nº 166, de 3 de fevereiro de 2015, da Comissão. Que completa e altera o Regulamento (CE) nº 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à inclusão de determinados procedimentos, métodos de avaliação e requisitos técnicos e que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (UE) nº 1.003/2010, (UE) nº 109/2011 e (UE) nº 458/2011 da Comissão. **Jornal Oficial da União Europeia**, L28, 4 de fevereiro. 2015. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0166>>. Acesso em: jan. 2018

_____. Regulamento (UE) nº 181, de 16 de fevereiro de 2011, do Parlamento Europeu e do Conselho. Respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de ônibus e que altera o Regulamento (CE) nº 2006/2004. **Jornal Oficial da União Europeia**, L199, 28 de fevereiro. 2011. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32013R1315&qid=1518092102051>>. Acesso em: dez. 2017

_____. Regulamento (UE) nº 540, de 16 de abril de 2014, do Parlamento Europeu e do Conselho. Relativo ao nível sonoro dos veículos a motor e dos sistemas silenciosos de substituição, e que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga a Diretiva 70/157/CEE. **Jornal Oficial da União Europeia**, L158, 25 de maio. 2014c. Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.158.01.0131.01.POR>. Acesso em: jan. 2018

_____. Regulamento (UE) nº 549, de 21 de maio de 2013, do Parlamento Europeu e do Conselho. Relativo ao sistema europeu de contas nacionais e regionais na União Europeia. **Jornal Oficial da União Europeia**, L348, 20 de dezembro. 2013b. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1515583622523&uri=CELEX:32012R0612>>. Acesso em: jan. 2018

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.

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

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

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

Licença Complementar é o ato expedido no Brasil, pelo qual a ANTT, atendidos os termos do ATIT e demais acordos internacionais vigentes, autoriza empresas com sede em outro país à prestação e operação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas, bem como entrada, saída e trânsito de seus veículos no território brasileiro, através de pontos de fiscalização aduaneira.

Dispõe sobre conformidade dos veículos com a Resolução Mercosul/GMC/RES nº 26/11; requer o Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV), conforme condições estabelecidas na Resolução Mercosul/GMC nº 75, de 13 de dezembro de 1997. A Licença Originária não autoriza a empresa a operar antes da obtenção da correspondente Licença Complementar no país de destino ou de trânsito.

Resolução ANTT nº 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, 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, 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, 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.

Estabelece que a Autorização Específica (AE) poderá ser concedida se atendidos os seguintes critérios: (a) apresentação do certificado de verificação metrológica para atestar a capacidade volumétrica do tanque utilizado no transporte de carga líquida; (b) atendimento ao estabelecido na Resolução Contran nº 211/06; e (c) no caso de combinação de veículo de carga, o que prevalece é a data de licenciamento das unidades rebocadas, podendo o trator ter data de licenciamento posterior.

Resolução Contran nº 349, 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, 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, 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 desembarço não for realizado nos pontos de entrada ou saída do País, a concessão do regime especial de trânsito aduaneiro será considerada válida para todos os percursos no território nacional, independentemente de novas concessões. A documentação fiscal e os procedimentos atualmente exigidos dos transportadores deverão adequar-se ao Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, instituído por esta Lei.

Decreto nº 1.563, 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, de 4 de junho de 2009 – Ementa: Dispõe sobre a vigência de Decisões do Conselho do Mercado Comum, Resolução do Grupo Mercado Comum e de Diretrizes da Comissão de Comércio do Mercosul.

A presente Decisão deverá ser incorporada aos ordenamentos jurídicos nacionais dos Estados-Partes do Mercosul.

Normatiza o despacho aduaneiro de mercadorias, estabelecendo normas para o ingresso e saída de mercadorias do território aduaneiro do Mercosul; dentre essas normas consta: controle aduaneiro; declaração de chegada; tratamento a dispensar à mercadoria; descarga; depósito temporário ou provisório de importação.

A presente Decisão também aprova o Convênio de Cooperação, Intercâmbio de Informação, Consulta de Dados e Assistência Mútua entre as Administrações Aduaneiras do Mercosul. Através deste Convênio, as Administrações Aduaneiras se comprometem em prestar assistência mútua entre si, por meio de intercâmbio de informações e consultas necessárias para assegurar a correta aplicação da legislação aduaneira, facilitar o comércio, além de prevenir e reprimir os ilícitos aduaneiros.

Estabelece ainda a Norma de Aplicação sobre a Valoração Aduaneira de Mercadorias. Fica decidido que a base de cálculo do Imposto de Importação será o valor aduaneiro das mercadorias importadas, determinado conforme as normas do Acordo sobre implementação do art. 8º do *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT), assim como as demais disposições relacionadas a ele e procedentes do ordenamento jurídico do Mercosul.

O valor aduaneiro das mercadorias importadas será a base para a aplicação da Tarifa Externa Comum. Fica disposto também os elementos a serem incluídos no cálculo do valor da tarifa aduaneira.

A presente Decisão dispõe ainda sobre a Especificação de Características Técnicas da Infraestrutura Informática para o Intercâmbio Eletrônico de Informações de Operações Aduaneiras, através do Sistema de Intercâmbio de Informação de Registros Aduaneiros (INDIRA).

Normatiza a interconexão entre aduanas dos Estados-Partes, para os sistemas que requeiram transferência parcial ou total de dados, consta também recomendações de aplicação de padrões globais e particulares de cada Estado-Parte.

O Decreto ainda aprova o “Regime Aduaneiro de Bagagem no Mercosul”, dispondo sobre categorias de viajantes; declaração de bagagem; valoração de bagagem; isenções; proibições; exclusões; extravio de bagagem; limites de isenção para bagagem acompanhada; 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, 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, 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 autorizadas 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, 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, 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, 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, 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, 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, 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, de 18 de junho de 2014 – Ementa: 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.

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 205, de 20 de outubro de 2006 – Ementa: Dispõe sobre os documentos de porte obrigatório e dá outras providências.

I – Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), Permissão para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação (CNH) original; II – Certificado de Registro e Licenciamento Anual (CRLV) original. O não cumprimento das disposições desta Resolução implicará nas sanções previstas no art. 232 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

2 Tarifas e pedágios

2.1 CARGAS

2.1.1 Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 2.885, de 9 de setembro de 2008 – Ementa: Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.

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, 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, 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, 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 5.396, 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, 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, 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, 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 219, 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, 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, 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, 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 10, 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, de 22 de novembro de 2001 – Ementa: Dispõe sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional de que trata o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, internalizado por meio do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

Aplicam-se ao Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (RCTR-VI) as condições gerais e o Convênio Mútuo de que trata a Circular Susep nº 8, de 21 de abril de 1989, com a alteração introduzida pela Circular Susep nº 79, de 9 de fevereiro de 1999. Os termos do Convênio Mútuo são de caráter obrigatório, com objetivo de operacionalizar o processo de regulação e liquidação dos sinistros ocorridos no país estrangeiro. Dispõe sobre as obrigações das sociedades seguradoras e do segurado e sobre o pagamento e o recebimento dos valores relativos ao seguro. Contém em anexo modelo do certificado de apólice.

Circular SUSEP nº 488, 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, de 2 de agosto de 1988 – Ementa: Operacionaliza o RCTR-VI.

Resolução CNSP nº 341, de 11 de outubro de 2016 – Ementa: Dispõe sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de passageiros e cargas entre o Brasil e a Guiana Francesa, e divulga as condições contratuais deste seguro para veículos matriculados na Guiana Francesa.

A resolução divulga as condições gerais do seguro obrigatório, coberturas adicionais, e o modelo de certificado.

Fica estabelecido que os veículos matriculados na Guiana Francesa que desejem circular em território brasileiro devem possuir o Seguro RCTR-VI-GF (Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional, para Veículos Matriculados na Guiana Francesa). Coloca-se também que os veículos transportadores de carga devem portar, além do RCTR-VI-GF, o RCTR-C e o RCF-DC.

