

RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

VOLUME 2 – AUTORIZAÇÕES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE E SERVIÇOS

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 (ASTEC)

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

Jorge Segovia Rodriguez

Maikielly Ribeiro

Matheus Eduardo Neuenfeld

Marina Granato

Mônica de Souza

Victória Pereira

APRESENTAÇÃO

Cabe à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), segundo a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que estabelece a sua criação, representar o Brasil perante os organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.

A fim de cumprir essas atribuições, a ANTT participa de uma série de reuniões internacionais, sejam elas bilaterais ou multilaterais, sobre os serviços de transporte terrestre que envolvem países da América do Sul. As atas e os anexos resultantes dessas reuniões, complementarmente ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) e 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 TABELAS

Tabela 1 – Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros	26
Tabela 2 – Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas	32
Tabela 3 – Legenda da tabela de documentos.....	39
Tabela 4 – Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas	41
Tabela 5 – Legenda da tabela de documentos.....	43
Tabela 6 – Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros.....	45

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AET	Autorização Especial de Trânsito
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Art.	Artigo
ATIT	Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre
CAN	Comunidade Andina de Nações
CAT	Certificado de Aptitud Técnica
CE	Conselho Europeu
CIRHE	Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas
CITV	Certificado de Inspeção Técnica Veicular
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNPJ	Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica
CNRT	Comisión Nacional de Regulación del Transporte
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
CPF	Cadastro de Pessoa Física
CRLV	Certificados de Registro e Licenciamento de Veículo
CRT	Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional

DAU	Documento Aduaneiro Único
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
GMC	Grupo do Mercado Comum
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LOP	Licença Operacional
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MIC	Manifesto Internacional de Cargas
MIE	Manifesto Internacional de Encomendas Transportadas por Rodovias
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
RUTA	Registro Único de Transporte Automotor
SGT-5	Subgrupo de Trabalho nº 5
SUROC	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
TAI	Trânsito Aduaneiro Internacional
TAR	Termo de Autorização de Serviços Regulares
TED	Termo de Execução Descentralizada
UE	União Europeia
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
Unasul	União das Nações Sul-Americanas
USO	Unidad de Servicios a Operadores

SUMÁRIO

Ficha técnica.....	3
Lista de tabelas	7
Lista de abreviaturas e siglas	7
1 Introdução	11
2 Propostas de harmonizações.....	13
2.1 Representante legal.....	13
2.2 Licenças originárias para o transporte de cargas.....	15
2.3 Licenças originárias para o transporte de passageiros	17
2.4 Licenças complementares para o transporte de cargas	19
2.5 Licenças complementares para o transporte de passageiros	21
2.6 Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros	23
2.7 Autorizações relativas ao autotransporte	28
2.8 Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas	29
2.9 Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros.....	34
2.10 Autorizações relativas ao transporte por contêineres.....	36
2.11 Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas.....	38
2.12 Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros	43
2.13 Utilização de veículos de terceiros no transporte de passageiros	47
2.14 Bagagens e cargas no transporte de passageiros	49
Considerações finais	55
Referências	57

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 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 5 (RPC5), encerrando, assim, a Fase 1 e a Fase 2 do Plano de Trabalho do Termo de Cooperação nº 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”. O objetivo dessa fase é definir os temas que devem ser harmonizados, com base nas análises realizadas ao longo do desenvolvimento da Fase 2.

Considerando que o Plano de Trabalho prevê a apresentação de um relatório de harmonização para cada um dos temas objetos dos estudos desenvolvidos, o presente volume cuidará da proposta de harmonização para o tema “Autorizações, Serviços e Documentos” e seus subtemas, cada um deles segmentado nos seguintes tópicos: Situação atual, Proposta de harmonização e Impacto.

A divisão realizada objetiva assegurar o entendimento sobre as particularidades que envolvem o tema e as divergências que foram encontradas durante o estudo das legislações, bem como sugerir soluções pragmáticas para a harmonização e providenciar uma análise sobre os impactos jurídicos/normativos das alterações propostas.

