

# RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

VOLUME 1 – CONTEXTUALIZAÇÃO E METODOLOGIA

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

**Diretora:** Elisabeth Alves da Silva Braga

**Diretor:** Marcelo Vinaud Prado

**Diretor:** Weber Ciloni

## **Assessoria Técnica para o Transporte Internacional (ASTECH)**

**Chefe:** Noboru Ofugi

## **Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC)**

**Superintendente:** Rosimere Lima de Freitas

## **Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros (SUPAS)**

**Superintendente:** João Paulo de Souza

## **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:** Wellington Longuini Repette**Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans)****Coordenador Geral:** Amir Mattar Valente**Equipe Técnica**

André Ricardo Hadlich

Arno Dal Ri Júnior

Fabiano Giacobbo

Nelson Caldeira Júnior

Renata Franco Trevisan

Rubia Steiner

**Bolsistas**

Anderson Schmitt

Beatriz de Oliveira

Brenda Pires

Bruna Carolina Kuch Koelln

Diego Rodrigues Lopes

Jéssica Domingos Mariano

Letícia Hergert Voigt

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 às 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 (SGT-5) do Mercado Comum do Sul (Mercosul), com o tema “Harmonização dos procedimentos de fiscalização”, que foi criado visando ao avanço em questões importantes que tratam da uniformização de procedimentos.

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

O Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 002/2014, 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 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 – Mapa sobre dados socioeconômicos .....	16
Figura 2 – Gráfico sobre o percentual de participação nas exportações no ano de 2017 .....	18
Figura 3 – Gráfico sobre o percentual de participação nas importações no ano de 2017 .....	19
Figura 4 – Gráfico sobre a porcentagem de exportações brasileiras divididas por país no ano de 2017 (modal rodoviário).....	19
Figura 5 – Gráfico sobre o total exportado pelo Brasil em 2017 (todos os modais) nos países analisados.....	20
Figura 6 – Gráfico sobre o total exportado pelo Brasil em 2017 (modal rodoviário) nos países analisados.....	21
Figura 7 – Gráfico sobre o percentual de participação dos modais de transporte nas exportações em 2017 nos países analisados.....	21
Figura 8 – Gráfico sobre a porcentagem de importações brasileiras divididas por país em 2017 (modal rodoviário) .....	22
Figura 9 – Gráfico sobre o total importado pelo Brasil em 2017 (todos os modais) dos países analisados.....	23
Figura 10 – Gráfico sobre o total importado pelo Brasil em 2017 (modal rodoviário) dos países analisados.....	23
Figura 11 – Gráfico sobre o percentual de participação dos modais de transporte nas importações em 2017 dos países analisados.....	24
Figura 12 – Empresas e frotas brasileiras habilitadas .....	26
Figura 13 – Empresas e frotas estrangeiras habilitadas.....	26
Figura 14 – Gráfico sobre a quantidade de normativas trabalhadas.....	27
Figura 15 – Gráfico sobre a quantidade de temas normativos trabalhados.....	28
Figura 16 – Fluxograma da metodologia.....	30
Figura 17 – Quantidade de Autuações por Código de Infração - Transporte Internacional de Carga .....	65
Figura 18 – Quantidade de Autuações por Código de Infração - Transporte Internacional de Passageiros.....	65
Figura 19 – Quantidade de Autuações por Código de Infração - Transporte Internacional de produtos perigosos .....	65

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Densidade da malha rodoviária por país .....	25
Tabela 2 – Quantidade de empresas e frotas habilitadas .....	25
Tabela 3 – Padrão de cores utilizado nas tabelas de comparação .....	31
Tabela 4 – Modelo de tabela de comparação .....	31
Tabela 5 – Tabela de comparação de autorizações, documentos de transporte e serviços .....	55
Tabela 6 – Tabela de comparação de tarifas e pedágios .....	56
Tabela 7 – Tabela de comparação de seguros .....	56
Tabela 8 – Tabela de comparação de produtos perigosos .....	56
Tabela 9 – Tabela de comparação de infrações e sanções .....	57
Tabela 10 – Tabela de comparação de normas técnicas .....	58
Tabela 11 – Quantidade de autuações por Código de Infração (Transporte Internacional de Carga) .....	61
Tabela 12 – Quantidade de autuações por Código de Infração (Transporte Internacional de Passageiros).....	62
Tabela 13 – Quantidade de autuações por Código de Infração (Transporte Internacional de Produtos Perigosos) .....	63

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABS	<i>Anti-Blocker System</i>
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Art.	Artigo
ATIT	Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre
CAN	Comunidade Andina
CIA	Central Intelligence Agency
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
COFTRIN	Coordenação de Fiscalização do Transporte Internacional de Cargas e Passageiros
Contran	Conselho Nacional de Trânsito



DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
EOC	Elementos Objeto de Comparação
EUA	Estados Unidos da América
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LPI	Logistics Performance Index
MDIC	Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MIC	Manifesto Internacional de Cargas
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
OI	Organizações Internacionais
ONU	Organização das Nações Unidas
PIB	Produto Interno Bruto
RPC	Relatório Parcial Comparativo
SGT-5	Subgrupo de Trabalho nº 5
SUROC	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
TED	Termo de Execução Descentralizada
UE	União Europeia
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
Unasul	União das Nações Sul-Americanas



# SUMÁRIO

<b>Ficha técnica</b> .....	<b>3</b>
<b>Lista de figuras</b> .....	<b>7</b>
<b>Lista de tabelas</b> .....	<b>8</b>
<b>Lista de abreviaturas e siglas</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Introdução</b> .....	<b>13</b>
<b>2 Contextualização</b> .....	<b>15</b>
2.1 Países analisados .....	15
2.2 Acordo Internacional sobre Transporte Internacional Terrestres (ATIT).....	17
2.3 Acordos bilaterais .....	17
2.4 Balança comercial .....	18
2.4.1 Exportações .....	19
2.4.2 Importações.....	22
2.5 Transporte rodoviário.....	24
2.6 Normativas trabalhadas.....	27
<b>3 Metodologia</b> .....	<b>29</b>
3.1 Elaboração das tabelas de comparação .....	30
3.2 Comparação da legislação .....	31
3.3 Escolha dos temas a serem harmonizados .....	32
<b>4 Escolha dos temas para harmonização</b> .....	<b>33</b>
4.1 Autorizações, documentos de transporte e serviços .....	33
4.2 Tarifas e pedágios .....	36
4.3 Seguros .....	36
4.4 Produtos perigosos.....	37
4.5 Normas técnicas.....	38
4.6 Infrações e sanções .....	39
4.7 Lista final dos temas a serem harmonizados .....	43
<b>5 Considerações finais</b> .....	<b>45</b>
<b>Referências</b> .....	<b>47</b>
<b>Apêndices e anexos</b> .....	<b>51</b>
Apêndice A – Resumo das tabelas de comparação utilizadas na escolha dos temas a serem harmonizados .....	53

Anexo A – Dados dos relatórios estatísticos de autos de infração do transporte internacional..... 59

# 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.

No dia 29 de março de 2018 foi encaminhada, em meio digital, a via do Relatório Parcial Comparativo (RPC) 5, encerrando, assim, a Fase 1 e a Fase 2 do Plano de Trabalho do Termo de Cooperação n. 002/2016.

A conclusão das fases 1 e 2 resultou em cinco relatórios comparativos, a saber:

- » Relatório Parcial Comparativo 1 – Uruguai (ANTT, 2017a);
- » Relatório Parcial Comparativo 2 – Chile e Peru (ANTT, 2017b);
- » Relatório Parcial Comparativo 3 – Bolívia e Paraguai (ANTT, 2017c);
- » Relatório Parcial Comparativo 4 – Argentina e Venezuela (ANTT, 2017d);
- » Relatório Parcial Comparativo 5 – Guiana e Guiana Francesa (ANTT, 2018a).

Os relatórios acima citados apresentaram os resultados do levantamento, da análise e da comparação das normativas dos países que compuseram o objeto de exame da presente pesquisa, assim como sua comparação com as normas brasileiras afetas ao tema do transporte internacional terrestre.

Com a conclusão das fases anteriores, iniciou-se a Fase 3 do Plano de Trabalho: “prover subsídios para as propostas de harmonização”, a qual está apresentada neste relatório. O objetivo dessa fase é definir os temas que devem ser harmonizados, com base nas análises realizadas ao longo do desenvolvimento da Fase 2.

O presente volume do relatório de harmonização está segmentado em três capítulos, além desta introdução, quais sejam:

- » Contextualização;
- » Metodologia;
- » Escolha dos temas para harmonização.



## 2 Contextualização

Com o propósito de apresentar sucintamente informações sobre os elementos estudados, esta seção expõe, primeiramente, uma comparação geográfica, social e econômica da disposição dos países da América do Sul. Em seguida, expõe brevemente a contextualização do ATIT e dos acordos bilaterais celebrados entre o Brasil e a Guiana, a Guiana Francesa e a Venezuela. Os próximos tópicos apresentam uma análise das transações comerciais do Brasil com a Argentina, a Bolívia, o Chile, a Guiana, a Guiana Francesa, o Paraguai, o Peru, o Uruguai e a Venezuela e também uma análise do transporte rodoviário, abordando questões sobre a malha rodoviária de cada país supracitado, e as frotas e empresas brasileiras e estrangeiras habilitadas ao transporte internacional. Por fim, um levantamento das legislações multilaterais e nacionais que foram trabalhadas na execução do Projeto.

### 2.1 Países analisados

A Figura 1 apresenta os dados geográficos, populacionais, sociais, econômicos e os índices de *performance* em negócios e logística dos países.

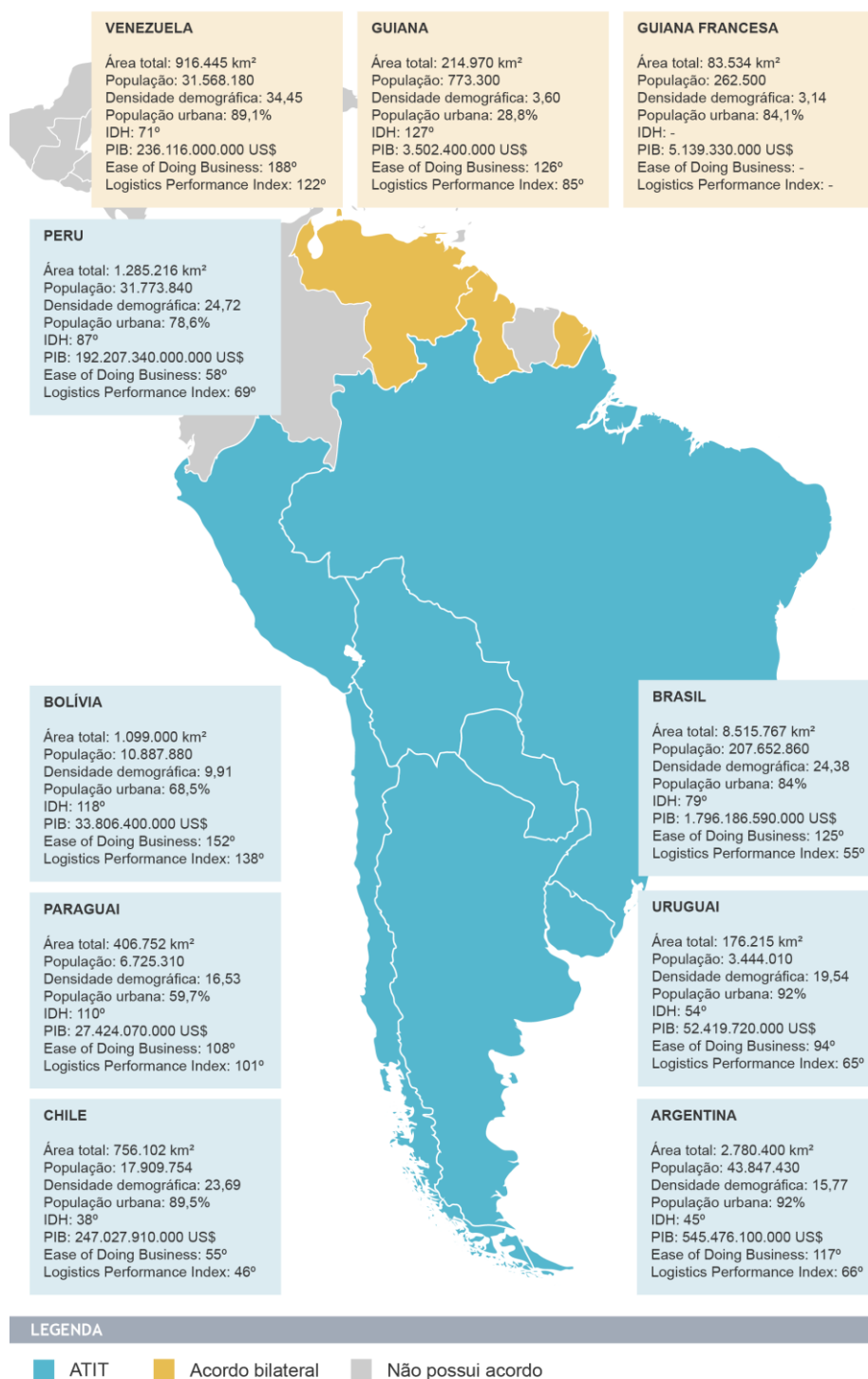
O Brasil é o maior país da América Latina e o quinto maior do mundo. Comparando a soma das áreas (em km<sup>2</sup>) da Argentina, da Bolívia, do Chile, da Guiana, da Guiana Francesa, do Paraguai, do Peru, do Uruguai e da Venezuela, que resulta em 7.718.634 km<sup>2</sup>, esta é inferior à área do território brasileiro – 8.515.767 km<sup>2</sup> (CIA, 2016).

Da mesma maneira, a soma do Produto Interno Bruto (PIB) – em US\$ – dos países supracitados (US\$ 1,3 trilhão) não alcança o PIB brasileiro (US\$ 1,8 trilhão), segundo dados do ano de 2017 (THE WORLD BANK, 2017b).

O Brasil, dada suas dimensões, possui fronteiras terrestres com quase todos os países sul-americanos, exceto com o Chile e com o Equador, o que facilita os processos de integração e de intensificação das relações com os países dessa região (ANTT, 2017a).

Apesar desses dados, os indicadores sociais, a densidade demográfica, a população urbana (%) e o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) brasileiros não figuram entre os maiores, se comparados com os países já mencionados. Com relação à densidade demográfica, o país que apresenta o maior índice é a Venezuela (ANTT, 2017d), já o menos povoado é a Guiana Francesa (ANTT, 2018a). Quanto à porcentagem de população urbana, a Argentina (ANTT, 2017d) e o Uruguai (ANTT, 2017a) respondem pela maior porcentagem, cerca de 92%. Já para o IDH, indicador que leva em conta o progresso da renda, educação e saúde, no ano de 2015, o país melhor colocado no *ranking* global foi o Chile, ocupando a 38ª posição, e o pior colocado entre os países analisados foi a Guiana, na 127ª colocação (UNDP, 2016).

De acordo com o índice “Ease of Doing Business”, que mede a facilidade em fazer negócios de 190 países, no ano de 2017, aquele que está melhor colocado é o Chile, ocupando a 55ª posição; já o pior colocado é a Venezuela, ficando na 188ª posição. Isso significa que o Chile apresenta um ambiente regulatório mais propício para a abertura de novas empresas e suas operações, e que é mais difícil abrir novas empresas e operá-las na Venezuela (THE WORLD BANK, 2017a).