O anexo I da resolução versa sobre as condições gerais do seguro, determinando o objeto do seguro e risco coberto.

3.3.4 Presidência da República

Decreto-Lei nº 73, de 21 de setembro de 1966 – Ementa: Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências.

Normatiza as operações de seguros privados, institui os órgãos através dos quais o controle do Estado se exercerá, considera operações de seguros privados os seguros de coisas, pessoas, bens, responsabilidades, obrigações, direitos e garantias. Inclui também o sistema de cosseguro, resseguro e retrocessão. Institui o Sistema Nacional de Seguros Privados, o Conselho Nacional de Seguros Privados, a Superintendência de Seguros Privados e a sua respectiva administração e recursos financeiros, o Instituto de Resseguros do Brasil, as sociedades seguradoras e a respectiva legislação aplicável, sua autorização de funcionamento, e operações das sociedades seguradoras. Regula a liquidação das sociedades seguradoras e o regime repressivo. Dispõe sobre os corretores de seguros.

Decreto nº 61.867, 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, 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.

Decreto nº 5.561, de 10 de outubro de 2005 – Ementa: Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, celebrado em Brasília, em 7 de fevereiro de 2003.

O Acordo estabelece as condições para circulação de veículos que transportem cargas e passageiros entre Brasil e Guiana. O Anexo II do Acordo versa sobre o aspecto de seguros, determinando a obrigatoriedade de contratação de seguro, assim como o objeto e valores mínimos de cobertura da apólice.

Decreto nº 8.964, de 18 de janeiro de 2017 – Ementa: Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014.

Ficam colocadas as condições para circulação de veículos que transportem passageiros e cargas entre o Brasil e a Guiana Francesa, departamento ultramarino da França; o Decreto regula, sobretudo, o trânsito de veículos na rodovia pela ponte sobre o rio Oiapoque. São estabelecidas regras relativas às autorizações; regulamentações aplicáveis; deveres da tripulação; informações das partes sobre pesos e dimensões; seguros; entre outros pontos.

Quanto ao aspecto “Seguros”, dispõe-se que será criado um Grupo de Trabalho para discutir questões relacionadas à contratação de seguro obrigatório sobre responsabilidade civil, para o transporte de pessoas e cargas entre os países.

Lei nº 11.482, 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 Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 420, de 12 de fevereiro de 2004 – Ementa: Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

Disposições sobre as classes de produtos perigosos.

Resolução ANTT nº 3.665, 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, 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, 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, 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, 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, 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, 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, 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, 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.

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, de 25 de julho de 2006 – Ementa: Fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras e de madeira bruta por veículo rodoviário de carga.

As toras devem ser transportadas no sentido longitudinal do veículo. Os veículos adaptados ou alterados para o transporte de toras, na forma prevista nesta Resolução, devem ser submetidos à inspeção de segurança veicular em Instituição Técnica Licenciada (ITL) pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, para obtenção de novo Certificado de Registro de Veículos (CRV) e Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV). As madeiras brutas com comprimento igual ou inferior a 2,50 m devem ser transportadas no sentido longitudinal ou transversal sobre a carroçaria do veículo.

Resolução Contran nº 246, 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, de 6 de março de 2009 – Ementa: Estabelece requisitos de segurança necessários à circulação de Combinações para Transporte de Veículos (CTV) e Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas (CTVP).

Estabelece requisitos de segurança necessários à circulação de Combinações para Transporte de Veículos (CTV) e Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas (CTVP). As CTVs e as CTVPs, cujas dimensões excedam aos limites previstos na Resolução Contran nº 210/2006, só poderão circular nas vias portando Autorização Especial de Trânsito (AET), em conformidade com as configurações previstas nos Anexos da resolução.

Resolução Contran nº 441, de 28 de maio de 2013 – Ementa: Dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional.

É permitido apenas para: veículos com carroçarias de guardas laterais fechadas; veículos com carroçarias de guardas laterais dotadas de telas metálicas com malhas de dimensões que impeçam o derramamento de fragmentos do material transportado. As cargas transportadas deverão estar totalmente cobertas por lonas ou dispositivos similares, que deverão cumprir os seguintes requisitos: possibilidade de acionamento manual, mecânico ou automático; estar devidamente ancorados à carroçaria do veículo; cobrir totalmente a carga transportada de forma eficaz e segura; estar em bom estado de conservação, de forma a evitar o derramamento da carga transportada. Ademais, a lona ou dispositivo similar não poderá prejudicar a eficiência dos demais equipamentos obrigatórios.

Resolução Contran nº 499, 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, 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, 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, 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, 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, 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, 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, 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, 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, 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, de 31 de agosto de 1993.

Complementa a Resolução nº 18/86, que institui, em caráter nacional, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), estabelecendo limites máximos de emissão de poluentes para os motores destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados. Traz tabelas com os limites máximos de emissão de gases para motores de veículos pesados.

Resolução Conama nº 18, de 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, de 14 de setembro de 2000.

Dispõe sobre os limites máximos de ruído para os veículos nacionais e importados em aceleração, exceto motocicletas, motonetas, ciclomotores e veículos assemelhados. Traz tabelas para os limites máximos de ruídos para veículos em aceleração.

5.3.2 Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 558, de 15 de abril de 1980 – Ementa: Fabricação e reforma de pneumático com indicadores de profundidade.

Os veículos somente poderão ser comercializados no País quando equipados com pneus novos que estejam em conformidade com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). Dispõe sobre as condições de desgaste do pneu novo ou reformado.

Resolução Contran nº 14, de 6 de fevereiro de 1998 – Ementa: Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

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, 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, 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, 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, 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, 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, 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, de 14 de dezembro de 2006 – Ementa: Fixa exigências sobre condições de segurança e visibilidade dos condutores em para-brisas em veículos automotores, para fins de circulação nas vias públicas.

Dispõe sobre trincas e fratura de configuração circular nos veículos, ônibus, micro-ônibus e caminhões que possam interferir na visibilidade do condutor.

Resolução Contran nº 223, de 9 de fevereiro de 2007 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 157/2004, de 22 de abril, que fixa as especificações para os extintores de incêndio.

Revoga o § 1º do art. 7º da Resolução Contran nº 157/2004 e altera alguns artigos.

Resolução Contran nº 224, de 9 de fevereiro de 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, 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, 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, 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, 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, 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, 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, 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 M1 e N1, nacionais e importados.

Resolução Contran nº 333, de 6 de novembro de 2009 – Ementa: Restabelece a vigência da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, dando nova redação ao art. 8º, 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, de 29 de setembro de 2010 – Ementa: Dispõe sobre a atribuição de competência para a realização da inspeção técnica nos veículos utilizados no transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros e dá outras providências.

Atribui ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) competência para realização de inspeção técnica em veículos. O veículo inspecionado e aprovado receberá um selo de segurança, apostado no para-brisa, vinculado ao respectivo certificado, o qual será de porte obrigatório.

Resolução Contran nº 366, de 24 de novembro de 2010 – Ementa: Altera dispositivo do Anexo das resoluções Contran nº 128/2001 e 132/2002, que tratam do uso obrigatório de película refletiva.

Altera dispositivo do anexo das resoluções Contran nº 128/2001 e 132/2002, que tratam do uso obrigatório de película refletiva. Os dispositivos deverão ser afixados nas laterais e na traseira do veículo, ao longo da borda inferior ou opcionalmente, no caso dos *siders*, sobre o bandô existente na parte externa, alternando os segmentos de cores vermelha e branca, dispostos horizontalmente, distribuídos de forma uniforme e cobrindo no mínimo 33,33% da extensão das bordas laterais e 80% das bordas traseiras do veículo da frota em circulação.

Resolução Contran nº 380, de 28 de abril de 2011 – Ementa: Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas (ABS).

Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas (ABS) para veículos de passageiros, cargas e reboques.