2 Propostas de harmonizações

Com o objetivo de padronizar as práticas aplicáveis ao transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros entre os países que mantêm acordo com o Brasil e prover subsídios para a execução de alterações no ATIT ou em acordos bilaterais, foram elaboradas propostas de harmonização para os seguintes subtemas:

- » 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.

2.1 Representante legal

Considera-se a harmonização dos poderes e deveres do representante legal necessária e, sobretudo, entende-se como primordial a delimitação de requisitos para designação do representante legal das empresas nos países de destino. Essa delimitação garantirá um maior alinhamento dos poderes e deveres do representante e trará maior segurança jurídica aos operadores e agentes envolvidos na fiscalização do transporte internacional.

Durante as visitas técnicas realizadas na Fase 2 do projeto foram apontados problemas relativos ao tema. Em visita à Argentina, reguladores do transporte rodoviário internacional expuseram a necessidade de harmonização dos poderes e deveres do representante legal, definindo-se as condições mínimas que devem ser observadas. No Paraguai, os reguladores de transporte rodoviário também expuseram a falta de uniformidade quanto aos poderes atribuídos ao representante legal. De igual modo, no Peru foi relatada a necessidade de regulamentar a exata medida das responsabilidades do representante legal no âmbito do ATIT, a fim de determinar de maneira uniforme nas legislações dos países quais os requisitos para atestar sua capacidade. Ainda no Peru, reguladores das aduanas também pontuaram problemas decorrentes da falta de delimitação das responsabilidades do representante legal, inclusive a necessidade de existência de um representante legal efetivo, pois às vezes este é uma pessoa física, quando não um mero endereço para correspondência, sem qualquer condição de responder por multas ou outras obrigações.

Na Bolívia, os técnicos responsáveis pela regulação do setor apontaram que a Argentina exige representante legal adicional em cada local onde haja carga e descarga. Operadores de transporte no Peru relataram dificuldades na contratação dos representantes legais no Brasil. Durante as visitas ao Chile, reguladores apontaram que o ATIT regulamenta que o representante legal é encarregado das multas de trânsito, mas não pelas de transporte, atentando para a necessidade de se melhorar tal entendimento sem, no entanto, onerar excessivamente o representante legal. Tal situação poderia sobrecarregar os operadores, aumentando as dificuldades e custos da operação. Os reguladores chilenos mencionaram também que, em alguns casos, o despachante aduaneiro também é o representante legal. Operadores chilenos também expuseram diferenças nos critérios para eleição do representante legal, sendo as exigências maiores em alguns países, como a Argentina onde, em contrapartida, a representação é mais eficaz.

2.1.1 Situação atual

Nos instrumentos jurídicos analisados, não foram identificados os requisitos para designação do representante legal, nem a delimitação de seus poderes e deveres, pois tanto o ATIT quanto a Comunidade Andina de Nações (CAN) e os demais países aqui considerados tratam do tema de maneira superficial.

O ATIT apenas determina, em seu art. 24, que o representante legal tem “plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que este deva intervir na jurisdição do país” (BRASIL, 1990). A CAN regulamenta o tema do representante legal de maneira similar ao ATIT, apenas dispondo no capítulo V de sua Decisão nº 399/1997 que, para a solicitação da Licença de Prestação de Serviços, é necessária apresentação, dentre outros documentos, da cópia autenticada da Escritura Pública na qual conste a designação do representante legal com plenas faculdades para representar a empresa em todos os atos administrativos, comerciais e judiciais nos que deva intervir no País-Membro no qual se solicita tal Licença (CAN, 1997).