**Figura 1 – Mapa sobre dados socioeconômicos**

Fonte: CIA (2016), The World Bank (2016a, 2016b, 2017a, 2017b), ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018a) e UNDP (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O índice “Logistics Performance Index (LPI)” mede a *performance* logística através da média ponderada de seis indicadores: eficiência do processo de desembaraço alfandegário (ou seja, rapidez, simplicidade e previsibilidade das formalidades) pelas agências de controle de fronteiras, incluindo as aduanas; qualidade das infraestruturas relacionadas com comércio e transporte (por exemplo, portos, ferrovias, estradas e tecnologia da informação); facilidade de organizar embarques a preços competitivos; competência e qualidade dos serviços logísticos (por exemplo, operadores de



transporte e despachantes aduaneiros); capacidade de controlar e rastrear as remessas; e pontualidade dos embarques em alcançar o destino dentro do prazo de entrega programado ou esperado. Entre 160 países, em 2016, o melhor colocado novamente é o Chile, na 46ª posição. Já a pior colocada é a Bolívia, na 138ª posição, o que pode ser explicado pelo fato de o país não contar com estruturas portuárias (THE WORLD BANK, 2016a).

Examinando todos os indicadores usados para calcular o referido índice, verifica-se que, para o Chile, destaca-se a variável de pontualidade dos embarques em alcançar o destino dentro do prazo de entrega programado ou esperado. Esse indicador, em geral, apresenta a melhor *performance* nos países analisados. Já o pior indicador, de maneira geral, é o de eficiência do processo de desembarço alfandegário (ou seja, rapidez, simplicidade e previsibilidade das formalidades) pelas agências de controle de fronteiras, incluindo as aduanas.

## **2.2 Acordo Internacional sobre Transporte Internacional Terrestres (ATIT)**

O ATIT, constituído a partir do Tratado de Montevideo de 1980, é um marco jurídico instituidor da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), que desempenha a função normativa de orientador das práticas relativas aos serviços de transporte terrestre entre os países signatários: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. A Secretaria Técnica da Comissão Administrativa do ATIT é a responsável por fornecer auxílio técnico aos países signatários do Acordo e por determinar ações que visem aperfeiçoar o corpo de normas presente (ALADI, 2016).

## **2.3 Acordos bilaterais**

Dentre os países que foram analisados no Projeto, três deles não são signatários do ATIT: a Venezuela, a Guiana e a Guiana Francesa. Entretanto, o Brasil tem acordos bilaterais firmados com esses países no âmbito do transporte internacional terrestre, os quais geralmente abordam as temáticas que foram estudadas ao longo das fases anteriores do projeto e descrevem normativas mais detalhadas e menos sujeitas a interpretações diversas.

Com relação à Venezuela, em 1999, o Brasil firmou o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, definindo marcos regulatórios que fixam diretrizes fundamentais para a efetuação de transporte rodoviário entre os dois países (BRASIL, 1999).

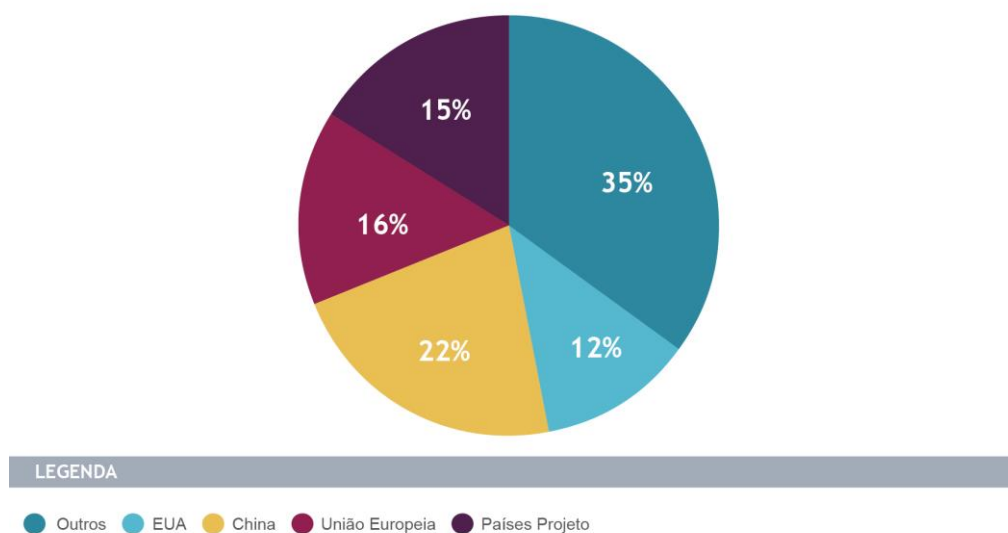
Já em relação à Guiana, desde 2005, há a vigência do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, estabelecendo normativas que regulam o transporte rodoviário entre o Brasil e o Estado sul-americano (BRASIL, 2005).

Em referência à Guiana Francesa, em 2017 entrou em vigor 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, determinando regulações sobre as práticas exigidas para o serviço de transporte internacional de cargas e passageiros entre ambos os países (BRASIL, 2017).

## 2.4 Balança comercial

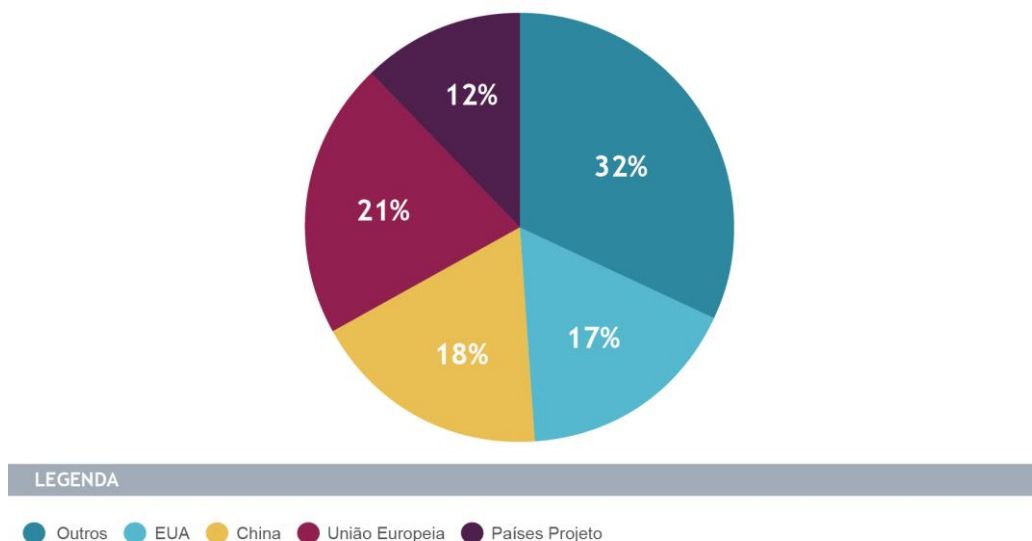
Com o objetivo de analisar as transações comerciais brasileiras com a Argentina, a Bolívia, o Chile, a Guiana, a Guiana Francesa, o Paraguai, o Peru, o Uruguai e a Venezuela, foram levantados dados das exportações e importações totais do Brasil realizadas por todos os modos de transporte e as realizadas apenas através do modo rodoviário para esses países, entre os anos de 2007 e 2017. De acordo com os dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) sobre as transações comerciais efetuadas pela totalidade de modais de transporte, verificou-se que a balança comercial brasileira obteve um resultado superavitário acumulado de, aproximadamente, US\$ 104 bilhões na soma de todos os anos analisados. No que concerne especificamente ao modal rodoviário, as transações realizadas por meio desse setor dizem respeito a 40% do total, com um superávit acumulado, entre 2007 e 2017, de cerca de US\$ 62,3 bilhões (BRASIL, 2018).

Os dados sobre as transações comerciais externas do Brasil, no ano de 2017, mostram que 15% das exportações e 12% das importações tiveram como destino/origem os países pesquisados neste Projeto, conforme demonstram a Figura 2 e a Figura 3, respectivamente. Para efeitos comparativos, no ano de 2017, 12% das exportações e 17% das importações corresponderam aos Estados Unidos da América (EUA), a maior economia do mundo; com relação à China, a segunda maior economia mundial, os percentuais são de 22% para exportações e 18% para importações; e para a União Europeia (UE), maior bloco econômico, os números são de 16% e 21%, respectivamente (BRASIL, 2018). O montante transacionado com os países estudados, com percentuais próximos, e, no caso das exportações para os EUA, acima, são ainda mais relevantes ao se observar a proporção das economias envolvidas. No ano de 2017, os PIBs dos EUA, da China e da UE foram registrados em, respectivamente, US\$ 19,3 trilhões, US\$ 12,2 trilhões e US\$ 17,2 trilhões. Por sua vez, o PIB somado dos países analisados no Projeto chegou, no mesmo ano, a apenas US\$ 1,3 trilhão (THE WORLD BANK, 2017b).



**Figura 2 – Gráfico sobre o percentual de participação nas exportações no ano de 2017**

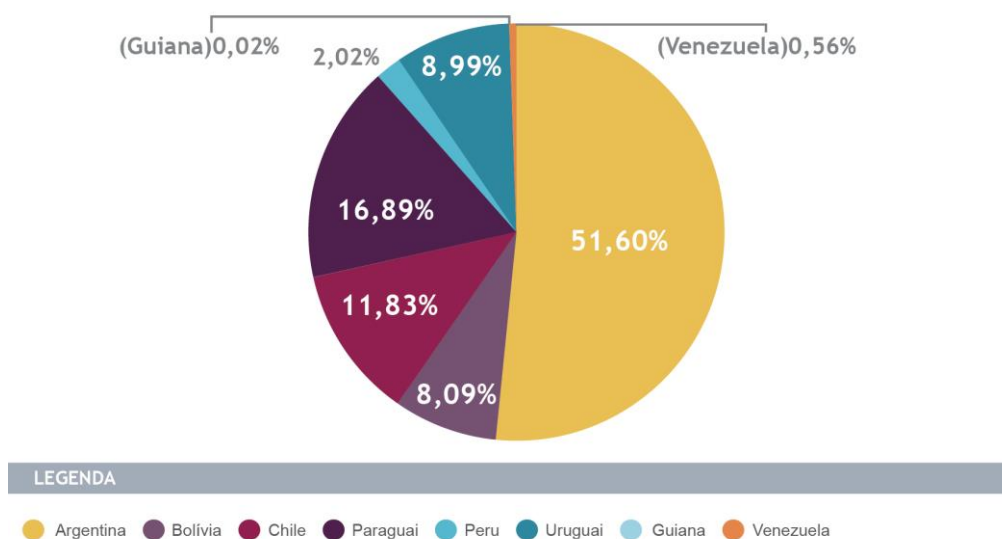
Fonte: Brasil (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



**Figura 3 – Gráfico sobre o percentual de participação nas importações no ano de 2017**  
 Fonte: Brasil (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

### 2.4.1 Exportações

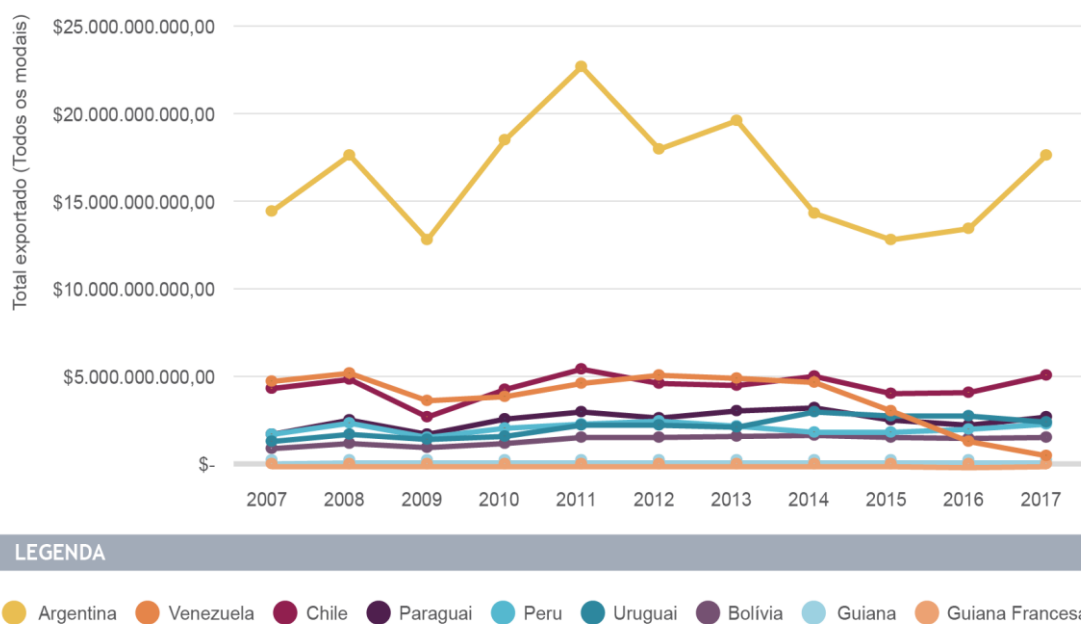
Com relação aos dados do ano de 2017, foi exportado para os países pesquisados um total de US\$ 14,63 bilhões por meio do modal rodoviário. Conforme a Figura 4, dentre os países analisados, a Argentina é o que possui a maior relação comercial com o Brasil, sendo responsável por 51,60% das exportações brasileiras por meio do modal rodoviário, com o valor das exportações alcançando os US\$ 7,5 bilhões (BRASIL, 2018). Comparativamente, o segundo maior parceiro comercial brasileiro é o Paraguai, com 16,89% do total exportado por rodovias para os países estudados. Vale ressaltar que a Argentina e o Paraguai fazem parte do Mercosul, fator determinante para o direcionamento das exportações brasileiras, tendo em vista os acordos comerciais que constituem o bloco econômico.



**Figura 4 – Gráfico sobre a porcentagem de exportações brasileiras divididas por país no ano de 2017 (modal rodoviário)**  
 Fonte: Brasil (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

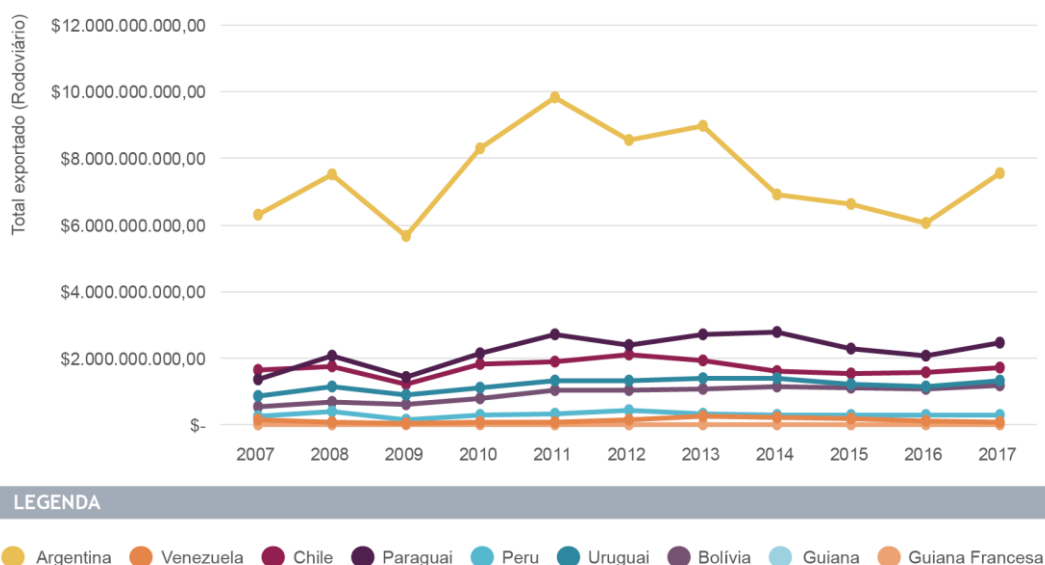
No que diz respeito às exportações brasileiras para o Chile, mesmo o país não sendo membro do Mercosul, este é o terceiro maior destino das exportações realizadas por meio do modal rodoviário, com o percentual chegando aos 11,83%. Tal resultado é devido, em grande parte, à importância econômica chilena, com um PIB de US\$ 247 bilhões, sendo a terceira maior economia entre os países analisados, apenas atrás da Argentina e do Brasil (THE WORLD BANK, 2017b). Contudo, cabe mencionar que o país não faz fronteira com o Brasil, o que pode ser considerado um elemento contribuinte para que a participação do modal rodoviário, nas exportações para o Chile, seja de 25,60%, abaixo da média total de participação do referido modal, que, conforme demonstra a Figura 7, é de 46%. Os demais países, com exceção da Guiana Francesa (onde não se registrou valor de exportação), correspondem aos 19,66% das exportações brasileiras (BRASIL, 2018).