Resolução Contran nº 386, de 2 de junho de 2011 – Ementa: Dá nova redação aos arts 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, 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 – *air bag*, na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

O Artigo 3º da Resolução Contran nº 311/2009 passa a vigorar acrescido do parágrafo 5º com a seguinte redação: "§ 5º Para veículos N1 das espécies Carga e Especial do tipo Caminhonete, com peso bruto total – PBT até 3.500 kg, que compartilhem plataforma e cabine com veículos N2 das espécies Carga e Especial do tipo Caminhão, será obrigatória a instalação de *Air Bag*, em 100% (cem por cento) da produção, a partir de 1º de janeiro de 2013, para o condutor e, a partir de 1º de janeiro de 2014, para o condutor e passageiros."

Resolução Contran nº 406, de 12 de junho de 2012 – Ementa: Altera a Resolução nº 92, de 4 de maio de 1999, que dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Altera o art. 3º da Resolução sobre fiscalização, e o item "I. Definição" do Anexo I.

Resolução Contran nº 466, de 11 de dezembro de 2013 – Ementa: Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular.

Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular, definindo que a atividade é de responsabilidade dos órgãos e entidades 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 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, 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, 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, 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, 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, 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, de 18 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 especificações sobre: Anexo I – Instalação de dispositivos de iluminação e sinalização luminosa. Anexo II – Faróis principais emitindo feixes 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, 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, 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, de 1º de setembro de 2010 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial nº 17 ao Amparo do Art. 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, 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 Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 3.880, 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, 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 Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 233, 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, 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.

Resolução ANTT nº 4.287, de 13 de março de 2014 – Ementa: Procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros.

Considera-se serviço clandestino o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente. Estabelece procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros e as sanções passíveis.

Resolução ANTT nº 5.285, 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 Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016 – Ementa: Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.

Em conjunto com as disposições das leis nº 9.784, nº 10.233 e demais normas legais pertinentes, este Regulamento rege o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento. Revoga a Resolução nº 2.689, de 13 de maio de 2008, a Resolução nº 442, de 17 de fevereiro de 2004, a Resolução nº 422, de 12 de fevereiro de 2004 e a Resolução nº 4.633, de 5 de março de 2015.

6.3.2 Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 525, de 29 de abril de 2015 – Ementa: Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata os arts 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, 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 DA FRANÇA (GUIANA FRANCESA)

1 Autorizações, documentos de transporte e serviços

1.1 CARGAS

1.1.1 Conseil d'Etat

Decreto nº 16, de 6 de janeiro de 2017 - Ementa: Relativo à circulação dos transportes excepcionais.

Altera as seções de 2 a 13 do Código da Estrada, levando em conta a Diretiva (CE) nº 53, de 25 de julho de 1996, do Conselho.

1.2 CARGAS E PASSAGEIROS

1.2.1 Conseil d'Etat

Código das Estradas

O Código é dividido entre a parte regulamentária e legislativa. A parte legislativa divide-se em livros, que tratam respectivamente sobre: condutores, veículos e uso das estradas. A parte regulamentária, também dividida em livros, aborda os mesmos temas da parte legislativa.

Sobre os condutores, o código versa sobre a capacitação para a condução e a segurança rodoviária, emissão das diversas categorias de carta de condução, comportamento do condutor e disposições relativas aos territórios ultramarinos.

Em relação aos veículos, os temas abordados dentro deste livro são quanto às normas técnicas de pesos e dimensões, iluminação e sinais, pneus, freios, características especiais, emissões poluentes, inspeção técnicas e outras disposições administrativas.

Por fim, para o uso das estradas, são regulados aspectos dos poderes policiais no trânsito, condução e tráfego de pedestres, velocidades máximas e mínimas, passagem e ultrapassagem, sinalização, paradas e estacionamento. Também são impostas disposições aplicáveis à circulação de certos veículos, como as relativas ao transporte excepcional de veículos combinados com mais de um reboque.

Código Monetário e Financeiro

Divide-se em duas partes: regulamentária e legislativa. Suas disposições são relativas ao uso da moeda, ao Banco da França, instrumentos financeiros, mercados, provedores de serviços, outras instituições bancárias e financeiras, autoridades, regimes ultramarinos e infrações decorrentes do descumprimento do código.

Código de Transporte

Divide-se em parte legislativa e regulamentária. A parte legislativa versa sobre o direito do transporte, discorrendo sobre as autoridades de regulação e fiscalização, âmbito de aplicação, organização dos regimes de transporte, regras sociais e segurança no transporte. São tratados sobre todas as modalidades de transporte: rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário.

Decreto nº 1.550, de 17 de novembro de 2016 - Ementa: Relativo a certas disposições da parte regulamentária do Código de Transporte.

As disposições do anexo deste decreto constituem os títulos I e III do Livro I, Livros II, III, IV e Títulos I, II e VI a IX do Livro V da Parte Três do Código de Transportes. Também substitui as disposições dos Títulos III a V do Livro V da Parte Três do Código.

2 Tarifas e pedágios

2.1 CARGAS E PASSAGEIROS

2.1.1 Conseil d'Etat

Código da Rede Rodoviária

O Código versa extensamente sobre as disposições comuns aos diversos tipos de estradas (departamentais, comunais, rodovias nacionais, entre outras).

3 Produtos perigosos

3.1 CARGAS

3.1.1 **Ministre d'Etat, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire, et la Ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi**

Despacho de 29 de maio de 2009 - Ementa: Sobre o transporte de produtos perigosos.

Transpõe para o direito francês a Diretiva (CE) nº 68/2008, que faz com que os estados-membros adotem o ADR como regulamentação para o transporte de produtos perigosos. O decreto é composto por 27 artigos, e quatro anexos, sendo:

- » Anexo I – Contém os anexos A e B do ADR (Regulamento relativo ao transporte de cargas perigosas por rodovias).
- » Anexo II – Contém o anexo único do RID (Regulamento relativo ao transporte de cargas perigosas por ferrovias).
- » Anexo III – Contém o anexo único do ADN (Regulamento relativo ao transporte de cargas perigosas por vias navegáveis).
- » Anexo IV – Contém os apêndices.

4 Normas técnicas

4.1 CARGAS

4.1.1 **Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme**

Despacho de 2 de março de 1995 - Ementa: Sobre os equipamentos extintores para veículos de carga.

Os veículos registrados na França devem estar equipados com pelo menos um extintor de incêndio em pó ABC com uma capacidade de pelo menos 2 kg, colocado na cabine, num local facilmente acessível ao condutor.

4.1.2 **Ministre auprès du Ministre d'Etat, Ministre de la Transition Écologique et Solidaire**

Despacho de 8 de junho de 2017 - Ementa: Sobre o controle técnico para veículos pesados.

Aborda os ensaios técnicos para veículos com uma velocidade de projeto superior a 25 km/h e abrangidos pelas categorias definidas pela Diretiva 2003/37/CE e pela Diretiva 2007/46/CE.

Transpõe a Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014.

4.2 CARGAS E PASSAGEIROS

4.2.1 **Conseil d'Etat**

Decreto nº 244, de 7 de março de 2008 - Ementa: alteração do código do trabalho -

Trata sobre o código francês do trabalho. Conforme o Artigo R4224-14, o kit de primeiros socorros é obrigatório em locais de trabalho, sendo assim, veículos de uso profissional devem possuir o kit.

Decreto nº 208, de 20 de fevereiro de 2017 - Ementa: Relativo à nomenclatura dos veículos dispostos no artigo R. 311-1 do código das estradas e à modificação das regras relativas à inspeção técnica.

Modifica o código das estradas, modificando as categorias de veículos para padronização com a UE e transpondo para o direito nacional francês a Diretiva 2014/45/UE, que trata sobre inspeções técnicas periódicas de veículos a motor e seus reboques.

Decreto nº 497, de 30 de abril de 2009 - Ementa: Relativo às homologações dos veículos e modificação do código das estradas.

Modifica o código das estradas, transpondo a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação de veículos a motor, seus reboques e os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos.