Os demais países dispõem sobre o tema de maneira semelhante. O Brasil determina que o representante legal da empresa transportadora tenha plenos poderes para representá-la em todos os atos administrativos e judiciais em que deva intervir na jurisdição do outro país, a ser lavrado de acordo com os termos indicados pelos respectivos organismos de aplicação (BRASIL, 2005). A legislação do País determina também que o representante legal deve ser residente e domiciliado em território brasileiro, facultado o substabelecimento com reserva de poderes. Ademais, este deve possuir inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) ou no Cadastro de Pessoa Física (CPF) (ANTT, 2006b). O Brasil dispõe, ainda, que o representante legal deve manter seus dados atualizados na ANTT (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E PERU DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2017).

Em caso de obtenção da Licença Originária, o Uruguai apenas exige que os poderes do representante legal sejam outorgados por escritura pública. Já para emissão da Licença Complementar às empresas estrangeiras, determina a necessidade de credenciamento do representante legal da empresa estrangeira junto ao Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas (CIRHE), contendo a Escritura Pública registrada em cartório dos poderes outorgados ao representante legal consonantes ao exposto no ATIT (ANTT, 2017a).

O Chile também prevê que para a obtenção da Licença Complementar deve ser apresentada, entre outros documentos, prova da designação no Chile de representante legal com

plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que este deve intervir na jurisdição do país, de acordo com o art. 24 do ATIT. Essa condição se comprovará mediante a entrega da cópia autorizada e devidamente legalizada – no caso daquelas escrituras outorgadas em outro país – da escritura pública outorgada (CHILE, 1984).

No Peru ficam estabelecidas as mesmas condições, com a diferença de que quando o poder tenha sido outorgado no próprio país, deverá estar inscrito nos Registros Públicos e, caso outorgado no estrangeiro, deverá estar legalizado pelo agente diplomático ou consular do Peru no país onde se outorgou o documento (PERU, 1984). Na Bolívia e Guiana observa-se idêntica situação, enquanto que na Argentina, Venezuela e Guiana Francesa não foram identificadas disposições sobre o tema.

Uma divergência observada foi que a legislação brasileira não dispõe sobre o modo como deve ser apresentada a prova da designação de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa; já no Uruguai, o CIRHE dita o modo como deve ser feito o credenciamento do representante legal (ANTT, 2017a).

2.1.2 Proposta de harmonização

Tendo em vista a necessidade de harmonização, sobretudo, de critérios que garantam a efetividade para eleição do representante legal, a fim de evitar problemas como a existência de um representante meramente *pro forma*, sem qualquer condição de responder por multas ou outras obrigações (conforme colocado em visita técnica ao Peru), sugere-se o seguinte:

- I. Ser pessoa jurídica com CNPJ (ou documento equivalente nos outros países), o que evitaria a designação de pessoas físicas como representante legal sem capacidade de exercer as responsabilidades inerentes a esta posição.
- II. Realizar credenciamento como representante legal da empresa estrangeira perante a autoridade competente responsável pelo transporte rodoviário internacional do país, através de Escritura Pública registrada em cartório dos poderes outorgados ao representante legal (Conforme já regulamentado no Uruguai e garantindo maior efetividade das atividades do representante).
- III. Manter os dados atualizados ante a autoridade competente no âmbito do transporte rodoviário internacional no país de destino.

Conforme mencionado, essas medidas garantirão mais segurança para os operadores e reguladores do transporte rodoviário internacional.

2.1.3 Impacto

Os pré-requisitos para designação do representante legal sugeridos na proposta de harmonização deverão ser acrescidos às disposições do ATIT sobre o tema e estipulados mediante acordos bilaterais ou multilaterais entre os países não signatários do Acordo.

2.2 Licenças originárias para o transporte de cargas

Diversas divergências foram apontadas em relação aos requisitos que as empresas devem cumprir para obter a concessão da Licença Originária, tanto em relação à documentação a ser

apresentada, assim como no que diz respeito à sua vigência – e que condiciona também a vigência das Licenças Complementares – e quanto aos prazos de tramitação para outorga da licença.