Para as exportações totais realizadas por todos os modais de transporte, os valores comportam-se de maneira semelhante, com exceção das exportações destinadas ao Paraguai, à Venezuela e ao Peru. Quando considerados todos os modais de transporte, o Paraguai não se encontra em uma posição de destaque como destino das exportações brasileiras no período analisado. Por outro lado, considerando a análise apenas por meio do modal rodoviário, a situação muda. Isto indica a importância que o modal rodoviário possui para o comércio entre o Brasil e o Paraguai, uma vez que, quando considerados outros modais, as exportações têm sua totalidade reduzida. Por outro lado, a Venezuela era um dos principais destinos das exportações, até o ano de 2014, devido, principalmente, à expressiva participação do modal marítimo nas exportações brasileiras para o país (ANTT, 2017d). Nos anos seguintes, verifica-se uma contínua diminuição nas exportações, reflexo da crise vivida pela Venezuela. Já para o Peru, as exportações realizadas por modal rodoviário são relativamente menores do que as exportações que consideram todos os modais de transporte, o que pode ser explicado pelo fato de que menos de 35% da fronteira entre Brasil e Peru é terrestre (ANTT, 2017b).



**Figura 5 – Gráfico sobre o total exportado pelo Brasil em 2017 (todos os modais) nos países analisados**

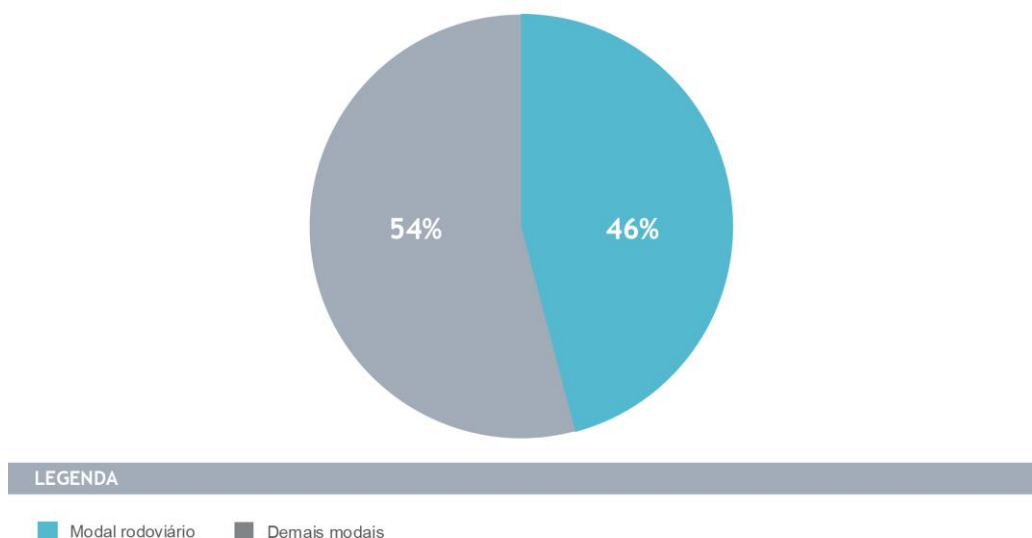
Fonte: Brasil (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



**Figura 6 – Gráfico sobre o total exportado pelo Brasil em 2017 (modal rodoviário) nos países analisados**  
 Fonte: Brasil (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Com a análise dos dados de valores de exportações entre os anos de 2007 e 2017, foi observado que houve uma flutuação considerável de valores entre os anos. Entre as exportações realizadas pelo setor rodoviário, foi registrada uma queda acentuada, de 26,91%, em 2009, em comparação ao ano anterior. Em relação às flutuações positivas, também realizadas pelo setor rodoviário, em 2011 foi verificada uma alta de 18,41% no valor das exportações. Foi também no ano de 2011 que ocorreu o maior valor de exportações por via rodoviária, entre os dez anos que tiveram os dados levantados, atingindo o valor aproximado de US\$ 17 bilhões (BRASIL, 2018).

Devido à queda no valor das *commodities*, de forma mais substancial, as exportações brasileiras foram afetadas negativamente nos anos de 2014, 2015 e 2016, com duas quedas consecutivas, tendo uma nova alta apenas no ano de 2017, com a elevação da cotação das *commodities* (INDEX MUNDI, 2018).



**Figura 7 – Gráfico sobre o percentual de participação dos modais de transporte nas exportações em 2017 nos países analisados**  
 Fonte: Brasil (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Observa-se a importância do modal rodoviário nas exportações brasileiras no ano de 2017 para os países estudados, visto que os 54% correspondentes aos demais modais se dividem entre o aéreo, aquaviário, ferroviário e dutoviário.

## 2.4.2 Importações

Na área das importações, ao se analisar o ano de 2017, foi importada dos países analisados uma quantia aproximada de US\$ 7,76 bilhões pelo modal rodoviário (BRASIL, 2018). A Figura 8 apresenta as informações relativas ao percentual das importações brasileiras, por país, em que a Argentina, novamente, aparece como o maior parceiro comercial brasileiro, correspondendo a 60,62% das importações brasileiras por rodovias (entre os países analisados), com o modal rodoviário sendo responsável pelo transporte de, aproximadamente, 50% do total de importações originadas nesse país. O Chile e o Paraguai aparecem quase com a mesma importância, em termos quantitativos, das importações brasileiras por esse modal de transporte (14,49% e 14,21%, respectivamente). O Uruguai, membro do Mercosul, tem 10,12% de participação. O Peru, membro do Mercosul, tem 0,08% de participação. O Bolívia, membro do Mercosul, tem 0,46% de participação. A Guiana, membro do Mercosul, tem 0,01% de participação. A Venezuela, não membro do Mercosul, tem 0,02% de participação.

Os outros países, comparativamente com os primeiros, têm participações extremamente reduzidas nas importações brasileiras. Com relação, especialmente, à Venezuela, parte do resultado inexpressivo das importações pode ser ligado ao fato de que o país atravessa uma grave crise política e econômica nos últimos anos. Cabe mencionar também que a Venezuela é a quarta maior economia dentre os países analisados, tendo registrado um PIB de US\$ 236 bilhões (THE WORLD BANK, 2017c).

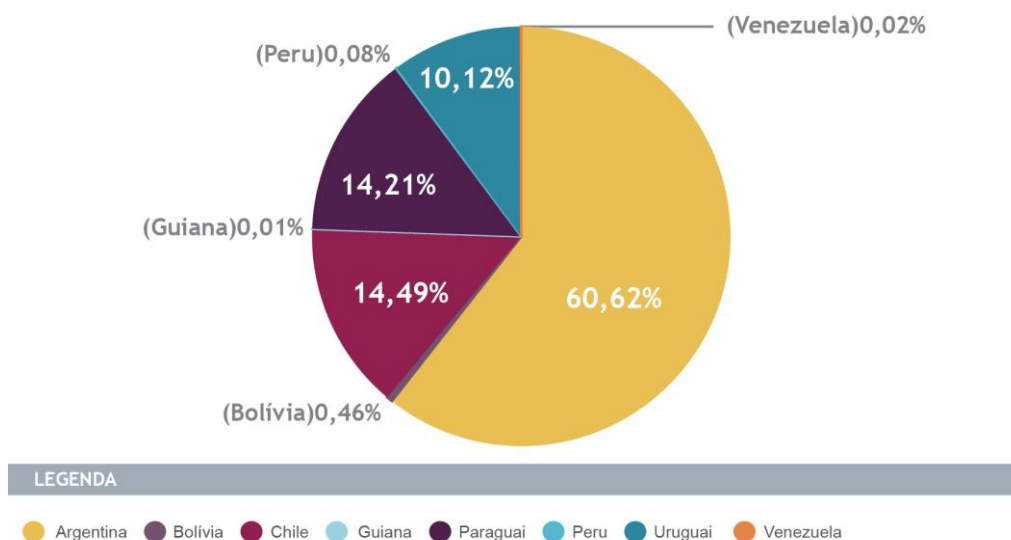
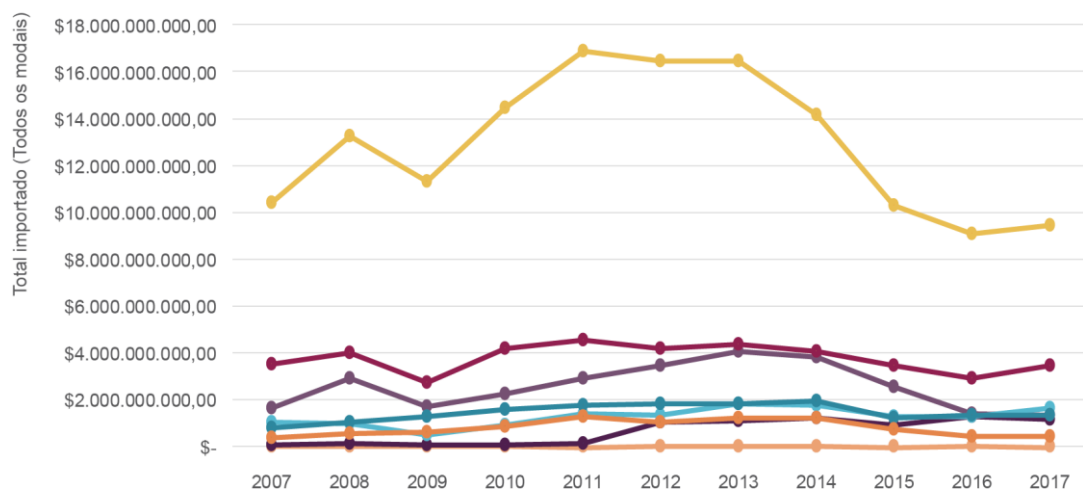


Figura 8 – Gráfico sobre a porcentagem de importações brasileiras divididas por país em 2017 (modal rodoviário)

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

Vale ressaltar os dados referentes à Guiana e, especialmente, à Guiana Francesa, visto que, no caso da primeira, só foram constatados valores transacionados por via rodoviária a partir de 2013, dentre os dez anos de dados levantados, enquanto para a segunda, em nenhum dos dez anos pesquisados, foram registradas transações comerciais realizadas por via rodoviária. Por outro lado, no que concerne às importações com origem na Argentina, apesar de o país manter-se como principal origem das importações brasileiras dentre os países analisados, em todos os anos, nota-se

um declínio a partir de 2014, chegando a atingir uma queda de 28,34% em 2015, com uma alta de 4,62% em 2017.

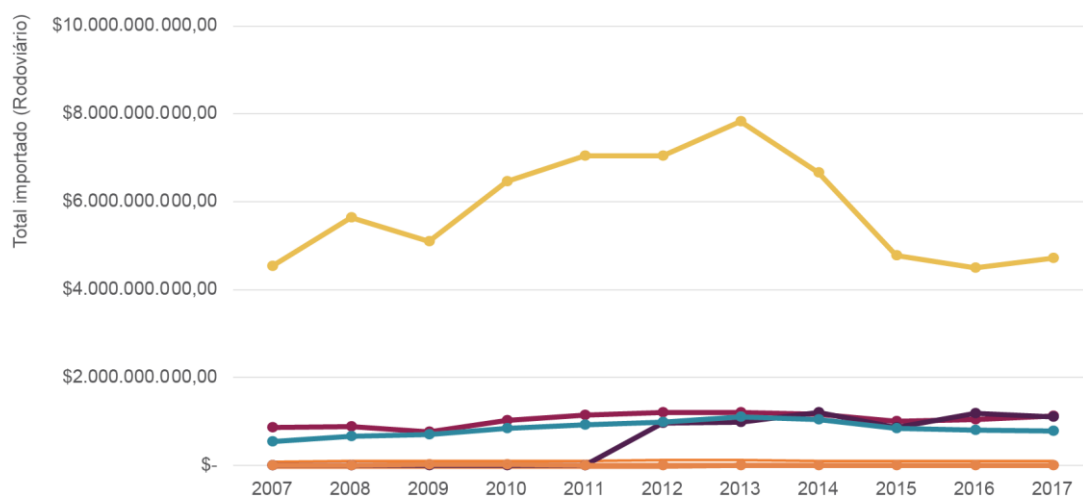


LEGENDA

- Argentina
- Venezuela
- Chile
- Paraguai
- Peru
- Uruguai
- Bolívia
- Guiana
- Guiana Francesa

Figura 9 – Gráfico sobre o total importado pelo Brasil em 2017 (todos os modais) dos países analisados

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



LEGENDA

- Argentina
- Venezuela
- Chile
- Paraguai
- Peru
- Uruguai
- Bolívia
- Guiana
- Guiana Francesa

Figura 10 – Gráfico sobre o total importado pelo Brasil em 2017 (modal rodoviário) dos países analisados

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

No estudo dos dados das importações brasileiras entre 2007 e 2017, realizadas especificamente por meio do setor rodoviário, notou-se uma variação relevante dos valores das importações no decorrer dos anos. O ano de 2015 indicou a maior queda percentual das importações brasileiras, comparativamente ao ano anterior, quando houve uma queda de 25,80% em relação ao ano de 2014. A maior variação positiva foi registrada no ano de 2010, quando a alta chegou a 27,20%.

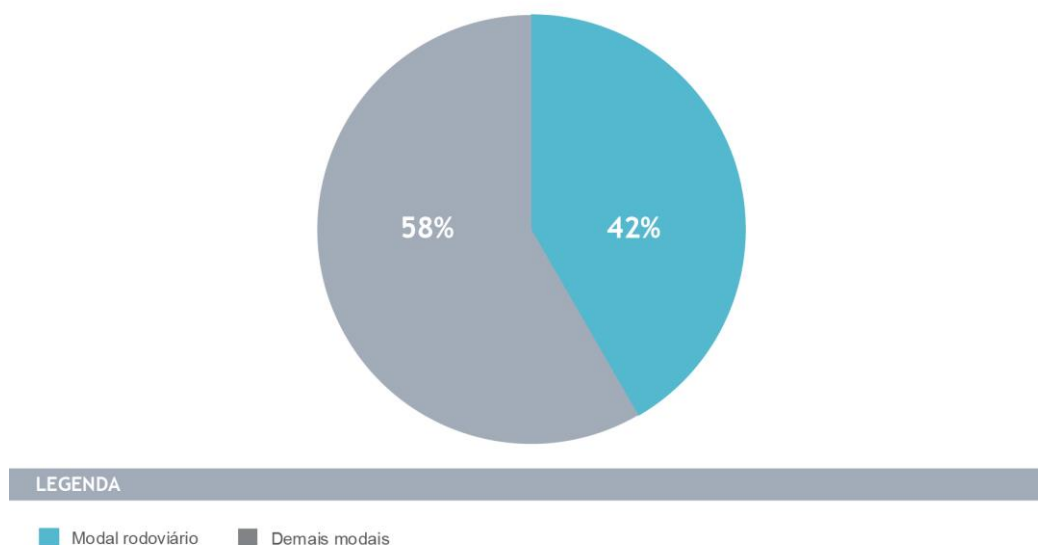


Figura 11 – Gráfico sobre o percentual de participação dos modais de transporte nas importações em 2017 dos países analisados  
Fonte: Brasil (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Da mesma forma que nas exportações, a importância do modal rodoviário também é revelada nos dados das importações brasileiras, sendo este responsável por 42% das importações do país originadas nos países pesquisados.