Decreto nº 754, de 30 de julho de 2008 - Ementa: Sobre disposições de segurança rodoviária.

Modifica o Código das Estradas. Em caso de parada, o motorista deve alertar previamente o obstáculo usando as luzes de advertência de perigo e um triângulo de aviso. O motorista deve usar um colete de alta visibilidade que esteja de acordo com os regulamentos quando ele deve deixar um veículo parado na estrada ou seus arredores após uma parada de emergência.

APÊNDICE 3 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO DA GUIANA

1 Autorizações, documentos de transporte e serviços

1.1 CARGAS E PASSAGEIROS

1.1.1 Laws of Guiana

Capítulo 51:02 – Lei de Veículos Automotores e Tráfego Rodoviário

A Lei versa, em linhas gerais, sobre a constituição da autoridade licenciadora; registro de veículos automotores; marcas de identificação e certificado de *fitness*; taxas de licenças; licenciamento de motoristas, assim como os atos que desqualificam o licenciamento; disposições sobre a direção e uso de estradas e suas respectivas infrações; requisitos de segurança; regulação do tráfego; serviços rodoviários; carros de aluguel; e por fim, sobre as licenças para o transporte de bens.

Sobre o tema de Autorizações, documentos de transporte e serviços, a lei trata sobre licenciamento de veículos automotores e sobre o processo para a habilitação de condutores, que devem ser regulamentados e realizados pelas autoridades competentes, as quais deverão manter registro de tais atividades. Especificamente quanto ao transporte rodoviário internacional, é definido que o Ministro, por meio de despachos e com o objetivo de facilitar a circulação internacional de veículos, pode conceder e autenticar qualquer tipo de passe ou certificado para que residentes da Guiana possam dirigir no exterior.

Com relação ao tema normas técnicas, a lei aborda a inspeção técnica veicular (*Certificate of fitness*): o pedido de certificado de aptidão para veículos motorizados deve ser feito ao agente certificador e deve ser acompanhado de taxa. Se, após a inspeção, o agente certificador considerar que o veículo está em conformidade com as condições prescritas, deve-se emitir um certificado de aptidão para o veículo durante período considerado pelo agente.

Cabe também ao Ministro a regulação da presente lei, podendo prescrever qualquer coisa que possa ser prescrita quanto ao uso de veículos, reboques e estradas, sem prejuízo das disposições precedentes.

Na questão dos seguros, a Lei determina que qualquer pessoa que utilize um automóvel em vias públicas deve possuir uma apólice de seguro que cubra riscos a terceiros. Caso a pessoa aja contra as determinações dessa Lei, deverá pagar uma multa e receberá sanções. A apólice deve segurar o condutor de qualquer responsabilidade que possa surgir da morte, lesão corporal ou dano à propriedade de qualquer pessoa. Fica colocado ainda, detalhadamente, os procedimentos a serem seguidos e as obrigações do condutor em caso de morte, de lesão corporal ou dano à propriedade das pessoas afetadas por acidentes que possam surgir da circulação de veículos automotores. Há também regulamentos dispostos na presente Lei, os quais tratam das questões de emissão da apólice pelas seguradoras.

2 Tarifas e pedágios

2.1 CARGAS E PASSAGEIROS

2.1.1 Laws of Guiana

Capítulo 51:01 – Código das Estradas

A Lei prevê diretrizes quanto a administração de estradas; construção e manutenção das estradas; regulamentação do tráfego de veículos; delitos contra a presente lei, assim como infrações relativas ao mau uso das estradas; e procedimentos ligados a execução da lei.

3 Seguros

3.1 CARGAS

3.1.1 Laws of Guiana

Capítulo 48:01 – Lei de Transportadores Comuns, de 2 de setembro de 1916

Fica estabelecido que nenhum transportador é responsável pela perda ou dano de nenhum artigo ou propriedade transportado. Coloca-se também que essa Lei não anula ou afeta contratos especiais feitos entre transportadores e outras Partes, a respeito do transporte de bens e mercadorias.

3.2 PASSAGEIROS

3.2.1 Laws of Guiana

Ordem de Seguros de Veículos Automotores (Riscos a terceiros) (Acordo entre Guiana e Brasil), de 13 de dezembro de 2017

A presente Ordem altera o artigo 5 do Anexo II do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, estabelecendo novos valores de cobertura da apólice de seguro prevista no Acordo.

3.2.2 Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foi também analisada para o tema Seguros a normativa a seguir. Seu resumo consta em seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Capítulo 51:02 – Lei de Veículos Automotores e Tráfego Rodoviário

4 Produtos perigosos

4.1 CARGAS

4.1.1 Laws of Guiana

Capítulo 68:09 – Controle de agrotóxicos e químicos tóxicos

A lei trata sobre as funções e membros do Conselho de Controle de Agrotóxicos e Químicos Tóxicos; registro de pesticidas e produtos químicos tóxicos; licença para fabricação, importação ou exportação, venda de produtos controlados; registro de instalações para armazenamento de produtos proibidos.

Regulamento do Capítulo 68:09 de 2004

Regulamenta o Capítulo 68:09, abordando sobre registro e procedimento de classificação de produtos perigosos, rótulos de emergência, certificação para aplicadores de pesticidas, fabricação e distribuição, estudos e produtos experimentais. A Parte VI versa sobre o transporte, armazenagem, retirada e recolhimento de agrotóxicos ou produtos químicos tóxicos. A Parte VI-A aborda a importação de produtos perigosos, qualquer pessoa que pretenda importar um produto controlado deve enviar ao Conselho/Registrador o pedido de licença que consta no Formulário G do Sexto Anexo do regulamento.

5 Normas técnicas

5.1 CARGAS E PASSAGEIROS

5.1.1 Laws of Guiana

Regulamento de Qualidade do ar de 2000

O regulamento define que a Environmental Protection Agency (EPA) será a responsável por definir os limites de emissão. Aborda os trâmites para a autorização ambiental, limites de parâmetros e controle de contaminantes, taxas, controle de emissões de fontes móveis, restrição à venda de veículos e infrações e sanções.

Regulamento de Gerenciamento de Ruídos de 2000

O regulamento atribui a EPA a função de definir os limites de emissão de ruídos. Aborda os trâmites para a autorização ambiental com relação aos ruídos, nível de ruído permitido, restrições sobre ruídos nas atividades de construção, parques, alto falantes e dispositivos sonoros, infrações e sanções.

5.1.2 Outras normativas

Além das normativas cujos resumos já constam neste tema, foi também analisada para o tema Normas técnicas a normativa a seguir. Seu resumo consta em seu tema central, conforme explicado pelo Apêndice IV.

Capítulo 51:02 – Lei de Veículos Automotores e Tráfego Rodoviário

6 Transporte ferroviário

6.1 CARGAS E PASSAGEIROS

6.1.1 Laws of Guiana

Capítulo 49:04 - Lei de Transporte e Portos

Estabelece um Departamento de Transporte e Portos com o objetivo de administrar as ferrovias e portos da Guiana. A “Parte II” da Lei regula as condições gerais aplicáveis à administração ferroviária e ao transporte por ferrovia.

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 da Aviação Civil Internacional (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 competem, 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 superiores a dois anos, e, em cada caso, designarão um dos Estados-Partes como Coordenador.

Decisão nº 15/1994/CMC/Mercosul – Ementa: Acordo sobre transporte multimodal no âmbito do Mercosul.

Versa sobre o transporte de mercadorias por dois modos de transporte. Dispõe sobre o âmbito de aplicação, documento ou conhecimento do transporte multimodal, responsabilidade do operador de transporte multimodal, limites de responsabilidade do operador de transporte multimodal, responsabilidade do expedidor, avisos, reclamações, ações e prescrições, solução de controvérsias, operadores de transporte multimodal e disposições complementares.

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.

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 por 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.

Resolução nº 6/1998/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.

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

Resolução nº 6/1992/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 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.