2.2.1 Situação atual

O ATIT trata o tema de maneira superficial, determinando apenas a necessidade de a Licença Originária ser outorgada pelo país de origem do transporte, assim como que a autoridade competente responsável pela outorga do documento deve fornecer um documento de idoneidade em espanhol e português quando houver necessidade em razão de as autoridades apresentarem idioma oficial diferente (BRASIL, 1990).

CAN e Mercosul estabelecem condições divergentes para obtenção da Licença Originária, assim como as normativas internas da Argentina, Bolívia, Chile, Guiana, Guiana Francesa, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela, as quais também regulamentam o tema de maneira diversa.

Quanto à vigência das Licenças, abordadas nos Relatórios Parciais Comparativos, Brasil, Argentina, Chile e Venezuela estabelecem vigência de dez anos; Paraguai determina vigência de sete anos; Bolívia e Guiana Francesa estabelecem cinco anos de vigência; Guiana¹ e Peru de dois anos; e no Uruguai não foi identificada a vigência da Licença Originária. Já o prazo de tramitação para emissão da Licença não é determinado nas normativas dos países nem regulamentado pelo ATIT.

2.2.2 Proposta de harmonização

Em relação aos requisitos para a obtenção da autorização originária, considera-se a prática aplicada pelo Mercosul como melhor a ser seguida pelos países. O bloco define – na Resolução Mercosul/GMC nº 58/94 (MERCOSUL, 1994), alterada pela Resolução Mercosul/GMC nº 14/2006 (MERCOSUL, 2006) – como requisitos para a obtenção da autorização originária:

- I. Requisitos previstos no ATIT;
- II. Individualização da sociedade empresarial, seja de pessoas físicas ou jurídicas;
- III. Cópia autenticada e traduzida, caso necessário, do Contrato ou Estatuto Social, inclusive para empresas unipessoais;
- IV. Cópia do poder concedido pela empresa de transporte ao agente ou representante legal;
- V. Comprovar precisamente a habilitação técnica, concedida pela autoridade competente, dos veículos e equipamentos declarados pela empresa requisitante da autorização.

A autorização cobrirá toda a frota de veículos e equipamentos declarados e de propriedade (ou em arrendamento mercantil – *leasing*) da empresa declarante. A empresa deve ser proprietária de uma frota que tenha capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 toneladas, a qual poderá ser composta por equipamentos do tipo trator com semirreboque, caminhões com reboque ou veículos do tipo caminhões, segundo o Sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas do Cone Sul.

¹ Na legislação da Guiana está disposto “Licença de Transporte de Cargas”, não ficando clara a distinção entre Licença Originária e Licença Complementar.

Considera-se o proposto pelo Mercosul como melhor prática a ser harmonizada entre os países, uma vez que a normativa desse bloco econômico trata do tema de forma mais clara e precisa comparativamente ao ATIT e à legislação nacional dos países.

Sugere-se, também, a harmonização da vigência da Licença Originária, devendo ser estabelecida no ATIT e nos acordos bilaterais a vigência mínima de cinco anos, média da validade entre os países. Quanto aos prazos de tramitação para a outorga do documento, deve-se levar em consideração que a emissão da Licença Originária é um trâmite que ocorre diretamente entre os órgãos competentes e o transportador e no qual aplica-se o princípio da territorialidade, não cabendo harmonização.

2.2.3 Impacto

A partir da proposta de harmonização sugerida, considera-se que será necessário realizar alterações no disposto no ATIT em relação aos requisitos para obtenção da Licença Originária, tomando como base o disposto no Mercosul, estipulando no Acordo também a vigência mínima de cinco anos para a Licença. Tendo em vista que a maior parte dos países aqui analisados é signatária e internaliza o ATIT, acredita-se que alterar suas disposições seja mais eficaz para que a harmonização, de fato, ocorra. No caso das Guianas e Venezuela, não signatárias do ATIT, recomenda-se a alteração dos Acordos que cada país mantém com o Brasil nos mesmos termos que for alterado o ATIT, isto é, tomando como base o disposto no Mercosul e alinhando o mesmo prazo de vigência do documento.