## 2.5 Transporte rodoviário

Com base nos dados dos RPCs, as malhas rodoviárias dos países pesquisados têm uma discrepância considerável. Enquanto o Brasil possui mais de 1 milhão de km de rodovias, a Argentina, cuja área territorial corresponde a 32,65% da área territorial brasileira, detém apenas 238.226 km de estradas, cerca de 13,85% da malha rodoviária do Brasil. Já países como a Guiana e a Guiana Francesa não alcançam os 10 mil km, e simultaneamente ambos têm uma área territorial muito menor, de 2,52% e 0,98% da área brasileira, respectivamente.

A densidade da malha rodoviária dos países apresenta, de forma mais clara, a relação entre a extensão das rodovias e a área territorial de cada país. O Uruguai tem a maior densidade de malha rodoviária, com 441 m de rodovias por km<sup>2</sup> de área, sendo o segundo menor país em relação à área territorial. O Brasil aparece logo atrás, com uma densidade de 0,202 km/km<sup>2</sup>. As menores densidades são da Guiana Francesa e da Guiana, com 0,026 km/km<sup>2</sup> e 0,037 km/km<sup>2</sup>, respectivamente.

Malha rodoviária			
País	Extensão (km)	Área total (km <sup>2</sup> )	Densidade (km/km <sup>2</sup> )
Argentina	238.226	2.780.400	0,086
Bolívia	90.568	1.099.000	0,082
Brasil	1.720.643,2	8.515.767	0,202
Chile	80.583,1	756.102	0,107
Guiana	7.970	214.970	0,037
Guiana Francesa	2.159	83.534	0,026
Paraguai	74.676,45	406.752	0,184



Malha rodoviária			
País	Extensão (km)	Área total (km <sup>2</sup> )	Densidade (km/km <sup>2</sup> )
Peru	140.672	1.285.216	0,109
Uruguai	77.732	176.215	0,441
Venezuela	96.189	916.445	0,105

**Tabela 1 – Densidade da malha rodoviária por país**

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Como forma de complementar as informações relativas ao transporte rodoviário de cargas, foram pesquisados dados sobre a quantidade de empresas e suas frotas de veículos, habilitadas, brasileiras e estrangeiras, que operam, respectivamente, no Brasil e no exterior. Cabe mencionar que não foram encontrados dados relativos à Guiana e à Guiana Francesa. Outra observação é que uma mesma empresa e um mesmo veículo podem ser habilitados para mais de um país.

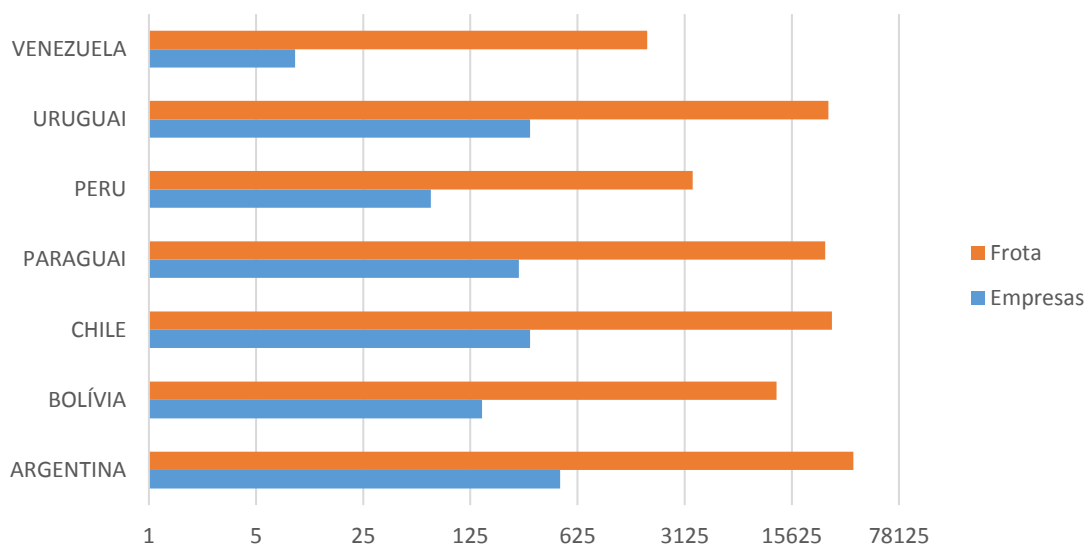
O transporte rodoviário de cargas entre o Brasil e os demais países estudados no projeto reflete-se em 1.959 empresas de transporte habilitadas, dentre nacionais e estrangeiras, com uma frota total de 106.075 veículos (ANTT, 2018b).

Origem	Habilitadas	
	Empresas	Frota
Brasileiras	733	56.645
Estrangeiras	1.226	49.430

**Tabela 2 – Quantidade de empresas e frotas habilitadas**

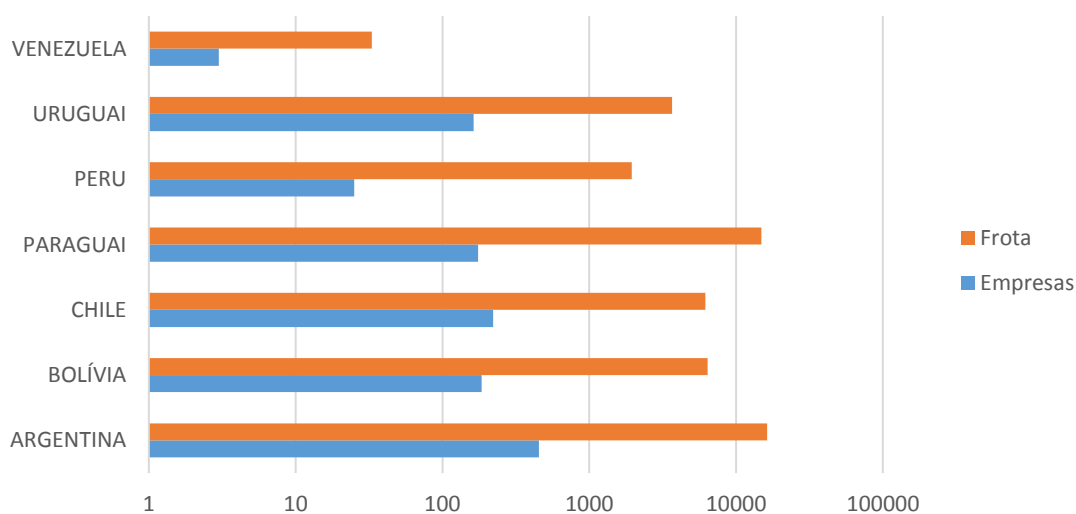
Fonte: ANTT (2018b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A Figura 12 exibe os dados sobre a quantidade de empresas brasileiras, assim como a quantidade da frota habilitada, para cada país apresentado, de acordo com os dados extraídos em 16 de julho de 2018 (ANTT, 2018b). De acordo com a Figura 12, na Argentina, 482 empresas brasileiras são habilitadas a operar sob sua jurisdição territorial. É o país em que mais empresas brasileiras estão habilitadas a realizar o transporte de cargas e, concomitantemente, é onde a maior frota de veículos brasileiros está habilitada, cerca de 39.395. O Chile e o Uruguai aparecem tecnicamente com a mesma quantidade de empresas brasileiras habilitadas para atuar em seus territórios nacionais, com, aproximadamente, 300 empresas aptas em cada país. Contudo, a frota habilitada para o Chile é maior que a habilitada para o Uruguai, em torno de mil e quinhentas unidades, com a frota referente ao Chile sendo de 28.553 veículos, enquanto a apta a atuar no Uruguai é de 27.044 veículos. Na Venezuela verifica-se o menor número de empresas brasileiras qualificadas a realizar o transporte de cargas, com apenas nove empresas. A frota relacionada para esse país é de 1.780 veículos (ANTT, 2018b).



**Figura 12 – Empresas e frotas brasileiras habilitadas**  
 Fonte: ANTT (2018b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

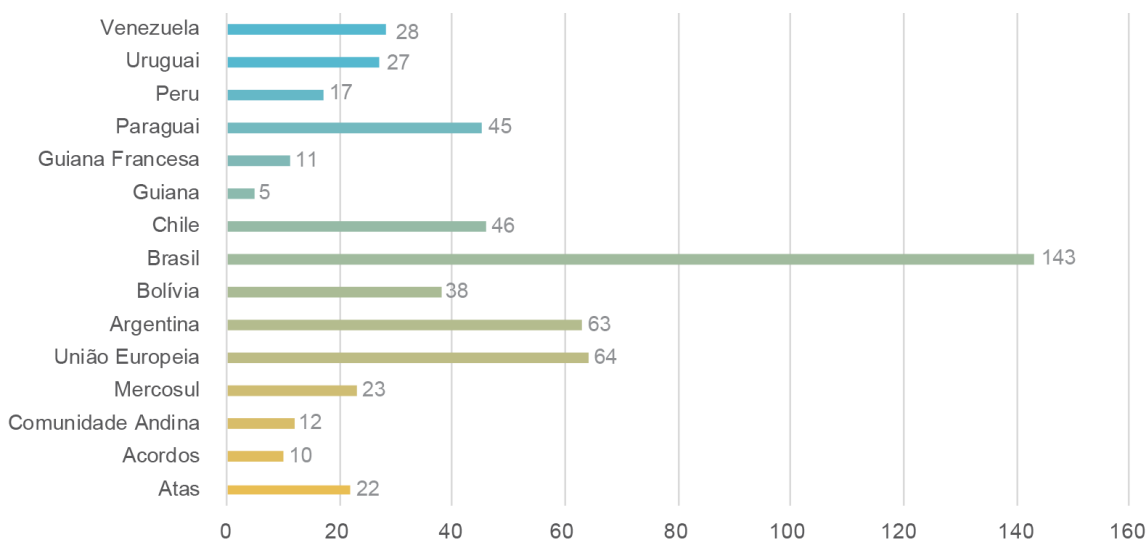
A Figura 13 apresenta a quantidade de empresas de transporte estrangeiras habilitadas a operar em território brasileiro, bem como as correspondentes frotas de veículos habilitados, conforme os dados de 16 de julho de 2018 (ANTT, 2018b). Novamente a Argentina surge como o país com a maior proximidade em termos de realização de transporte de cargas com o Brasil, sendo responsável por 454 empresas estrangeiras habilitadas a atuar em território brasileiro, com uma frota somada de 16.325 veículos. A importância chilena é mais uma vez enfatizada, visto que o país responde por 221 das empresas estrangeiras aptas a operar sob a jurisdição brasileira. A frota chilena habilitada no Brasil é de 6.179 veículos de transporte de cargas. Apesar de o Chile possuir o segundo maior número de empresas habilitadas a realizar o transporte de cargas no Brasil, a frota paraguaia habilitada no País é 58% maior, sendo registrados 14.866 veículos. Assim como as informações relativas à quantidade de empresas brasileiras habilitadas nos países, que constam na Figura 12, a Venezuela exibe o menor número de empresas nacionais aptas a atuar no Brasil (ANTT, 2018b).



**Figura 13 – Empresas e frotas estrangeiras habilitadas**  
 Fonte: ANTT (2018b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

## 2.6 Normativas trabalhadas

Para a execução do Projeto, dentre todas as normativas analisadas, 552 normativas relativas ao transporte internacional terrestre foram trabalhadas, com a quantidade por país exposta na Figura 14.

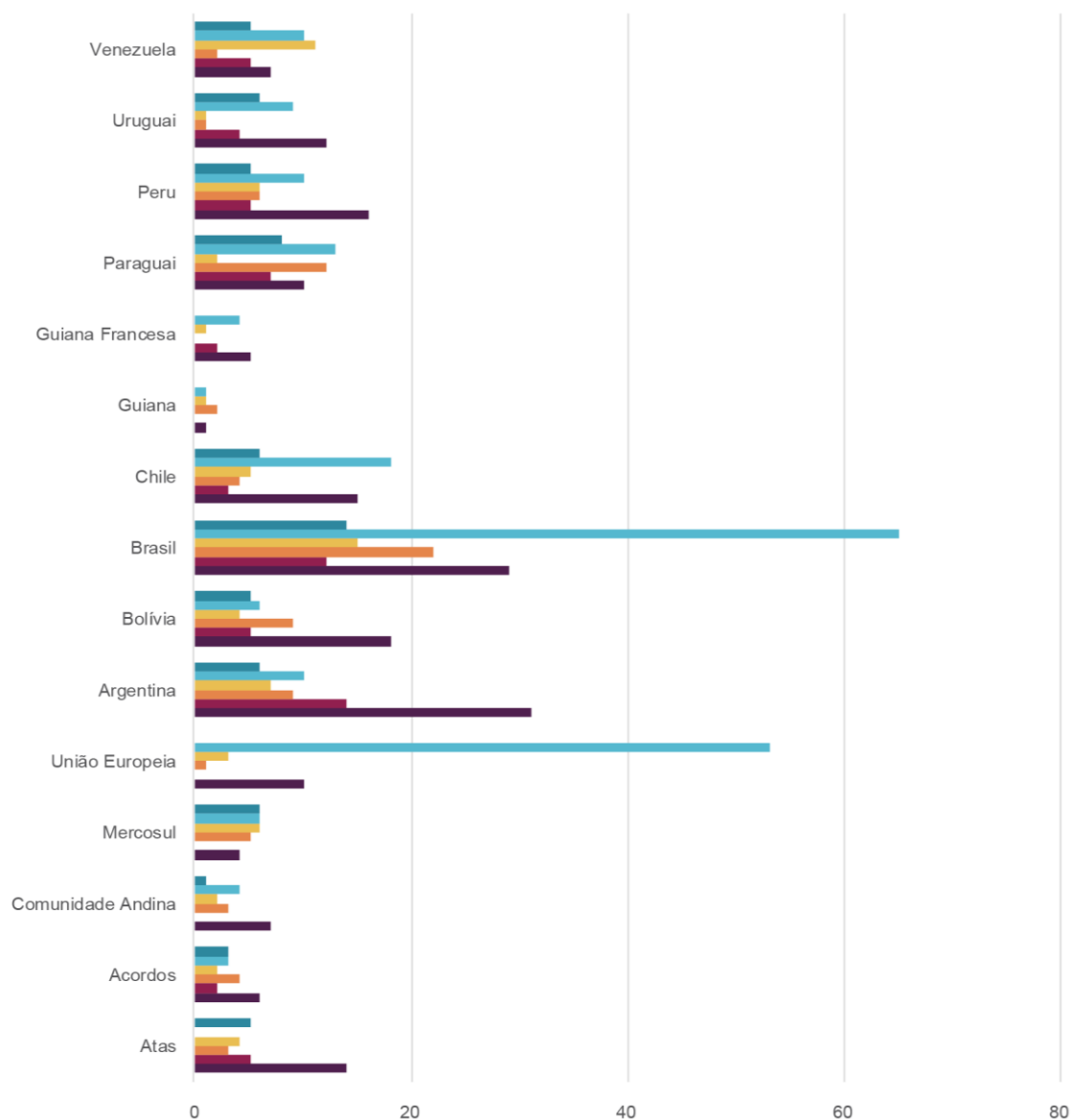


**Figura 14 – Gráfico sobre a quantidade de normativas trabalhadas**

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Com exceção do Brasil, o corpo normativo da UE e da Argentina foram os mais trabalhados, com cerca de 60 normativas cada. Com, aproximadamente, 40 normativas cada um, o Chile e o Paraguai aparecem com um número expressivo de normativas trabalhadas.

A Figura 15 apresenta as normativas trabalhadas relativas aos temas que foram escolhidos para análise. Como pode ser visto na Figura 15, as normativas que regulam as questões referentes ao tema de “Normas Técnicas” foram as mais trabalhadas no Brasil e na UE. Outro tema destacado é “Autorizações, documentos de transporte e serviços”, com as normativas brasileiras e argentinas sendo as mais trabalhadas.