Decisão nº 1/1996/CMC/Mercosul – Ementa: Protocolo de São Luís em matéria de responsabilidade civil procedente de acidentes de trânsito entre os Estados-Partes do Mercosul.

Determina o direito aplicável e a jurisdição internacionalmente competente, em casos de responsabilidade civil emergente de acidentes de trânsito ocorridos em território de um Estado-Parte, em que participem ou sejam afetadas pessoas domiciliadas em outro Estado-Parte. A responsabilidade civil por acidentes de trânsito se regulará pelo direito interno do Estado-Parte em cujo território ocorreu o acidente. O direito aplicável à responsabilidade civil determinará especialmente: a) as condições e a extensão da responsabilidade; b) as causas de exoneração assim como toda a delimitação de responsabilidade; c) a existência e a natureza dos danos suscetíveis de reparação; d) a modalidade e a extensão da reparação; e) a responsabilidade do proprietário do veículo pelos atos e fatos de seus dependentes, subordinados ou qualquer outro usuário a título legítimo; f) a prescrição e a caducidade. Dispõe sobre a jurisdição, o sinistro de automóveis, a solução de controvérsias e as disposições finais. Errata na Decisão nº 006/1997/CMC/Mercosul.

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 contempladas pela cobertura do presente contrato de seguro, limite máximo de responsabilidade, capital assegurado, declarações, pluralidade de seguros, sinistro, defesa em juizado civil, liberação de responsabilidade, inspeções, reembolso, rescisão, sub-rogação, prescrição e foro competente.

Resolução 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 os arts. 1-5) em conformidade com os princípios contidos no anexo desta resolução. As inspeções serão externas, em um só ato, feitas visualmente e por meio de instrumentos sem necessidade de desarmar nenhum elemento do veículo, comprovando 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).

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 Pesos e Dimensões para 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/CMC/Mercosul – Ementa: Iniciativa de segurança no trânsito aduaneiro.

2 União Europeia

2.1 CARGAS

Diretiva (CE) nº 1, de 18 de janeiro de 2006, do Parlamento Europeu e do Conselho – Ementa: Relativa à utilização de veículos de aluguel sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias.

Cada Estado-Membro aceita no seu território a utilização de veículos de aluguel de empresas estabelecidas no território de outros Estados-Membro, desde que: o veículo esteja matriculado ou esteja em conformidade com a legislação dos territórios pelos quais circula; o contrato de aluguel apenas diga respeito do veículo sem condutor, não estando acompanhado de um contrato de trabalho celebrado com a mesma empresa; o veículo de aluguel esteja à disposição exclusiva da empresa que o utiliza durante a duração do contrato; e que o veículo de aluguel seja conduzido pelo pessoal próprio da empresa que o utiliza.

O cumprimento das condições acima deve ser comprovado pelos seguintes documentos, que devem estar a bordo do veículo: o contrato de aluguel ou uma cópia autenticada desse contrato, contendo o nome do locador, o nome do locatário, a data e a duração do contrato, bem como a identificação do veículo; e no caso do condutor não ser quem toma o veículo de aluguel, o contrato de trabalho do condutor ou uma cópia autenticada desse contrato, contendo o nome da entidade empregadora, o nome do empregado, a data e a duração do contrato de trabalho ou uma ficha de salário recente.

Os Estados devem tomar as medidas necessárias para assegurar que suas empresas possam utilizar nas mesmas condições veículos que lhes pertençam e veículos de aluguel matriculados ou postos em circulação.

Diretiva (CE) nº 68, de 24 de setembro de 2008, do Parlamento Europeu e do Conselho – Ementa: Relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas.

A diretiva estabelece regras comuns relativas ao transporte seguro de mercadorias perigosas no interior dos países da União Europeia (UE) e entre estes por estrada, por ferrovia ou por via navegável. Abrange, além disso, aspetos como as operações de carga e descarga, as transferências de um modo de transporte para outro e as paragens exigidas no decurso do processo de transporte. Alarga a aplicação das regras internacionais ao transporte nacional de mercadorias perigosas.

O transporte internacional de mercadorias perigosas é regido pelo Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR), pelo Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior (ADN) e pelo Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas (RID). Estas regras internacionais devem ser alargadas ao transporte nacional a fim de harmonizar as condições de

transporte das mercadorias perigosas na União e de garantir o bom funcionamento do mercado comum de transportes da UE. Os textos destes acordos são referidos nos anexos da diretiva.

O ADR, o RID e o ADN elaboraram uma lista de mercadorias perigosas que indica se o seu transporte é proibido ou não e que define os requisitos aplicáveis ao transporte, caso seja autorizado. Os países da UE podem requerer derrogações temporárias sob certas condições.

Regulamento (CE) nº 1.072, de 21 de outubro de 2009, do Parlamento Europeu e do Conselho – Ementa: Estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias.

O Regulamento é aplicável aos transportes rodoviários internacionais de cargas nos trajetos em território da Comunidade Europeia. Quando o transporte inicia em um Estado-Membro e termina em um país terceiro, e vice-versa, o regulamento é aplicável apenas no trajeto dos países da UE enquanto não houver acordo entre a Comunidade e o país terceiro em questão.

Os transportes internacionais devem ser realizados ao amparo da licença comunitária, junto com um certificado de motorista caso o condutor seja nacional de um país terceiro. A versão original da licença deve ser entregue ao seu titular, junto com um número de cópias certificadas correspondente ao número de veículos que o titular possuir. A cópia certificada da licença deve acompanhar o veículo, sendo intransferível.

O certificado de motorista é emitido pelo Estado-Membro para os transportadores que sejam titulares de uma licença comunitária e empreguem legalmente um motorista que não seja nacional nem residente de longa duração. Assim como a licença comunitária, o certificado de motorista é intransferível e de porte obrigatório. Sua validade não pode exceder cinco anos e, dentro desse período, esta estará sujeita à validade das condições emitidas no certificado.

Ademais, o regulamento trata da cabotagem, definindo que os transportadores rodoviários de cargas que sejam titulares de uma licença comunitária, e seus motoristas (quando nacionais de país terceiro) que sejam titulares de certificados de motorista, ficam autorizados a prestar operações de cabotagem.

O regime de sanções aplicáveis é citado.

No Anexo I constam os elementos de segurança da licença comunitária e do certificado de motorista; no Anexo II o modelo da licença comunitária; e por fim, no Anexo III o modelo do certificado de motorista.

2.2 PASSAGEIROS

Regulamento (CE) nº 1.073, de 21 de outubro de 2009, do Parlamento Europeu e do Conselho – Ementa: Estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em ônibus e que altera o Regulamento (CE) nº 561/2006.

O Regulamento é aplicável aos transportes rodoviários internacionais de passageiros em ônibus em território da Comunidade Europeia, realizados por conta própria ou por terceiros. Quando o transporte inicia em um Estado-Membro e termina em um país terceiro, e vice-versa, o regulamento é aplicável apenas no trajeto dos países da UE enquanto não houver acordo entre a Comunidade e o país terceiro em questão.

Fica definido o transporte realizado por terceiros pode servir por linhas regulares, linhas regulares e especializadas ou linhas ocasionais, sem discriminação pela nacionalidade quando o transporte seja autorizado pelo Estado-Membro; satisfaça as condições de acesso a atividade do transportador rodoviário de passageiros; cumpra as demais normas relativas aos motoristas e veículos. O mesmo se aplica aos transportadores por conta própria.

A licença comunitária cobre o transporte internacional de passageiros, sendo emitida pelas autoridades competentes do Estado-Membro no qual a empresa transportadora é registrada. A versão original da licença deve ser entregue ao seu titular, junto com um número de cópias certificadas correspondente ao número de veículos que o titular possuir. É emitida por períodos renováveis de no máximo dez anos, não sendo transferível.

Enquanto os serviços regulares estão sujeitos a um regime de autorização, os ocasionais são isentos. No Capítulo III, o Regulamento versa sobre as autorizações que regem os serviços regulares.