2.3 Licenças originárias para o transporte de passageiros

Os problemas identificados nas Licenças Originárias para o transporte de passageiros assemelham-se bastante com as assimetrias apontadas nas Licenças Originárias para o transporte de cargas, ou seja, também foram percebidas divergências, sobretudo na documentação a ser apresentada para requerimento da Licença para transporte de passageiros e na vigência do documento.

2.3.1 Situação atual

O ATIT não faz diferenciação entre Licença Originária para o transporte de cargas e para o transporte de passageiros. O Acordo trata deste tema, assim como das cargas, de maneira superficial, apenas impondo a necessidade da Licença Originária para circulação, a ser outorgada pelo país de origem do transporte. A autoridade competente que outorga a Licença fornecerá um documento de idoneidade em espanhol e português nos casos em que a autoridade tenha idioma oficial diferente (BRASIL, 1990). Não são determinados a vigência do documento nem os prazos para emissão.

Na CAN, a Licença Originária para Prestação de Serviços certifica que uma operadora está apta pela agência nacional competente de seu país de origem a realizar o transporte internacional de passageiros por via rodoviária. No entanto, esta deve obter a Licença Complementar de Prestação de Serviços correspondente a cada país que pretenda realizar o serviço (CAN, 1997). O Mercosul, por sua vez, não aborda o tema.

No Chile, na Guiana Francesa, no Paraguai, no Peru e no Uruguai as exigências para concessão da Licença são divergentes. Na Argentina, a legislação define que a autorização será concedida pela autoridade responsável, dispondo sobre sua validade e abordando a possibilidade de prorrogação do documento (ARGENTINA, 1993). Na Bolívia, o procedimento para obtenção da Licença Originária para o transporte de passageiros (que também corresponde ao Documento de Idoneidade) é semelhante ao de cargas, mas seu conteúdo diverge dos demais países (BOLIVIA, 2010). Na Guiana e na Venezuela observa-se o mesmo caso da Bolívia, isto é, não há distinção nos processos para emissão das Licenças Originárias para passageiros e cargas, porém, os procedimentos para concessão nesses países também são divergentes.

Em relação à vigência do documento, de acordo com os Relatórios Parciais Comparativos, Argentina, Uruguai e Venezuela determinam um prazo de dez anos; CAN, Guiana Francesa e Peru dispõem cinco anos; Paraguai, sete anos e Guiana, seguindo a lógica das Licenças Originárias para o transporte de cargas, estipula vigência de dois anos. Não foi identificada a vigência da Licença Originária para o transporte de passageiros no Chile.

No Brasil, a Resolução ANTT nº 4.770/2015 prevê a delegação do Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR) com prazo de vigência indeterminado, mas renovável a cada três anos, tornando a transportadora apta a solicitar os mercados e as linhas para a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros. Após a solicitação do TAR, a empresa que desejar realizar o serviço regular de transporte rodoviário coletivo internacional deverá solicitar a Licença Operacional (LOP), que autorizará a transportadora a executar a prestação do serviço de acordo com a relação dos mercados autorizados e suas respectivas linhas. Ademais, no Brasil a legislação define que os mercados aos quais a LOP dá acesso devem ser atendidos por no mínimo 12 meses, podendo cada operação ocorrer por até 90 dias consecutivos, prorrogáveis uma única vez pelo mesmo prazo e devendo a autorização ser renovada com uma antecedência mínima de 15 dias de seu vencimento (ANTT, 2015a). Ressalta-se que o Brasil exige uma documentação extensa para emissão de tais documentos, fazendo com que alguns transportadores recorram a outros países para a sua emissão.

Em relação à tramitação do processo para emissão da Licença Originária para o transporte de passageiros, apenas foi identificado que na Bolívia é estipulado um prazo de até 10 dias para a tramitação (BOLIVIA, 2010).