**LEGENDA**

■ Infrações e sanções   
 ■ Normas técnicas   
 ■ Produtos perigosos   
 ■ Seguros   
 ■ Tarifas e pedágios  
■ Autorizações, documentos de transporte e serviços

**Figura 15 – Gráfico sobre a quantidade de temas normativos trabalhados**  
 Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

### 3 Metodologia

A metodologia aplicada no processo de seleção dos temas a serem harmonizados foi fundamentada em técnicas de análise de direito comparado, que pode ser definido como “[...] um sistema de pesquisa através do qual o experto, após examinar dois institutos, desce às suas origens [...] para finalmente chegar à verdade perquirida, ou seja, à identidade existente entre um e outro” (AMORIM, 2000, p. 10). Trata-se, portanto, nas palavras de Mártires Coelho (2004, p. 11), de “[...] um processo de busca e constatação de pontos comuns ou divergentes, entre distintos sistemas jurídicos, a ser utilizado pelo intérprete como um recurso a mais para aprimorar o trabalho hermenêutico”.

A expansão da globalização econômica como nova fase do capitalismo tem feito com que as análises, se utilizando de métodos próprios de direito comparado, assumam um papel primordial para que seja possível entender as opções dos legisladores nacionais de vários países e as diferenças entre estas, fornecendo material para a elaboração de propostas de harmonização legislativa entre estes, tal como ocorre no âmbito da pesquisa aqui apresentada. Nesse sentido, como afirma René David (1953, p. 51): “Os negócios tendem cada vez mais a se fazerem internacionais”. Trata-se, aqui, de um novo evento que exige cada vez mais o empenho dos juristas no domínio dos diversos sistemas e ordenamentos jurídicos. É possível reiterar, portanto, as palavras de Jorge Miranda ([1987], p. 207), quando diz que: “As causas gerais do desenvolvimento contemporâneo do Direito comparado estão ligadas, como facilmente se compreende, a duas ordens de fatores: o desenvolvimento da própria Ciência Jurídica e o incremento das relações internacionais e da circulação de bens e pessoas”.

Ao se utilizar da análise do direito comparado, busca-se, portanto, dois objetivos distintos, apresentados por Ivo Dantas (2000, p. 61-62):

Pelo primeiro, ao qual denominados de objetivos pessoais, visa-se uma maior satisfação intelectual daquele que lança mão dos estudos sobre os sistemas jurídicos estrangeiros para verificar a forma como os fatos sociais, econômicos e políticos estão sendo tratados por outros povos. O objetivo, pois, é meramente subjetivo, cultural (...). O segundo grupo de finalidades pode ser denominado de profissional e encontra-se mais ligado à Técnica e Política Jurídica ou mesmo Política Legislativa, oferecendo os elementos necessários à análise, por parte dos operadores do Direito, para melhor compreensão de institutos jurídicos – sobretudo aqueles que foram recepcionados pelo sistema nacional – existentes em outros ordenamentos, exatamente porque, queiramos ou não, assistimos, nos dias atuais, a uma tendência de universalização dos conceitos no campo da Ciência Jurídica.

Para Basedow (2014, p. 836), por sua vez, no que concerne estritamente ao aspecto metodológico do direito comparado, o mais importante para cada investigação “[...] é encontrar a perspectiva ou as perspectivas que melhor casem com o sujeito ou a investigação e que permitam a otimização do entendimento da lei estrangeira sob escrutínio.”

Segundo Brito (2009), ainda, a análise do direito comparado inicia-se através da adoção de um modelo comparativo, que deve ser decomposto em Elementos Objeto de Comparação (EOC). Nesta perspectiva, o objeto de estudo deve ser decomposto em aspectos ou elementos relevantes para a sua caracterização:

Os termos da comparação são ditados pelo objetivo e são muito mais variáveis, o que origina, naturalmente, maiores dificuldades. Não há, e provavelmente não pode ser encontrado, um modelo comum – cada autor que o faz dá a sua sugestão, mas a verdade é que não existe um critério aplicável a todos os casos. Por esta razão, é muito importante que o investigador comece por revelar ao leitor o seu modelo. (BRITO, 2009, p. 11).

Tendo em vista tais pressupostos teóricos, desenvolveu-se uma metodologia própria de comparação de institutos de direito público, apresentada no fluxograma da Figura 16. A partir da lista de normativas de cada país e das análises contidas nos RPCs, foram definidos os EOCs e preenchidas as tabelas de comparação e classificação da legislação, com o objetivo de facilitar a identificação dos temas a serem harmonizados.

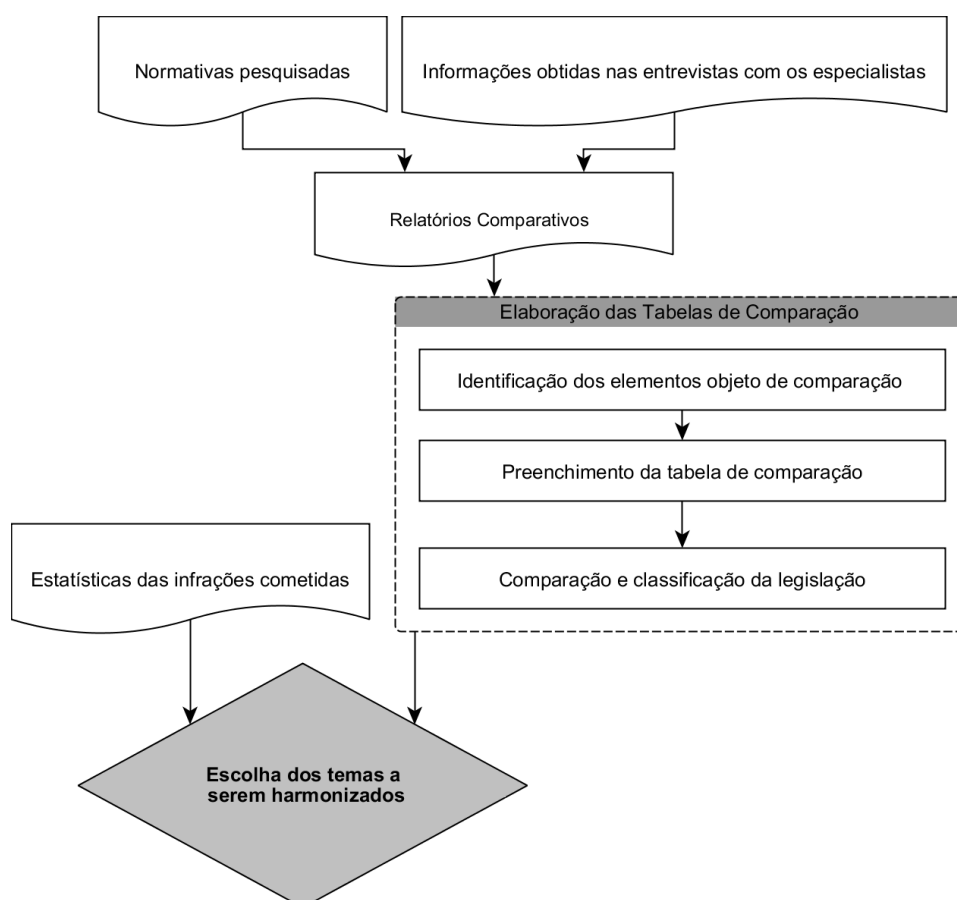


Figura 16 – Fluxograma da metodologia  
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

### 3.1 Elaboração das tabelas de comparação

No processo, visando a identificação dos EOCs, foram levados em consideração os diferentes tratamentos atribuídos aos temas no âmbito interno de cada país analisado, assim como a experiência adquirida pelos técnicos ao longo do projeto ao desenvolver os RPCs.

Devido ao grande número de EOCs identificados, manteve-se a opção de utilizar planilhas eletrônicas, as quais permitiram organizar os dados e a aplicação de filtros utilizados na pesquisa. Foi

definido, ainda, que cada linha da planilha deveria abordar um EOC específico, enquanto que as colunas indicariam os países cuja legislação interna seria objeto de análise.

Desse modo, elaboraram-se seis tabelas, cada uma referente a um dos temas analisados no âmbito dos RPCs:

- » Autorizações, Serviços e Documentos;
- » Tarifas e Pedágios;
- » Produtos Perigosos;
- » Seguros;
- » Normas Técnicas;
- » Infrações e Sanções.

### 3.2 Comparação da legislação

Após o preenchimento da tabela com os EOCs e com o conteúdo da legislação relativa a cada um dos países estudados, foi iniciado o processo de análise comparada da legislação. Na Tabela 3 foi utilizado um padrão de cores com a finalidade de facilitar a identificação dos EOCs que apresentam divergências.

Nesta etapa definiram-se os parâmetros de uma legislação-base para guiar o processo de comparação para cada EOC. Para a escolha da legislação-base, foram levados em consideração os termos que regulamentam o ATIT ou, na falta de regulamentação específica por parte do ATIT, a legislação que se mostra mais completa.

#### LEGENDA

	Legislação-base de comparação.
	Legislação harmonizada com a Legislação-base. Possui algumas diferenças pontuais.
	Legislação superficial ou com grandes diferenças da legislação-base.
	Não trata o assunto ou trata de maneira muito superficial.
	Não se aplica.

Tabela 3 – Padrão de cores utilizado nas tabelas de comparação

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

As outras legislações foram, por fim, cotejadas com a legislação-base de comparação. Como resultado, foram obtidas as tabelas de comparação, conforme o modelo da Tabela 4.

Tema	ATIT	CAN	Mercosul	Brasil	País 1	País 2	País 3	País 4
Elemento objeto da comparação 1								
Elemento objeto da comparação 2								
Elemento objeto da comparação 3								

Tabela 4 – Modelo de tabela de comparação

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

### 3.3 Escolha dos temas a serem harmonizados

Para a escolha dos temas a serem harmonizados, foram utilizadas as tabelas de comparação acima apresentadas em conjunto com os relatórios estatísticos concernentes a autos de infração do transporte internacional, tendo sido estes disponibilizados pela Coordenação de Fiscalização do Transporte Internacional de Cargas e Passageiros (COFTRIN) da ANTT.

Com o auxílio das tabelas de comparação, procedeu-se à identificação dos EOCs que apresentam divergências. Já a análise dos autos de infração teve por objetivo realizar a identificação dos entraves operacionais concretamente enfrentados pelos operadores e agentes da fiscalização. As infrações foram ordenadas conforme o volume de ocorrências apresentado nos relatórios. Por fim, foi verificado em qual EOC cada uma das infrações ocorridas poderia ser abordada. As tabelas de comparação utilizadas na escolha dos temas encontram-se no Apêndice.



## 4 Escolha dos temas para harmonização

Este capítulo apresenta os resultados obtidos por meio da aplicação da metodologia para cada tema normativo analisado. As tabelas de comparação de cada tema encontram-se no Apêndice.

### 4.1 Autorizações, documentos de transporte e serviços

#### 4.1.1 Capital social das empresas de transporte internacional

Sobre a constituição das empresas de transporte internacional, os termos previstos no âmbito do ATIT dispõem sobre a necessidade de que ao menos 51% do capital social esteja em posse de cidadãos brasileiros natos ou naturalizados. Brasil e Chile, contudo, divergem neste quesito, não impondo tal necessidade nos seus ordenamentos nacionais. Considerando, no entanto, (i) a existência de óbice constitucional à alteração da legislação brasileira, e (ii) que o tema não enseja problemas operacionais concretos às empresas e aos órgãos de fiscalização, entende-se como desnecessária qualquer proposta de harmonização em matéria.

#### 4.1.2 Representante legal

A necessidade de oferecer elementos que comportem maior segurança jurídica aos operadores e agentes envolvidos na fiscalização do transporte internacional – no que concerne à delimitação objetiva das responsabilidades do representante legal das empresas nos países de destino – tem como consequência imediata a necessidade de harmonização dos poderes e dos deveres de tais representantes nas legislações internas dos Estados-Partes do ATIT.

#### 4.1.3 Licenças Originárias para o transporte de cargas e passageiros

A leitura atenta dos textos normativos nacionais faz emergir divergências significativas no que se refere aos requisitos que devem ser cumpridos pelas empresas do setor para que haja a concessão da Licença Originária. Tais divergências estão presentes na documentação a ser apresentada; na sua vigência, que condiciona também a vigência das Licenças Complementares; e nos prazos de tramitação. Nesse sentido, a proposta aqui apresentada sugere a harmonização no que concerne aos prazos de tramitação.

#### 4.1.4 Licenças Complementares para o transporte de cargas e passageiros

A pesquisa em tela também aponta uma consistente assimetria na exigência dos documentos solicitados pelas legislações nacionais para que haja a concessão da Licença Complementar, conforme previsto no ATIT. Da mesma forma, diferente do que é disposto no ATIT, os ordenamentos nacionais dos Estados-Partes apresentam divergências quanto ao prazo para que as empresas protocolem o requerimento da Licença Complementar após a outorga da Licença Originária, assim como no que se refere aos prazos para a análise dos documentos requeridos. Sugere-se, desse modo, a harmonização dos prazos no âmbito das legislações internas.

#### **4.1.5 Autorizações para prestar serviços de transporte de passageiros**

Sugere-se que os documentos requeridos para a autorização para a prestação de serviços sejam cobrados apenas em âmbito nacional, não sendo exigido dos transportadores internacionais nada além das licenças previstas no ATIT. Conforme constatado ao longo da pesquisa, como o maior problema decorre do equívoco na aplicação dos termos de normas nacionais ao transporte internacional, entende-se que esta questão em específico não depende de um processo de harmonização legislativa entre os Estados-Partes. Para tanto, é necessário apenas um esclarecimento aos órgãos de fiscalização nacionais quanto à correta aplicação da norma, o que poderia ser feito no manual de fiscalização a ser proposto.

#### **4.1.6 Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros**

Os Estados-Partes do acordo apresentam exigências diferentes no que concerne à documentação a ser apresentada pelo operador, não sendo estas uniformes para a outorga da Autorização Ocasional de Transporte de Carga por Rodovia, conforme previsto pelo ATIT. Também divergem quanto à validade da licença. Sugere-se, portanto, que se proceda à harmonização do modelo de autorização de prazo de validade.

#### **4.1.7 Autorizações relativas ao autotransporte**

O ATIT coloca o autotransporte em regime de trânsito aduaneiro internacional e impõe a necessidade apenas do porte da Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA). A legislação de alguns Estados-Partes do acordo, contudo, prevê que apenas empresas especializadas podem realizar tal transporte e, ainda, sob a concessão de licenças especiais. Recomenda-se também, nesse caso, a harmonização normativa.

#### **4.1.8 Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas**

Os ordenamentos nacionais instituem procedimentos de diferentes naturezas para que possa ser realizada a prestação de serviço na área do transporte próprio de cargas. Alguns países determinam a necessidade de Licenças Originárias e Complementares, ao passo que outros colocam tal serviço sob regime de transporte ocasional. Sugere-se, dessa forma, a harmonização no tema.

#### **4.1.9 Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros**

Apenas nas legislações do Brasil e do Uruguai podem ser constatadas a presença de normas sobre o transporte próprio de passageiros. Mesmo assim, os dispositivos presentes nos ordenamentos acima citados divergem no que se refere aos tipos de procedimentos que permitem a prestação desse serviço. Sugere-se a harmonização no tema.

#### **4.1.10 Autorizações relativas ao transporte por contêineres**

Subsistem divergências no que concerne à necessidade ou não da licença especial para o transporte de contêineres. Além disso, nas legislações dos Estados-Partes que exigem esta licença, podem ser constatadas diferenças quanto às dimensões dos contêineres. Recomenda-se também aqui o procedimento de harmonização normativa.

#### **4.1.11 Autorizações relativas a cargas fora das dimensões padrão**

Os governos dos Estados-Partes manifestaram estar de acordo sobre a necessidade de autorizações para o transporte de cargas fora das dimensões padrão. Podem ser encontradas, entretanto, variações nas dimensões sujeitas à concessão da licença. Ademais, não é unanimidade entre os países que se exija tal licença no transporte internacional. Sugere-se, então, a harmonização do tema.

#### **4.1.12 Manifesto Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA)**

Em termos gerais, é possível constatar que o modelo utilizado no âmbito do MIC/DTA encontra unanimidade entre os países, salvo no caso das Guianas. Os Estados-Partes demonstraram-se unânimes também no que se refere à necessidade de utilização de tal manifesto.