No Anexo I há os elementos de segurança da licença comunitária e no Anexo II há o modelo de licença comunitária.

Regulamento (UE) nº 181, de 16 de fevereiro de 2011, do Parlamento Europeu e do Conselho – Ementa: Referente aos direitos dos passageiros no transporte de ônibus e altera o Regulamento (CE) nº 2006/2004.

O presente regulamento é aplicável aos passageiros de serviços regulares de categorias não específicas de passageiros, sempre que o ponto de embarque ou desembarque esteja situado no território de um Estado-Membro e sempre que o percurso previsto do serviço seja igual ou superior a 250 km.

Os transportadores devem emitir um bilhete para o passageiro, com exceção dos casos em que outros documentos confirmem o direito ao transporte. O bilhete pode ser emitido em formato eletrônico. Com ressalva das tarifas sociais, as condições contratuais e as tarifas aplicadas aos passageiros não podem ser afetadas por qualquer discriminação direta ou indireta pela nacionalidade dos clientes ou vendedores de bilhete.

Quanto às indenizações, os passageiros têm direito à indenização por morte, incluindo despesas razoáveis com o funeral, ou por danos não patrimoniais, bem como por extravio ou danos das bagagens devido a acidentes decorrentes da utilização de ônibus.

O limite máximo previsto nas legislações nacionais não pode ser inferior a 220.000 EUR por passageiro e 1.200 EUR por volume de bagagem.

O Capítulo II ainda trata dos direitos especiais das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida.

2.3 CARGAS E PASSAGEIROS

Diretiva (CE) nº 45, de 3 de abril de 2014, do Parlamento Europeu e do Conselho – Ementa: Relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e revoga a Diretiva 2009/40/CE.

Todos os veículos e reboques devem ser sujeitos à inspeção periódica. Essa legislação permite verificar se todos os veículos que circulam na UE se encontram em conformidade com a regulamentação técnica em vigor e se continuam a satisfazer as normas de segurança previstas. Os centros de inspeção, bem como os inspetores devem ser aprovados pelas respetivas autoridades competentes (art. 12). As inspeções devem ser efetuadas utilizando as técnicas e os equipamentos atualmente disponíveis, sem recorrer a ferramentas para desmontar ou remover qualquer parte do veículo (art. 6º). A frequência das inspeções varia conforme a categoria do veículo (art. 5º). No caso de aprovação na inspeção, a autoridade competente deve apresentar um comprovativo, tal como uma indicação no documento de matrícula do veículo, um adesivo, um certificado ou qualquer outra informação facilmente acessível, de que o veículo foi aprovado na inspeção (art. 10).

Diretiva (CE) nº 46, de 5 de setembro de 2007, do Parlamento Europeu e do Conselho

– Ementa: Estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos.

Diretiva nº (CE) 47, de 3 de abril de 2014, do Parlamento Europeu e do Conselho

– Ementa: Relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e revoga a Diretiva 2000/30/CE.

Trata sobre a inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União Europeia. Essa forma de inspeção só é aplicada em veículos das categorias M2, M3, N2, N3, O3 e O4.

Na inspeção na estrada de um veículo, o responsável pela inspeção pode (art.10):

- Verificar o último certificado de inspeção técnica e o último relatório de inspeção, conservados a bordo, ou os comprovativos eletrônicos desses documentos;
- Avaliar visualmente o estado técnico do veículo;
- Efetuar uma avaliação visual das condições da carga do veículo;
- Efetuar a inspeção por qualquer método considerado adequado, submeter o veículo a uma inspeção técnica minuciosa na estrada ou requerer que as deficiências sejam corrigidas.

Diretiva (CE) nº 53, de 25 de julho de 1996, do Conselho

– Ementa: Fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade.

A diretiva se aplica às dimensões dos veículos a motor das categorias M2, M3, N2 e N3 e dos respectivos reboques das categorias: O3 e O4.

Os Estados-Membros não podem recusar ou proibir a utilização no seu território, por razões relativas ao peso ou dimensões, veículos em tráfego internacional ou nacional, quando estes estiverem em conformidade com os valores limites especificados no Anexo I.

Os veículos devem possuir uma combinação da placa do construtor e da placa relativa às dimensões; uma placa única contendo as informações das duas placas citadas anteriormente; e um documento único emitido pela autoridade correspondente do Estado-Membro no qual o veículo foi registrado.

Em anexo constam condições relativas à equivalência entre certas suspensões não pneumáticas e as suspensões pneumáticas do eixo motor ou dos eixos motores do veículo.

Regulamento (UE) nº 133/2014 da Comissão, de 31 de janeiro de 2014

– Ementa: Altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico, no que se refere aos limites das emissões, a Diretiva

2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão.

Define os limites de emissão (EURO VI):

CO (g/kWh): 1,5 g/kWh

THC (g/kWh): 0,13 g/kWh

NO (g/kWh): 0,40 g/kWh

NH3 (ppm): 10 ppm

Partículas (g/kWh): 0,01 g/kWh.

Número de partículas (#/kWh): $8,0 \times 10^{11}$

Regulamento (UE) nº 165, de 4 de fevereiro de 2014, do Parlamento Europeu e do Conselho – Ementa: Relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, revoga o Regulamento (CEE) nº 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controle no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) nº 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários.

Estabelece os requisitos relacionados com a construção, instalação, utilização, ensaio e controle dos tacógrafos utilizados nos transportes rodoviários na União Europeia (UE). Os tacógrafos devem ser instalados em todos os veículos com mais de 3,5 toneladas afetos ao transporte rodoviário de mercadorias e nos veículos que transportem mais de nove pessoas (incluindo o condutor).

Regulamento (UE) nº 166, de 3 de fevereiro de 2015, da Comissão – Ementa: Completa e altera o Regulamento (CE) nº 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à inclusão de determinados procedimentos, métodos de avaliação e requisitos técnicos.

Estabelece regras de execução relativas aos procedimentos específicos, requisitos técnicos e ensaios dos itens veiculares. Ele traz, no Anexo IV, a lista dos regulamentos UNECE aplicáveis a título obrigatório. Já o apêndice único traz uma tabela informando a correspondência dos regulamentos UNECE com as antigas diretivas da UE.

Regulamento (UE) nº 540, de 16 de abril de 2014, do Parlamento Europeu e do Conselho – Ementa: Relativo ao nível sonoro dos veículos a motor e dos sistemas silenciosos de substituição, altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga a Diretiva 70/157/CEE.

Trata sobre as prescrições administrativas e técnicas relativas à aprovação, pela UE, de todos os veículos novos de determinadas categorias (referidas no artigo 2.º e no Anexo II da Diretiva 2007/46/CE) no que respeita aos respectivos níveis sonoros, bem como à aprovação pela UE dos sistemas silenciosos de substituição e seus componentes. Traz os valores limites de emissão sonora, divididos em veículos de passageiros e veículos de carga.

Regulamento (CE) nº 593, de 17 de junho de 2008, do Parlamento Europeu e do Conselho – Ementa: Sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Roma I).

O regulamento trata sobre as obrigações contratuais em matéria civil e comercial que impliquem um conflito de leis. Versa sobre a liberdade de escolha das leis pelas partes; leis aplicáveis na falta de escolha; contratos de transporte; contratos celebrados por consumidores; contratos de seguro; contratos individuais de trabalho; sub-rogação contratual e legal; e compensações.

Regulamento (CE) nº 864, de 11 de julho de 2007, do Parlamento Europeu e do Conselho

– Ementa: Relativo a lei aplicável às obrigações extracontratuais («Roma II»).

O presente regulamento é aplicável, em situações que envolvam um conflito de leis, às obrigações extracontratuais em matéria civil e comercial. Versa sobre as obrigações extracontratuais; responsabilidade fundada em ato lícito, ilícito ou no risco; enriquecimento sem causa, *negotiorium gestio*; e culpa *in contrahendo*.

Regulamento (UE) nº 1.315, de 11 de dezembro de 2013, do Parlamento Europeu e do Conselho

– Ementa: Relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e revoga a Decisão nº 661/2010/UE.

O regulamento estabelece orientações para o desenvolvimento de uma rede transeuropeia de transportes estruturada em dois níveis: a rede global e, com base nesta, a rede principal. A rede transeuropeia de transportes compreende a infraestrutura de transportes e as aplicações telemáticas, bem como medidas destinadas a promover a gestão e utilização eficientes dessa infraestrutura e a permitir a criação e a gestão de serviços de transporte sustentáveis e eficientes. É composta pelas infraestruturas de transporte ferroviário, de transporte das vias navegáveis interiores, de transporte rodoviário, de transporte marítimo, de transporte aéreo e de transporte multimodal. Em cada seção, o regulamento versa sobre os tipos de transporte e suas respectivas prioridades de desenvolvimento.

Regulamento (UE) nº 549, de 21 de maio de 2013, do Parlamento Europeu e do Conselho

– Ementa: Relativo ao sistema europeu de contas nacionais e regionais na União Europeia.

O presente regulamento institui o sistema europeu de contas 2010 («SEC 2010» ou «SEC»). O SEC prevê uma metodologia (que consta no anexo A) relativa às normas, definições, nomenclaturas e regras contabilísticas comuns que devem ser utilizadas para elaborar contas e quadros em bases comparáveis; e um programa (que consta no anexo B) que fixa os prazos em que os Estados-Membros devem transmitir à Comissão (Eurostat) as contas e os quadros que serão elaborados de acordo com a metodologia.

Regulamento (CE) nº 661, de 13 de julho de 2009, do Parlamento Europeu e do Conselho

– Ementa: Relativo às prescrições para habilitação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados.

Altera a Diretiva 2007/46/CE com a finalidade de cumprir uma série de regulamentos da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE).

O presente regulamento estabelece requisitos para a habilitação:

- da segurança dos veículos a motor e seus reboques;
- da eficiência energética dos veículos a motor (tornando obrigatória a instalação de sistemas de controle da pressão dos pneus e de indicadores de mudança de velocidades);
- da segurança e eficiência energética dos pneus e dos respectivos níveis de emissões de ruído.

O regulamento aplica-se a:

- veículos a motor com pelo menos quatro rodas, utilizados para o transporte de passageiros (categoria M);
- veículos a motor com pelo menos quatro rodas, destinados ao transporte de cargas (categoria N);
- reboques (categoria O).

Diretiva (CE) nº 103, de 16 de setembro de 2009, do Parlamento Europeu e do Conselho – Ementa: Relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade.

A Diretiva estabelece as condições do seguro de responsabilidade civil que os veículos dos Estados-Membros devem possuir, assim como as condições de seguro para os veículos de países terceiros que circulem no território de Estados-Membros da Comunidade Europeia. Fica colocada a obrigatoriedade da contratação de seguro para ambos os casos. É disposto que as legislações nacionais de cada Estado-Membro devem regular o âmbito de cobertura e modalidade de seguro, entretanto, na presente Diretiva fica colocado que o seguro deve, obrigatoriamente, cobrir danos materiais e pessoais.

O capítulo 2 da Diretiva versa sobre os veículos de países terceiros. Dispõe-se nesse capítulo a documentação relativa aos veículos desses países.

O capítulo 3 estabelece os montantes mínimos que o seguro obrigatório deve cobrir. Coloca-se que cabe a cada Estado-Membro determinar os valores do seguro, porém a União Europeia estipula os valores mínimos a serem seguidos pelos Estados-Membros.

3 Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE)

3.1 PASSAGEIROS

Regulamento UNECE nº 107 – Ementa: Homologação dos veículos da categoria M2 ou M3 no que diz respeito à sua construção geral.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, requerimentos, modificação e extensão para aprovação de veículo e tipo de corpo/construção do veículo e conformidade de produção. Aborda também as categorias de veículos, massas e dimensões e prescrições de segurança.

Regulamento UNECE nº 13H – Ementa: Homologação dos freios em veículos de passageiros.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas, métodos de ensaios, conformidade de produção, penalidades por não conformidade, modificação do tipo ou sistema de freios para veículos de passageiros e interrupção de produção.

Regulamento UNECE nº 66 – Ementa: Homologação da superestrutura de ônibus.

Traz informações quanto às especificações gerais e testes, informações complementares, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. Os anexos trazem os testes para determinação do centro de gravidade do veículo, pontos de visão da descrição estrutural, teste básico de tombamento/rolamento, teste de carga quase-estática e simulação do teste de tombamento/rolamento por simulação computacional.

Regulamento UNECE nº 80 – Ementa: Homologação dos assentos e ancoragem/fixação dos assentos de ônibus.

Traz informações quanto às especificações gerais, requisitos para assentos, requisitos de fixação, requisitos de instalação, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. Os apêndices trazem detalhes sobre os procedimentos dos testes, medidas a serem feitas, critérios de aceitabilidade, procedimento de teste estático e absorção de energia.

3.2 CARGAS E PASSAGEIROS

Regulamento UNECE nº 1 – Ementa: Homologação de faróis de veículos com lâmpadas filamentosas de categorias r2 e / ou HS1.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas gerais de iluminação e conformidade de produção.

Regulamento UNECE nº 104 – Ementa: Homologação de espelho retrovisores para veículos de categoria M, N e O.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas de refletividade, conformidade de produção, penalidades por não conformidade e interrupção de produção.

Regulamento UNECE nº 114 – Ementa: Homologação do sistema de *air bag*.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas, ensaios, conformidade de produção, penalidades por não conformidade e interrupção de produção nos dispositivos de *air bag*.

Regulamento UNECE nº 121 – Ementa: Homologação de veículos no que diz respeito à localização e identificação de comandos manuais e indicadores.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas, ensaios, conformidade de produção, penalidades por não conformidade e interrupção de produção nos comandos manuais e indicadores de luz.

Regulamento UNECE nº 13 – Ementa: Homologação dos freios em veículos de categoria M, N e O.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas, ensaios, conformidade de produção, penalidades por não conformidade, modificação do tipo ou sistema de freios e interrupção de produção.

Regulamento UNECE nº 14 – Ementa: Homologação de veículos em relação às fixações de cintos de segurança sistemas de ancoragem ISOFIX.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas, métodos de ensaios, inspeções durante e depois dos testes estáticos nos sistemas de fixação dos cintos de segurança, conformidade de produção, penalidades por não conformidade.

Regulamento UNECE nº 16 – Ementa: Homologação dos cintos de segurança, sistemas de retenção e sistemas de retenção para criança ISOFIX.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas, requerimentos de instalação, métodos de ensaios, modificação do tipo de sistema de segurança ou sistema de retenção, conformidade de produção e penalidades por não conformidade.

Regulamento UNECE nº 17 – Ementa: Homologação de assentos, suas fixações e apoios de cabeça.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas, requerimentos, métodos de ensaios, modificação do tipo de assentos, suas fixações e apoios de cabeça, conformidade de produção, penalidades por não conformidade e instruções de uso.

Regulamento UNECE nº 19 – Ementa: Homologação de luzes de neblina.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas gerais, requerimentos, métodos de ensaios, iluminação, cores, conformidade de produção e penalidades por não conformidade.

Regulamento UNECE nº 20 – Ementa: Homologação de faróis com lâmpadas de filamentos de halogênio.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas gerais, requerimentos, métodos de ensaios, iluminação, cores, modificações, conformidade de produção e penalidades por não conformidade.

Regulamento UNECE nº 23 – Ementa: Homologação de lâmpadas de ré e de manobra para veículos a motor e seus reboques.

Aborda detalhes de inscrições, homologação, especificações técnicas gerais, requerimentos, métodos de ensaios, iluminação, cores, modificações, conformidade de produção e penalidades por não conformidade.