#### **4.1.13 Documentos de porte obrigatório**

É possível encontrar divergências entre as legislações nacionais dos Estados-Partes do acordo no que diz respeito aos documentos de porte obrigatório para cada tipo de transporte, tema que não é regulado no ATIT. Um ulterior problema nesse âmbito é a inexistência de distinção entre quais documentos são relativos ao transporte, ao condutor e ao veículo. Sugere-se sua harmonização.

#### **4.1.14 Transporte local**

A realização de prestação de serviço de transporte local por parte de transportadores internacionais é prática proibida nos termos do ATIT. Alguns Estados-Partes, contudo, não apresentam tal proibição em suas legislações internas. Trata-se, aqui, da Argentina, do Brasil, da Guiana Francesa, do Paraguai, do Peru e do Uruguai. Entende-se, porém, ser desnecessária a harmonização normativa sobre o tema.

#### **4.1.15 Utilização de veículos de terceiros para o transporte de cargas e passageiros**

As legislações nacionais dos Estados-Partes divergem no reconhecimento de diferentes modalidades de utilização de veículos de terceiros. Além disso, foi possível notar que as normativas destes países apresentam definições diferentes sobre cada tipo de modalidade de arrendamento. Recomenda-se harmonização.

#### **4.1.16 Transporte multimodal**

Em termos de documentação, todos os países que regulamentam sobre o transporte internacional reconhecem a utilização do Documento de Transporte Multimodal.

#### **4.1.17 Bagagens e cargas no transporte de passageiros**

É inexistente nos países objetos desta pesquisa a regulamentação sobre a possibilidade de prestar ou não o serviço de transporte de cargas em veículos de transporte de passageiros, assim como sobre as dimensões máximas dessas cargas. Por outro lado, subsistem divergências quanto às dimensões das bagagens e das indenizações. Sugere-se, nestes termos, harmonização do setor.

### **4.2 Tarifas e pedágios**

#### **4.2.1 Regulação tarifária**

As empresas de transportes estão submetidas à regulação tarifária válida no seu respectivo país de origem. Apesar disso, os diferentes Estados-Partes possuem a obrigação de comunicar cada variação tarifária aos demais para conhecimento e aplicação da tarifa. Logo, não se vislumbra necessária harmonização no tema.

#### **4.2.2 Impostos e taxas (inclusive pedágios)**

Segundo o que determina o art. 4º, parágrafo 2, do ATIT, as empresas de transportes estão submetidas aos regimes de impostos e taxas que vigoram no país de trânsito (BRASIL, 1990). Tal questão deve ser avaliada, portanto, de maneira individual através das normativas nacionais que versam sobre o tema, tendo em vista o fato de a aplicabilidade de impostos e taxas – inclusive no que se refere a pedágios – encontrar-se sujeita ao ordenamento nacional do país de trânsito. Tal contexto impossibilita a harmonização da questão.

### **4.3 Seguros**

#### **4.3.1 Seguros de Responsabilidade Civil**

O ATIT aborda o tema “Seguros de Responsabilidade Civil” instituindo o seguro conhecido como Carta Azul. Quase todos os países objetos desta pesquisa ratificaram o ATIT, estabelecendo, portanto, a obrigatoriedade desse seguro. São exceções a Venezuela, a Guiana e a Guiana Francesa. Deve ser ressaltada, neste contexto, a existência de uma discordância de valores com os países também membros do Mercosul no que diz respeito às coberturas, em cujo âmbito já restaram estabelecidos valores diferentes daqueles definidos pelo ATIT. Da mesma maneira, o Mercosul aborda o tema estabelecendo o Seguro Carta Verde, que atualiza os valores do Seguro Carta Azul. Venezuela, Guiana e Guiana Francesa possuem acordos bilaterais com o Brasil quanto ao tema, subsistindo, entretanto, algumas divergências em relação à interpretação da normativa e à sua obrigatoriedade por parte da Guiana e da Guiana Francesa.

### 4.3.2 Seguros sobre Danos às Cargas

O ATIT aborda o tema “Seguros sobre Danos às Cargas e às Mercadorias”, porém não estabelece valores para o seguro de danos à carga. Os Estados-Partes ficam responsáveis, dessa forma, por celebrar acordos multilaterais voltados a normatizar as características do seguro. No âmbito da ALADI existe, ainda, um acordo multilateral que estabelece o seguro sobre danos às cargas e às mercadorias. Nem todos os signatários do ATIT, contudo, ratificaram esse acordo, como é o caso da Argentina. Além disso, países como a Venezuela e a Guiana não possuem nenhuma normativa em comum com o Brasil que defina a obrigatoriedade de apólice de seguros sobre danos à carga.

Sobre o tema do “Transporte Multimodal de Carga”, existe seguro para este, o qual é estabelecido no âmbito do Mercosul e vigora, por consequência, nos Países-Membros. A Argentina, apesar de não ter ratificado o acordo antes mencionado, possui normativa em comum com o Brasil, a qual determina a contratação de seguros sobre danos às cargas e às mercadorias para o transporte multimodal de carga.

Em relação aos seguros, salvo melhor juízo, parece ser desnecessária a harmonização, bastando acordos bilaterais entre o Brasil e alguns países para que haja alinhamento sobre o tema.

## 4.4 Produtos perigosos

### 4.4.1 Base regulamentar e classificação

A classificação dos produtos não é prevista no ATIT. Embora a maioria dos países utilize o livro laranja da Organização das Nações Unidas (ONU) como base regulamentar, foi identificado que cada Estado-Parte utiliza uma versão diferente deste, o que pode resultar em problemas na operação do transporte de produtos perigosos. Sugere-se, portanto, harmonização do setor.

### 4.4.2 Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos

Os dispositivos constantes no ATIT não preveem os requisitos para veículos de transporte de produtos perigosos. As regulamentações nos ordenamentos nacionais apresentam diferenças significativas em relação aos itens mínimos de segurança e de vistoria técnica dos veículos, principalmente no que concerne ao transporte de produtos a granel (tanques). As legislações de alguns Estados-Partes analisados são bem pouco específicas, regulando de maneira geral o tema. Outros, no entanto, regulam a idade mínima da frota. Recomenda-se, neste ponto, harmonização.

### 4.4.3 Qualificação do pessoal envolvido no transporte de produtos perigosos

O ATIT não prevê a necessidade de realização de curso de qualificação por parte do pessoal envolvido no transporte de produtos perigosos. A qualificação também não é prevista nas legislações da Guiana e da Bolívia. Além disso, há divergências na ementa do curso e na carga horária deste pessoal nos países que o exigem. Sugere-se, neste ponto, harmonização.

#### 4.4.4 Documentação exigida no transporte

Os ordenamentos nacionais de alguns Estados-Partes não apresentam dispositivos contendo normas claras e objetivas listando os documentos que devem estar em posse do transportador ao realizar o serviço, versando de maneira genérica e abstrata sobre o tema. Também foi constatada a existência de exigências de licenciamento ambiental específico para cada estado e cidade no Brasil com impacto na realização do serviço de transporte. Sugere-se harmonização.

### 4.5 Normas técnicas

#### 4.5.1 Habilitação e inspeção de veículos

Tanto o ATIT quanto os acordos tratam de questões relativas à habilitação e à inspeção de veículos de forma semelhante, dispondo que os veículos habilitados para a realização de transporte internacional por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários. Países como Bolívia e Guiana, no entanto, possuem regulamentação exígua acerca dos procedimentos utilizados na realização dessas inspeções. Além disso, é possível constatar a inexistência de uniformidade nas legislações dos Estados-Partes no que concerne à lista de itens que devem ser verificados nas inspeções, como devem ser verificados e a frequência com que devem ser inspecionados. Devem também ser incluídas, no âmbito da habilitação e da inspeção dos veículos, normas que regulamentem o procedimento de verificação dos limites de liberação de gases e ruídos no meio-ambiente. A análise das legislações em matéria em vigor nos Estados-Partes denuncia a existência de variações consideráveis. Sugere-se, portanto, a realização de procedimento de harmonização.

#### 4.5.2 Itens obrigatórios para circulação

O texto do ATIT não regulamenta essa temática. Nas análises feitas no âmbito dos RPCs, identificou-se que a lista de itens obrigatórios para a circulação dos veículos – principalmente no caso do serviço de transporte de passageiros – apresenta variações consideráveis. Essa lista não foi encontrada na legislação de alguns Estados signatários do acordo. Durante as visitas técnicas, constataram-se problemas decorrentes de autuações de infrações tendo por base a aplicação de normas de legislação nacional em veículos realizando transporte internacional. É o caso da exigência de uso de cor diferenciada nas cortinas das saídas de emergência feita pela legislação interna brasileira, ou da legislação interna argentina que impõe o uso de freios ABS (do inglês – *Anti-Blocker System*), entre outros. Tal situação evidencia a necessidade da padronização normativa no que se refere à lista de quesitos a serem exigidos pelos países signatários do ATIT. Sugere-se, desse modo, harmonização.

#### 4.5.3 Limites de peso e dimensões

As normas do ATIT também não dispõem sobre esse tema. Nas análises feitas nos RPCs, ficou constatada a existência de diferenças entre as legislações nacionais quanto aos limites de peso e de dimensões dos veículos utilizados no transporte internacional. Além dos valores limites diferentes, foram encontradas categorias distintas de veículos, diferenciações conforme a largura do pneu, distância entre eixos e uso de suspensão a ar. De um modo geral, as legislações nacionais também não apresentam clareza e objetividade no que concerne ao processo de pesagem dos

veículos, nem a tecnologia utilizada no referido processo. Todas essas diferenças comportam dificuldades significativas na operação do transporte, tornando-se, conseqüentemente, um dos problemas mais destacados na realização das visitas técnicas. Recomenda-se harmonização.

## **4.6 Infrações e sanções**

### **4.6.1 Transporte de cargas**

#### **Infrações gravíssimas**

As normas do ATIT e da Comunidade Andina (CAN) dispõem sobre algumas infrações de natureza “gravíssima” que entre si apresentam algumas semelhanças, mas também possuem discordâncias significativas. O Paraguai, apesar de internalizar os termos do ATIT, dispõe, em sua legislação nacional, acerca de infrações gravíssimas que divergem dos preceitos do Segundo Protocolo Adicional ao ATIT. Em relação às normas do Mercosul, assim como às legislações internas da Bolívia, da Guiana, da Guiana Francesa e da Venezuela, não foram encontradas normativas que abordem o tema. Por sua vez, Brasil, Argentina, Chile, Peru e Uruguai adotaram as prescrições do Segundo Protocolo Adicional ao ATIT como prática recorrente.

#### **Infrações graves**

Os textos do ATIT e da CAN dispõem sobre algumas infrações graves com características bastante similares, mesmo apresentando divergências significativas entre elas. Apesar de internalizar o ATIT, o Paraguai dispõe, em sua legislação nacional, sobre infrações graves que diferem daquelas presentes no Segundo Protocolo Adicional ao ATIT. Em relação ao Mercosul, não foi constatada a presença de normativas que abordem o tema na legislação da Bolívia, da Guiana, da Guiana Francesa e da Venezuela. Brasil, Argentina, Chile, Peru e Uruguai, por sua vez, adotam o texto do Segundo Protocolo Adicional ao ATIT na prática cotidiana.

#### **Infrações médias**

Apenas os dispositivos do ATIT regulamentam infrações médias no âmbito do transporte internacional de cargas. Nessa perspectiva, não foram encontradas normativas que abordem a temática nos ordenamentos do Mercosul, da CAN, da Bolívia, da Guiana, da Guiana Francesa e da Venezuela. Brasil, Argentina, Chile, Paraguai, Peru, e Uruguai, ao contrário, implementam as normas do ATIT como prática corrente.

#### **Infrações leves**

O ATIT e a CAN dispõem no interior de seus textos acerca de algumas infrações leves apresentando semelhanças entre si. Mesmo assim, podem ser constatadas divergências entre estas. O Paraguai, apesar de ter recepcionado o ATIT no seu ordenamento, insere em sua legislação nacional infrações de natureza leve, cujas características divergem daquelas previstas no Segundo Protocolo Adicional ao ATIT. Em relação ao Mercosul, não foram encontradas normativas que abordem o tema na legislação da Bolívia, da Guiana, da Guiana Francesa e da Venezuela. Por seu turno, Brasil, Argentina, Chile, Peru e Uruguai implementam as normas do Segundo Protocolo Adicional ao ATIT.

## Sanções

Apenas o ordenamento da CAN dispõe sobre sanções para ilícitos realizados em operação de transporte internacional de cargas. O ATIT regulamenta as sanções de maneira conjunta para cargas e passageiros, assim como a Venezuela e o Paraguai. O Mercosul e os demais países não dispõem sobre sanções relativas ao transporte internacional de cargas.

### 4.6.2 Transporte de passageiros

#### Infrações gravíssimas

O ATIT regulamenta o tema, e apesar de o Brasil e o Paraguai internalizarem o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo, também dispõem em suas legislações nacionais infrações gravíssimas divergentes do ATIT. Não foram encontradas normativas que abordam o tema no Mercosul, na CAN, na Bolívia, na Guiana, na Guiana Francesa e na Venezuela. Já Argentina, Chile, Peru e Uruguai adotam o ATIT como prática.

#### Infrações graves

O ATIT regulamenta o tema. As legislações domésticas do Brasil e do Paraguai, apesar de internalizarem o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo, colidem com as normas deste ao também disporem sobre infrações graves em suas legislações nacionais com características divergentes daquelas do ATIT. Não foram encontradas normativas que tratam da temática no Mercosul, na CAN, na Bolívia, na Guiana, na Guiana Francesa e na Venezuela. Outros Estados signatários, como Argentina, Chile, Peru e Uruguai, adotaram o ATIT como prática.

#### Infrações médias

O tema encontra-se regulamentado no texto do ATIT. O Brasil, contudo, mesmo tendo internalizado o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo, prevê em sua legislação nacional infrações médias com delineamentos diferentes daqueles do ATIT. Não foram encontradas normativas que abordam a temática nas legislações do Mercosul, da CAN, da Bolívia, da Guiana, da Guiana Francesa e da Venezuela. As normas do ATIT em matéria são implementadas pela Argentina, pelo Chile, pelo Paraguai, pelo Peru e pelo Uruguai.

#### Infrações leves

O texto do ATIT regulamenta o tema. O Segundo Protocolo Adicional ao Acordo foi recepcionado nos ordenamentos brasileiro e paraguaio, mas as legislações nacionais de ambos os países preveem infrações leves que divergem daqueles presentes no ATIT. Ao longo da pesquisa, foi constatada a ausência de normativas que abordam o tema nos ordenamentos do Mercosul, da CAN, da Bolívia, da Guiana, da Guiana Francesa e da Venezuela. Por sua vez, Argentina, Chile, Peru e Uruguai adotam o ATIT como prática.

#### Outras infrações

Diferentemente dos demais Estados signatários do acordo, a legislação uruguaia prevê uma lista de infrações que não se enquadram nas citadas acima. Trata-se de infrações relativas ao regime de concessões e autorizações; à exploração dos serviços; aos aspectos tarifários; ao material rodante e às instalações fixas; às relações das empresas com os usuários; e às relações das empresas com a administração. As sanções a estas infrações são punidas através de multa. Nenhum outro país



possui dispositivos semelhantes, assim como os textos normativos assinados no âmbito do ATIT, da CAN e do Mercosul são silentes sobre o assunto.

### **Sanções**

Somente o ordenamento brasileiro apresenta sanções em relação a operações de transporte internacional de passageiros. O ATIT regulamenta as sanções de maneira conjunta para cargas e passageiros, assim como a Venezuela e o Paraguai. A CAN, o Mercosul e os demais países não dispõem sobre sanções relativas ao transporte internacional de passageiros.

## **4.6.3 Transporte de cargas e passageiros**

### **Infrações gravíssimas/Infrações graves/Infrações médias/Infrações leves**

A Venezuela prevê em sua legislação interna a existência de infrações gravíssimas, graves, médias e leves relativas ao transporte internacional de cargas e passageiros. Porém, os textos do ATIT, do Mercosul, da CAN, assim como as demais legislações nacionais que compõem o objeto desta pesquisa, regulamentam as infrações na operação de transporte internacional de cargas e passageiros separadamente (cargas e passageiros), conforme afirmado anteriormente.

### **Outras infrações**

O ordenamento jurídico do Paraguai dispõe sobre uma lista de infrações aplicáveis ao transporte internacional de cargas e passageiros, as quais não se enquadram nas dispostas acima e nas suas respectivas sanções expressas em multa. Nenhum outro país possui essa prática, nem o ATIT, a CAN ou o Mercosul.

### **Sanções**

O ATIT regulamenta o tema de sanções. Apesar de o ordenamento paraguaio recepcionar o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo, dispõe em sua legislação nacional sobre sanções que apresentam divergências no que concerne àquelas do ATIT. Caso análogo acontece em relação à legislação venezuelana, que também apresenta sanções aplicáveis ao transporte internacional de cargas e passageiros discordantes dos dispositivos do ATIT. A temática não é regulamentada nos textos normativos assinados no âmbito do Mercosul e da CAN, assim como as legislações nacionais da Bolívia, da Guiana e da Guiana Francesa não apresentam diplomas legais em matéria. As normas do ATIT, por outro lado, são adotadas pela Argentina, pelo Chile, pelo Peru e pelo Uruguai.

### **Progressão de sanções**

Os dispositivos presentes no ATIT regulamentam o tema. A progressão de sanções, porém, é regulamentada de modo diferente pela normativa interna venezuelana, que não segue os termos do ATIT neste âmbito. A temática não é contemplada nas normas do Mercosul e da CAN, bem como a Guiana e a Guiana Francesa também não regulamentam o tema. Já os ordenamentos do Brasil, da Argentina, do Chile, do Paraguai, do Peru e do Uruguai recepcionaram as normas do ATIT em matéria.

### **Excesso de peso**

As infrações relativas ao excesso de peso são regulamentadas no âmbito do ATIT de maneira superficial e lacônica. O ordenamento jurídico do Mercosul, por sua vez, optou por aplicar o regime nacional de sanções ao transporte internacional de cargas e passageiros nos casos de descumprimento dos limites de peso máximo acordados em seu âmbito. Brasil, Argentina e Paraguai

recepçionaram a decisão do Mercosul, mas dispõem complementarmente sobre o tema em suas normativas internas, fazendo com que subsistam regulamentações divergentes nos três países em relação ao Mercosul. Chile, Peru e Venezuela também regulamentam o tema de maneira discordante. CAN, Bolívia, Guiana, Guiana Francesa e Uruguai não regulamentam o tema.

#### **4.6.4 Transporte de produtos perigosos**

##### **Infrações muito graves**

As infrações categorizadas como “muito graves” encontram-se previstas no ordenamento jurídico do Mercosul no que concerne às operações de transporte internacional de produtos perigosos, quando a realização dessas últimas ocorrer sem que tenham sido emanadas as respectivas autorizações por parte dos organismos competentes dos Estados-Partes onde se der a operação (autorizações previstas no Anexo II do “Acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no Mercosul”). O Brasil, apesar de recepçionar no seu ordenamento interno a decisão do Mercosul, promulgou normas de caráter complementar e de maneira extensiva, passando a prever, em sua legislação doméstica, infrações muito graves divergentes das regulamentadas pelo Mercosul. A normativa peruana em matéria também dispõe sobre infrações muito graves em casos envolvendo ações ou omissões relacionadas ao transporte internacional de produtos perigosos que tenham ocasionado dano de extrema gravidade. As normas do ATIT, da CAN, da Bolívia, do Chile, da Guiana, da Guiana Francesa, do Uruguai e da Venezuela não regulamentam o tema. Por sua vez, Argentina e Paraguai recepçionaram a decisão do Mercosul.

##### **Infrações graves**

As normas do Mercosul dispõem sobre diversas infrações graves relativas ao transporte internacional de produtos perigosos. O Brasil, apesar de recepçionar no seu ordenamento interno a decisão do Mercosul, legislou complementarmente em matéria de infrações graves gerando divergências em relação àquelas dispostas no interior do ordenamento do bloco de integração regional. O Peru considera infrações graves quando forem constatadas ações ou omissões relacionadas ao transporte internacional de produtos perigosos que tenham ocasionado ou conduzam a danos relevantes. Os textos normativos assinados no âmbito do ATIT e da CAN, assim como as legislações domésticas da Bolívia, do Chile, da Guiana, da Guiana Francesa, do Uruguai e da Venezuela não contemplam o tema. Por seu turno, Argentina e Paraguai recepçionaram nos seus ordenamentos internos a decisão do Mercosul.

##### **Infrações leves**

O ordenamento do Mercosul prevê diversas categorias de infrações de natureza leve relativas ao transporte internacional de produtos perigosos. Mesmo tendo recepçionado a decisão do Mercosul em matéria, o Brasil emanou normas contendo complementações na temática que conduziram ao surgimento de divergências em relação às infrações leves dispostas pela legislação do bloco de integração regional. O Peru contempla como infrações de natureza leve aquelas realizadas por meio de ações ou omissões relacionadas ao transporte internacional de produtos perigosos que ocasionam riscos ou danos de menor relevância. Os textos normativos do ATIT e da CAN, assim como as normas internas da Bolívia, do Chile, da Guiana, da Guiana Francesa, do Uruguai e da Venezuela não regulamentam o tema. Já a Argentina e o Paraguai recepçionaram a decisão do Mercosul.

## Sanções

O texto do ATIT determina que os países signatários adotarão medidas especiais para a realização do serviço de transporte de produtos perigosos. As legislações do Mercosul, do Brasil, do Chile e da Venezuela dispõem sobre sanções que divergem entre si. O ordenamento interno peruano apenas dispõe sobre os tipos de sanções aplicáveis (advertência, multa, suspensão das autorizações etc.) sem especificá-las. As normas da CAN, da Bolívia, da Guiana, da Guiana Francesa e do Uruguai não contemplam o tema. Argentina e Paraguai receberam o disposto pelo Mercosul.

### 4.6.5 Fiscalização

O ATIT estabelece alguns procedimentos referentes à fiscalização do transporte internacional de cargas e de passageiros. Mercosul e Brasil apresentam procedimentos próprios. CAN, Guiana, Guiana Francesa, Paraguai e Venezuela não normatizam o tema. Por sua vez, Argentina, Bolívia, Chile, Peru e Uruguai receberam o ATIT nos seus ordenamentos. Sugere-se a harmonização na forma da proposta de um manual de fiscalização.

## 4.7 Lista final dos temas a serem harmonizados

Por fim, como pressuposto para as atividades desenvolvidas na Fase 3, conforme o Plano de Trabalho, foi necessário “validar, em conjunto com a ANTT, os temas a serem harmonizados”.

Assim, no dia 16 de maio de 2018, foram encaminhados à ANTT, via *e-mail*: (i) um documento (Word) contendo a proposta de temas que serão objeto de harmonização; e (ii) as tabelas (Excel) comparativas das legislações por tema, com o propósito de subsidiar a reunião de validação nas superintendências.

Nos dias 4 e 5 de junho, na sede da ANTT em Brasília, foi realizada a referida reunião de validação dos temas com a participação de técnicos da ANTT.

Com base nos arquivos previamente enviados à ANTT, foram discutidos e escolhidos os temas a serem harmonizados, tendo restado definidos para a próxima fase do Plano de Trabalho os subtemas a seguir:

- » Autorizações, documentos de transporte e serviços:
  - Representante legal;
  - Licenças Originárias para o transporte de cargas;
  - Licenças Originárias para o transporte de passageiros;
  - Licenças Complementares para o transporte de cargas;
  - Licenças Complementares para o transporte de passageiros;
  - Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros;
  - Autorizações relativas ao autotransporte;
  - Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas;
  - Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros;
  - Autorizações relativas ao transporte por contêineres;
  - Autorizações relativas a cargas fora das dimensões padrão;
  - Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas;

- 
- Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros;
  - Utilização de veículos de terceiros para o transporte de passageiros;
  - Bagagens e cargas no transporte de passageiros.
- » Seguros:
- Seguro de Responsabilidade Civil.
- » Normas técnicas:
- Habilitação e inspeção de veículos;
  - Itens obrigatórios para circulação;
  - Limites de peso e dimensões.
- » Produtos perigosos:
- Base regulamentar e classificação dos produtos perigosos;
  - Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos;
  - Qualificação do pessoal envolvido no transporte de produtos perigosos;
  - Documentação exigida no transporte de produtos perigosos.

## 5 Considerações finais

Neste volume foram apresentados os principais dados socioeconômicos contidos nas contextualizações dos RPCs, com a finalidade de consolidar e permitir uma breve comparação entre os países analisados no projeto, bem como aferir a importância destes no comércio internacional brasileiro.

Além disso, foi apresentada detalhadamente a metodologia utilizada no processo de seleção dos temas a serem harmonizados. A aplicação dessa metodologia originou como produto seis tabelas eletrônicas de comparação, cada uma delas referente a um dos temas analisados no âmbito dos RPCs.

As tabelas produzidas, juntamente com os dados dos relatórios estatísticos concernentes aos autos de infração do transporte internacional, permitiram a análise e a escolha, em conjunto com os técnicos da ANTT, dos temas e subtemas a serem harmonizados na presente fase do projeto.

A partir da lista final dos temas e subtemas selecionados, foram desenvolvidas as propostas de harmonização, que estão apresentadas nos volumes que seguem:

- » Volume 2 – Autorizações, documentos de transporte e serviços;
- » Volume 3 – Seguros e normas técnicas;
- » Volume 4 – Produtos perigosos.



## REFERÊNCIAS

AMORIM, E. C. D. **Direito internacional privado**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil**: Relatório Parcial Comparativo 1 – Uruguai. Florianópolis, 2017a.

\_\_\_\_\_. **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil**: Relatório Parcial Comparativo 2 – Chile e Peru. Florianópolis, 2017b.

\_\_\_\_\_. **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil**: Relatório Parcial Comparativo 3 – Bolívia e Paraguai. Florianópolis, 2017c.

\_\_\_\_\_. **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil**: Relatório Parcial Comparativo 4 – Argentina e Venezuela. Florianópolis, 2017d.

\_\_\_\_\_. **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil**: Relatório Parcial Comparativo 5 – Guiana e Guiana Francesa. Florianópolis, 2018a.

\_\_\_\_\_. Relatório Estatístico de Autos de Infração do Transporte Internacional de Cargas, Passageiros e Produtos Perigosos. In: REUNIÃO DO SGT-5 TRANSPORTE RODOVIÁRIOS INTERNACIONAL, 1., 2017, Florianópolis. **Atas...** Florianópolis: SGT-5, nov. 2017e.

\_\_\_\_\_. **TRIC em números**. 25 jul. 2018b. Disponível em: <<http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>>. Vários acessos.

ASOCIACIÓN LATINAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). **Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)**. 2016. Disponível em: <<http://www.aladi.org/sitioaladi/facilitacionComercioTransporteATIT.html>>. Vários acessos.

BASEDOW, J. Comparative Law and its Clients. **The American Journal of Comparative Law**, [S.l.], v. 62, n. 4, p. 836, 2014.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e Serviços (MDIC). **Comex Stat**: Exportação e Importação Geral. 2018. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>>. Vários acessos.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 2.975, de 1º de março de 1999. Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Venezuela, em Caracas, em 4 de julho de 1995. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, mar. 1999. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2975.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2975.htm)>. Vários acessos

\_\_\_\_\_. 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] União**, Brasília, DF, out. 2005. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5561.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5561.htm)>. Vários acessos.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 8.964, de 18 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] União**, Brasília, DF, jan. 2017. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/decreto/D8964.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D8964.htm)>. Vários acessos.

\_\_\_\_\_. 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] União**, Brasília, DF, 20 nov. 1990. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/d99704.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99704.htm)>. Vários acessos

\_\_\_\_\_. 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] União**, Brasília, DF, 6 jun. 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm)>. Vários acessos.

BRITO, M. H. **Utilização de direitos estrangeiros e comparação de direitos na investigação jurídica**. Disciplina de Metodologia de Investigação Jurídica. Universidade Nova de Lisboa. Lisboa, 12 nov. 2009. 17 p.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Brazil. 2016. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/br.html>>. Vários acessos.

COELHO, I. M. Métodos e princípios da interpretação constitucional: o que são, para que servem, como se aplicam. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO CONSTITUCIONAL, 24., 2004, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Instituto Brasileiro de Direito Constitucional, 2004.

DANTAS, I. **Direito constitucional comparado: introdução, teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Renovar, 2000.

DAVID, R. Tratado de derecho civil comparado: introduccion al estudio de los derechos extranjeros y al método comparativo. **Revista de Derecho Privado**, Madrid, n. 1, p. 51, 1953.

INDEX MUNDI. **Commodity Prices**. 2018. Disponível em: <<https://www.indexmundi.com/commodities/>>. Vários acessos.

MIRANDA, J. **Sobre o direito constitucional comparado**. Coimbra: Gráfica de Coimbra, [1987]. v. 2.



THE WORLD BANK. **Ease of doing business index (1=most business-friendly regulations)**. 2017a. Disponível em: <<https://data.worldbank.org/indicator/IC.BUS.EASE.XQ>>. Vários acessos.

\_\_\_\_\_. **DataBank**: World Development Indicators. 2017b. Disponível em: <<http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=2&series=NY.GDP.MKTP.CD&country=USA,EUU,CHN#>>. Vários acessos.

\_\_\_\_\_. International LPI. **Global Rankings 2016**. 2016a. Disponível em: <<https://lpi.worldbank.org/international/global>>. Vários acessos.

\_\_\_\_\_. **Population, total**. 2016b. Disponível em: <<https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?end=2016&start=2016&view=bar>>. Vários acessos.

UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME (UNDP). **Human Development Report 2016: Human Development of Everyone**. 2016. Disponível em: <<http://www.br.undp.org/content/dam/brazil/docs/RelatoriosDesenvolvimento/undp-br-2016-human-development-report-2017.pdf>>. Vários acessos



# APÊNDICES E ANEXOS



APÊNDICE A – RESUMO DAS TABELAS DE  
COMPARAÇÃO UTILIZADAS NA ESCOLHA DOS  
TEMAS A SEREM HARMONIZADOS



AUTORIZAÇÕES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE E SERVIÇOS	ATIT	CAN	Mercosul	União Europeia	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Representante Legal	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Amarelo	Verde	Vermelho
Capital social das empresas de transporte internacional	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde
Licenças Originárias para o transporte de cargas	Verde	Verde	Verde	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Amarelo	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Amarelo
Licenças Complementares para o transporte de cargas	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Licenças Originárias para o transporte de passageiros	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Amarelo	Verde
Licenças Complementares para o transporte de passageiros	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Amarelo	Verde	Amarelo
Autorização para prestar serviços de transporte de cargas	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Verde	Verde	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho
Autorização para prestar serviços de transporte de passageiros	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Vermelho	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Verde	Vermelho	Vermelho
Autorização de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Verde	Vermelho	Verde	Vermelho	Amarelo
Autorizações relativas ao autotransporte	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde
Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas	Verde	Amarelo	Vermelho	Amarelo	Verde	Verde	Vermelho	Verde	Amarelo	Verde	Verde	Amarelo	Vermelho	Amarelo
Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros	Vermelho	Verde	Vermelho	Amarelo	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho
Autorizações relativas ao transporte por contêineres	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Amarelo	Verde	Amarelo	Verde	Amarelo	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Amarelo
Autorizações relativas a cargas fora das dimensões padrão	Vermelho	Verde	Verde	Vermelho	Verde	Verde	Amarelo	Verde	Verde	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Verde
MIC/DTA	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Amarelo	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde
Conhecimento de Transporte Internacional	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Vermelho
Documentos de porte obrigatório para condutores de veículos	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Amarelo
Documentos de porte obrigatório para transportadores de cargas	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Documentos de porte obrigatório para transportadores de passageiros	Verde	Vermelho	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Documentos de porte obrigatório para o serviço ocasional em circuito fechado	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Vermelho
Transporte local	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde
Utilização de veículos de terceiros para o transporte de cargas	Verde	Amarelo	Vermelho	Amarelo	Verde	Verde	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Amarelo	Verde	Amarelo	Amarelo	Verde
Utilização de veículos de terceiros para o transporte de passageiros	Verde	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Verde	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Amarelo
Transporte multimodal	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde
Bagagens e encomendas	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Vermelho

Tabela 5 – Tabela de comparação de autorizações, documentos de transporte e serviços  
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

TARIFAS E PEDÁGIOS	ATIT	CAN	Mercosul	União Europeia	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Regulamentação tarifária geral														
Tarifas aplicáveis ao transporte de cargas														
Tarifas aplicáveis ao transporte de passageiros														
Pedágios aplicáveis ao transporte de cargas														
Pedágios aplicáveis ao transporte de passageiros														

Tabela 6 – Tabela de comparação de tarifas e pedágios

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

SEGUROS	ATIT	CAN	Mercosul	Brasil	Bolívia	Paraguai	Chile	Peru	Argentina	Venezuela	Uruguai	Guiana	Guiana Francesa
Seguro de Responsabilidade Civil sobre danos pessoais e corporais													
Seguro sobre danos a carga													

Tabela 7 – Tabela de comparação de seguros

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

PRODUTOS PERIGOSOS	ATIT	Mercosul	União Europeia	CAN	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Base regulamentar - Acordo de facilitação Mercosul														
Base regulamentar														
Livro-base e classificação dos produtos														
Requisitos dos veículos														
Qualificação do condutor														
Documentação exigida														

Tabela 8 – Tabela de comparação de produtos perigosos

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



INFRAÇÕES E SANÇÕES	ATIT	Mercosul	CAN	Brasil	Argentina	Bolívia <sup>1</sup>	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Cargas - Infrações gravíssimas													
Cargas - Infrações graves													
Cargas - Infrações médias													
Cargas - Infrações leves													
Cargas - Sanções													
Passageiros - Infrações gravíssimas													
Passageiros - Infrações graves													
Passageiros - Infrações médias													
Passageiros - Infrações leves													
Passageiros - Sanções													
Cargas e passageiros - Infrações gravíssimas													
Cargas e passageiros - Infrações graves													
Cargas e passageiros - Infrações médias													
Cargas e passageiros - Infrações leves													
Cargas e passageiros - "Outras infrações"													
Cargas e passageiros - Sanções													
Cargas e passageiros - Progressão de sanções													
Cargas e passageiros - Excesso de peso													
Produtos perigosos - Infrações muito graves													
Produtos perigosos - Infrações graves													
Produtos perigosos - Infrações leves													
Produtos perigosos - Sanções													
Fiscalização													

Tabela 9 – Tabela de comparação de infrações e sanções

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

<sup>1</sup> Não há normativa boliviana que internaliza o Segundo Protocolo Adicional ao ATIT. Entretanto, em Atas de Reuniões Bilaterais com o Brasil, observou-se que a Bolívia adota práticas referentes ao Acordo.

<b>NORMAS TÉCNICAS</b>	<b>ATIT</b>	<b>Mercosul</b>	<b>União Europeia</b>	<b>CAN</b>	<b>Brasil</b>	<b>Argentina</b>	<b>Bolívia</b>	<b>Chile</b>	<b>Guiana</b>	<b>Guiana Francesa</b>	<b>Paraguai</b>	<b>Peru</b>	<b>Uruguai</b>	<b>Venezuela</b>
Inspeção veicular - Centros de inspeção	Red	Red	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Inspeção veicular - Certificado de Inspeção	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Inspeção veicular - Frequência de Inspeção	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Inspeção veicular - Itens inspecionados	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Itens obrigatórios dos veículos	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Limites Ambientais - Gases contaminantes	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green
Limites Ambientais - Ruídos	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green
Limites Estruturais - Dimensões	Red	Green	Yellow	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green
Limites Estruturais - Peso	Red	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green

Tabela 10 – Tabela de comparação de normas técnicas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

ANEXO A – DADOS DOS RELATÓRIOS  
ESTATÍSTICOS DE AUTOS DE INFRAÇÃO DO  
TRANSPORTE INTERNACIONAL



Os dados contidos nas tabelas foram extraídos dos relatórios estatísticos de autos de infração do transporte internacional (ANTT, 2017e) – período entre janeiro de 2016 e setembro de 2017. As infrações foram ordenadas conforme a quantidade. Por fim, verificou-se em qual EOC cada uma delas pode ser abordada.

### Transporte internacional de cargas

CÓDIGO	INFRAÇÃO	QUANTIDADE
5203	Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório.	794
4202	Não possuir seguro vigente de responsabilidade civil por danos à carga transportada.	301
2204	Não possuir seguros vigentes de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados.	92
3204	Exceder os pesos e dimensões máximas em vigência em cada país ou acordados bilateralmente ou multilateralmente.	81
3205	Realizar um serviço diferente do autorizado.	51
3208	Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.	43
3206	Efetuar transporte com veículos não habilitados.	35
2201	Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.	21
3207	Transportar sem autorização especial cargas que por dimensões, peso ou periculosidade assim requeiram.	5
3209	Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios.	4
2202	Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.	3
2203	Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.	2
5202	Não enviar dados referentes às exigências previstas no acordo, solicitados pela autoridade do país de origem, de destino e/ou de trânsito, ou enviá-las fora de prazo.	1

**Tabela 11 – Quantidade de autuações por Código de Infração (Transporte Internacional de Carga)**

Fonte: ANTT (2017e). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

## Transporte internacional de passageiros

<b>CÓDIGO</b>	<b>INFRAÇÃO</b>	<b>QUANTIDADE</b>
5102	Não entregar comprovante pelo transporte de bagagens	145
5103	Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório	138
3105	Realizar um serviço diferente do autorizado	68
3111	Suspender um serviço autorizado, exceto em caso de força maior	22
4103	Não cumprir os horários de início do serviço e/ou alterá-los sem causa justificada	20
3106	Efetuar transporte com veículos não habilitados	16
2101	Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado	8
2104	Não possuir seguros vigentes	7
5104	Não contar com sistema de atendimento de reclamações nos locais de venda de passagens ou nos terminais	7
2102	Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito	5
3104	Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente	2
3108	Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte	2
3110	Negar o embarque ou desembarque de passageiros, nos locais acordados, sem justificativa	2
3109	Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios	1
3112	Transportar passageiros em número superior à capacidade autorizada para o veículo, exceto em caso de auxílio	1
4101	Modificar as características dos veículos sem autorização da autoridade competente	1

**Tabela 12 – Quantidade de autuações por Código de Infração (Transporte Internacional de Passageiros)**

Fonte: ANTT (2017e). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

## Transporte internacional de produtos perigosos

CÓDIGO	INFRAÇÃO	QUANTIDADE
17311	Transportar produto perigoso sem portar no interior do veículo a declaração de carga emitida pelo expedidor e as instruções escritas para casos de acidentes ou avaria, em desacordo com a documentação prevista no art. 56, alíneas " a " e " b ", do anexo I ao acordo <sup>2</sup> .	119
17305	Transportar produto perigoso em veículo desprovido de equipamento para situação de emergência ou de equipamento de proteção individual, ou, portanto, qualquer deles em desacordo com o que preceituam, respectivamente, os arts. 5º e 25, do anexo I ao acordo.	53
17204	Transportar produto perigoso em veículo sem rótulos de risco ou painéis de segurança, ou utilizá-los de forma inadequada em desacordo com o estabelecido no art. 4º, do anexo I ao acordo.	32
17306	Transportar produtos perigosos em veículo desprovido de extintores para combater princípio de incêndio do veículo ou da carga, ou portar extintores que não estejam em condições adequadas de uso, segundo o estabelecido no capítulo II, do anexo II ao acordo.	18
19008	Não fornecer ao transportador rodoviário ou à ferrovia as informações prescritas na alínea " b ", do art. 56, do anexo I ao acordo, ou quando os documentos fornecidos estiverem incompletos ou incorretamente preenchidos.	10
19010	Embarcar produto perigoso em veículo que não disponha do conjunto de equipamentos para situações de emergência ou de proteção individual, ou quando qualquer um deles esteja em desacordo com as exigências regulamentares dos arts. 5º e 30, do anexo I ao acordo.	10
17202	Efetuar transporte de produto perigoso a granel em veículo ou equipamento desprovido de certificado de capacitação válido, contrariando o disposto no art. 56, alínea " c ", do anexo I ao acordo.	6
19007	Não lançar no documento fiscal, ou em qualquer outro documento que acompanhe a expedição, as declarações de que trata a alínea " a ", do art. 56, do anexo I ao acordo.	6
19011	Embarcar produto perigoso em veículo desprovido dos elementos identificadores do carregamento conforme estabelecem os arts. 4º e 34, do anexo I ao acordo, ou caso em que estes estejam incorretos ou ilegíveis.	6
17205	Transportar, num mesmo veículo ou contêiner, produto perigoso com outro tipo de mercadoria ou com outro produto perigoso, incompatíveis entre si, contrariando o disposto no art. 10, do Anexo I ao Acordo	4
17211	Não adotar, o condutor, em caso de acidente ou avaria ou outro fato que obrigue a imobilização do veículo, as providências constantes das instruções de segurança a que se refere o art. 57, do Anexo I ao Acordo.	4
17214	Entregar a direção do veículo que transporta produto perigoso a um condutor que não esteja devidamente habilitado, conforme determina o art. 20, do anexo I ao acordo.	4

**Tabela 13 – Quantidade de autuações por Código de Infração (Transporte Internacional de Produtos Perigosos)**

Fonte: ANTT (2017e). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

<sup>2</sup> O acordo citado na Tabela 13 refere-se ao Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, que aprova o regime de Infrações e Sanções aplicáveis ao transporte terrestre de produtos perigosos (BRASIL, 1998).

## Transporte internacional de produtos perigosos - continuação

Código	Infração	Quantidade
17307	Transportar produtos perigosos acondicionados em desacordo com o art. 9º, do Anexo I ao Acordo.	4
17203	Efetuar transporte de produto perigoso em veículo de carga desprovido de documentação que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, contrariando o disposto no art. 56, alínea " d ", do Anexo I ao Acordo	3
17206	Transportar, produtos perigosos, com risco de contaminação em conjunto com produtos para uso humano ou animal, infringindo o estabelecido no art. 10, do anexo I ao acordo.	3
17309	Fumar no interior veículo ou próximo dele durante o transporte, carga, descarga de produtos perigosos, em desacordo com o item 2.1.2 .2, do capítulo II, do anexo II ao acordo.	3
19002	Embarcar produto perigoso a granel em veículo ou equipamento rodoviários que não disponham do certificado de capacitação citado no art. 56 alínea "c", do anexo I ao acordo, estando esse certificado vencido, ou transportando produto não constante do certificado.	3
19003	Embarcar produto perigoso em veículo que não possua em vigor o documento a que se refere o art. 56, alínea " d ", do Anexo I ao Acordo	3
17207	Transportar, em veículo habilitado para o transporte de produto perigoso a granel, outro tipo de mercadoria não permitida pela autoridade competente, em desacordo com o art. 11, do Anexo I ao Acordo.	2
19001	Embarcar, no veículo, produtos perigosos incompatíveis entre si, em desacordo com o art. 10, do Anexo I ao Acordo.	2
19009	Expedir produto perigoso com acondicionamento em desacordo com o que estabelecem os arts. 9º e 44, do Anexo I ao Acordo.	2
17212	Proceder, o pessoal envolvido na operação de transporte, à abertura das embalagens contendo produtos perigosos, ou entrar em veículo com equipamentos capazes de produzir ignição dos produtos ou de seus gases ou vapores, em desacordo com o art. 16, do anexo I e item 2.1.2.2, do capítulo II do anexo II ao acordo.	1
17301	Transportar produto perigoso em veículos que não possuam os registros de operações previstos no art. 6º, do Anexo I ao Acordo.	1
17304	Retirar os rótulos de risco ou painéis de segurança de veículo que não tenha sido descontaminado, conforme previsto no art. 4º, do Anexo I ao Acordo.	1
17308	Transportar cargas mal estivadas ou presas por meios não apropriados em desacordo com o art. 14, do anexo I ao acordo.	1
19004	Embarcar produto perigoso em veículo rodoviário cujo condutor não esteja habilitado, conforme estabelecido no art. 56, alínea " e ", do anexo I ao acordo.	1

**Tabela 3 – Quantidade de autuações por Código de Infração (Transporte Internacional de Produtos Perigosos)**

Fonte: ANTT (2017e). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



### Transporte Internacional de Carga Quantidade de Autuações por Código de Infração

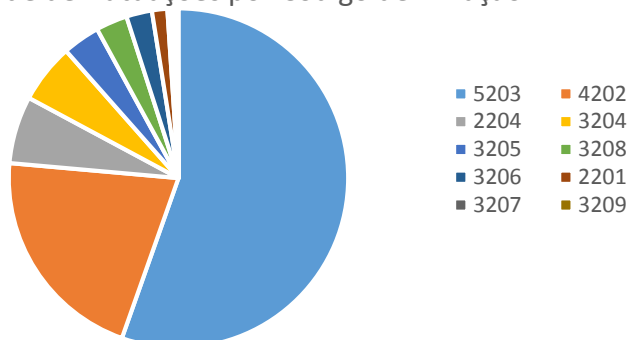


Figura 17 – Quantidade de Autuações por Código de Infração - Transporte Internacional de Carga

Fonte: ANTT (2017e). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

### Transporte Internacional de Passageiros Quantidade de Autuações por Código de Infração

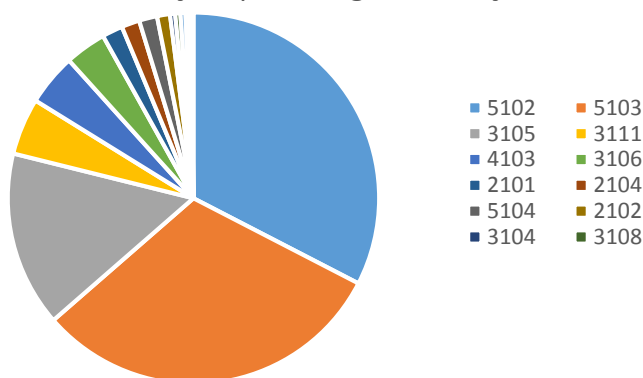


Figura 18 – Quantidade de Autuações por Código de Infração - Transporte Internacional de Passageiros

Fonte: ANTT (2017e). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

### Transporte Internacional de Produtos Perigosos Quantidade de Autuações por Código de Infração

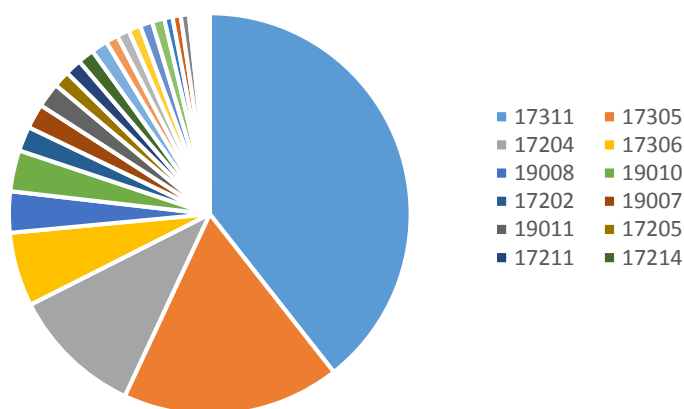


Figura 19 – Quantidade de Autuações por Código de Infração - Transporte Internacional de produtos perigosos

Fonte: ANTT (2017e). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)