Regulamento UNECE nº 25 – Ementa: Homologação do apoio de cabeças.

Aborda definições, homologação, especificações técnicas gerais, requerimentos, métodos de ensaios, modificações, conformidade de produção e penalidades por não conformidade.

Regulamento UNECE nº 28 – Ementa: Homologação de dispositivos sonoros de alerta.

Aborda definições, homologação, especificações técnicas gerais, testes, métodos de ensaios, modificações dos dispositivos sonoros de alerta, conformidade de produção e penalidades por não conformidade.

Regulamento UNECE nº 3 – Ementa: Homologação de dispositivos retrovisores para veículos a motor e seus reboques.

Aborda definições, homologação, especificações técnicas gerais, especificações técnicas especiais, testes, conformidade de produção, penalidades por não conformidade, produção descontinuada, testes, especificações de forma e dimensões, cores e resistência.

Regulamento UNECE nº 30 – Ementa: Homologação de pneumáticos para veículos a motor e seus reboques.

Aborda definições, homologação, requerimentos técnicos gerais, modificações no tipo de pneumático, conformidade de produção, penalidades por não conformidade, produção descontinuada, índices de capacidade de carga, tamanho, dimensões, métodos de mensuração, procedimentos para testes de carga e velocidade.

Regulamento UNECE nº 31 – Ementa: Homologação de faróis selados de halogéneo (HSB) que emitem feixe de cruzamento assimétrico, feixe de estrada ou ambos.

Aborda definições, homologação, especificações técnicas gerais, valores de teste, iluminação, cores, aferição de desconforto, conformidade de produção, penalidades por não conformidade, modificação dos faróis, produção descontinuada, teste de estabilidade fotogramétrica dos faróis em operação, requerimentos para faróis que incorporam lentes de plástico, método de medição de difusão e transmissão de luz e método de teste por *spray*.

Regulamento UNECE nº 34 – Ementa: Homologação de veículos em matéria de prevenção de riscos de incêndio.

A Parte 1 define critérios de aprovação e testes para tanque de combustíveis. A Parte 2 define critérios de aprovação e testes no caso de colisões. A Parte 3 se refere aos critérios e testes para aprovação de tanques como unidades separadas. A Parte 4 é referente à aprovação de veículo em relação à instalação de um tanque aprovado. Traz requisitos de instalação, modificações nos tanques e conformidade de produção.

Regulamento UNECE nº 37 – Ementa: Homologação de lâmpadas para uso em faróis.

Traz informações quanto aos requisitos técnicos, conformidade de produção, penalidades por não conformidade de produção, centro de iluminação e formato, cores e requerimentos mínimos de controle e qualidade.

Regulamento UNECE nº 38 – Ementa: Homologação de luzes de nevoeiro de retaguarda para veículos a motor e seus reboques.

Traz informações quanto às especificações gerais e requisitos técnicos, intensidade de luz emitida, procedimentos de teste, teste de resistência à calor, cores, conformidade de produção, penalidades por não conformidade de produção e requerimentos mínimos de controle e qualidade.

Regulamento UNECE nº 39 – Ementa: Homologação de veículos em relação ao velocímetro e hodômetro, incluindo a sua instalação.

Traz informações quanto às especificações gerais e requisitos técnicos, conformidade de produção, penalidades por não conformidade de produção, testes de precisão do velocímetro e requerimentos mínimos de controle e qualidade.

Regulamento UNECE nº 43 – Ementa: Homologação instalação de vidro de segurança para veículos.

Traz informações quanto às especificações gerais e requisitos técnicos, requisitos particulares, testes, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. O regulamento traz nos apêndices requisitos para vidros de diversos tipos.

Regulamento UNECE nº 46 – Ementa: Homologação de dispositivos de visão indireta.

O regulamento define dispositivos de visão indireta como dispositivos destinados a dar uma visão clara da parte traseira, lado ou frente do veículo, estes podem ser espelhos convencionais, monitores de câmera ou outros dispositivos capazes de apresentar informações sobre o campo de visão indireta ao condutor. O regulamento traz informações quanto às especificações gerais e requisitos técnicos, conformidade de produção, penalidades por não conformidade de produção, testes, métodos para determinar a refletividade e distância de detecção.

Regulamento UNECE nº 48 – Ementa: Homologação de veículos no que diz respeito à instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa.

Traz informações quanto às especificações gerais e individuais, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. O regulamento traz nos anexos, exemplos de superfície, eixo, centro de referência, ângulos e visão geométrica, além de testes para medir a variação do feixe de luz e dispositivos de controle dos sinais luminosos.

Regulamento UNECE nº 54 – Ementa: Homologação de pneus para veículos e seus reboques.

Traz informações quanto às especificações gerais, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. Os Anexos informam sobre a lista de símbolos e índices de capacidade de carga, dimensões para pneus europeus e americanos, métodos de medição, programa de testes de resistência, testes de relação de índice de pressão e variação da capacidade de carga com velocidade.

Regulamento UNECE nº 58 – Ementa: Homologação de para-choques traseiros.

Traz informações quanto às especificações gerais, requerimentos, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção.

Regulamento UNECE nº 6 – Ementa: Homologação de indicadores de direção para veículos e seus reboques.

Traz informações quanto às especificações gerais, intensidade de luz emitida, procedimentos de teste, cores, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. Os anexos trazem as categorias dos indicadores, especificações de ângulos mínimos para a distribuição de luz e medições fotométricas.

Regulamento UNECE nº 64 – Ementa: Homologação do pneu sobressalente, pneu de esvaziamento limitado (*run-flat tyres*) e/ou sistema de monitoramento da pressão dos pneus.

Traz informações quanto às especificações gerais e testes, informações complementares, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. Os anexos trazem detalhes quanto aos testes de frenagem e desvio para o pneu sobressalente e testes específicos para o pneu de esvaziamento limitado.

Regulamento UNECE nº 7 – Ementa: Homologação das luzes de posição dianteira e traseira, das luzes de freio e das luzes de presença dos veículos a motor e seus reboques.

Traz informações quanto às especificações gerais, intensidade de iluminação, procedimentos de teste, cores, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. Os anexos apresentam indicações de posição das lâmpadas, requerimento de ângulos mínimos para distribuição de luz e medições fotométricas.

Regulamento UNECE nº 8 – Ementa: Homologação de faróis de veículos com lâmpadas de filamento halógeno (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 e / ou H11).

Apresenta informações quanto às especificações gerais, intensidade de iluminação, procedimentos de teste, requisitos com relação as cores e filtros, medição do desconforto, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. Os anexos apresentam procedimentos para testes de estabilidade fotométrica das luzes em operação, requisitos para incorporação de lentes de plásticos e requisitos gerais mínimos.

Regulamento UNECE nº 89 – Ementa: Homologação de dispositivos limitadores de velocidade.

Traz informações quanto às especificações e requisitos gerais dos diferentes tipos de dispositivos limitadores de velocidade, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. Os anexos trazem os requisitos e testes de performance dos dispositivos.

Regulamento UNECE nº 91 – Ementa: Homologação das luzes laterais para veículos e seus reboques.

Apresenta informações quanto às especificações gerais, intensidade de iluminação, cores, procedimentos de teste, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. Os anexos apresentam procedimentos para testes dos ângulos de distribuição de luz e medidas fotométricas.

Regulamento UNECE nº 93 – Ementa: Homologação de dispositivos de proteção dianteiros (para-choques).

Apresenta informações quanto às especificações gerais, conformidade de produção e penalidades por não conformidade de produção. Os anexos contêm os procedimentos de teste.

APÊNDICE 5 – OUTRAS NORMATIVAS

As normativas que constam na Tabela 32 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
Guiana	Capítulo 51:02 – Lei de Veículos Automotores e Tráfego Rodoviário	Laws of Guiana	Cargas e Passageiros	Autorizações, documentos de transporte e serviços

Tabela 32 – Normativas analisadas para mais de um tema

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)