2.3.2 Proposta de harmonização

Tendo em vista que cada país exige documentos diferentes para a emissão da Licença Originária para transporte de passageiros, sugere-se uma proposta de harmonização que englobe os documentos mais relevantes para a concessão da Licença. Assim sendo, entende-se que os documentos necessários a serem apresentados à autoridade competente sejam:

- I. Fotocópia autenticada da Escritura de Constituição da Sociedade ou Estatuto Social em caso de pessoa jurídica requerente, juntamente com nome, documento de identidade e responsabilidades do representante legal, cumprindo os requisitos de capital social. Em caso de pessoa física, basta apresentar fotocópias autenticadas do documento de identificação e documento de habilitação para conduzir;
- II. Domicílio da requerente;

- III. Descrição dos serviços a serem prestados, detalhando a origem e destino da rota, as cidades e países do itinerário que se pretende operar, incluindo as passagens de fronteira a serem utilizadas e número de frequências, horários de saída e tempo de viagem;
- IV. Cópia legível do documento de propriedade dos veículos em nome da petionária ou arrendadas em contrato arrendamento financeiro;
- V. No caso de veículos adquiridos sob regime de *leasing*, deverão ser apresentados também:
 - a. Contrato de arrendamento assinado pelo requerente e uma empresa financeira de *leasing*;
 - b. Declaração de responsabilidade de veículos sob arrendamento mercantil.
- VI. Apólice de seguro de responsabilidade civil exigida pelo ATIT e pela CAN para cada veículo que compõe a frota automotora;
- VII. Cópia do CITV vigente, incluindo a inspeção técnica ordinária e complementar (no caso de veículos com até dois anos de idade, poderá aceitar-se apenas a inspeção complementar).

Em relação à vigência da Licença, assim como no caso das Licenças Originárias para o transporte de cargas, recomenda-se o estabelecimento, no ATIT e nos acordos bilaterais, da vigência mínima de cinco anos, por este ser um período médio de validade entre os países. Quanto aos prazos de tramitação para a outorga do documento, deve-se levar em consideração que a emissão da Licença Originária é um trâmite que ocorre diretamente entre os órgãos competentes e o transportador e no qual aplica-se o princípio da territorialidade, não cabendo harmonização.

2.3.3 Impacto

A partir da proposta de harmonização sugerida, considera-se que será necessário, primeiramente, que o ATIT faça diferenciação entre Licença Originária para o transporte de cargas e passageiros e que sejam acrescentadas ao Acordo – além do já disposto – as especificações da documentação exigida para emissão da Licença Originária para o transporte de passageiros. Ademais, o ATIT deverá contemplar a vigência mínima da Licença, sendo esta de cinco anos, segundo sugestão de harmonização. Tendo em vista que a maior parte dos países analisados no presente estudo é signatária e internaliza o ATIT, acredita-se que alterar suas disposições seja a forma mais eficaz para a realização da harmonização. No caso das Guianas e Venezuela, não signatárias do ATIT, sugere-se a alteração dos Acordos que cada um desses países mantém com o Brasil nos mesmos termos que for alterado o ATIT, isto é, tomando como base a harmonização da documentação requerida e alinhando o mesmo prazo de vigência do documento.

2.4 Licenças complementares para o transporte de cargas

Foi observada assimetria na exigência dos documentos para a concessão da Licença Complementar em relação ao previsto no ATIT, bem como divergência quanto à vigência e prazos para análise dos documentos requeridos para emissão desta.

Além das divergências verificadas a partir do levantamento das normativas, foram relatados diversos impasses em relação às licenças complementares para o transporte internacional de cargas durante as visitas técnicas realizadas na Fase 2 do Projeto. Na Argentina, reguladores do transporte rodoviário internacional pontuaram a demora na emissão das licenças complementares

pela Bolívia devido à falta de pessoal nos quadros de servidores do órgão competente. No Peru, reguladores de transporte objetaram as exigências adicionais por parte da Bolívia para a concessão da Licença Complementar. Os operadores de transporte rodoviário do país expuseram dificuldades na obtenção de Licenças Complementares em função dos diferentes prazos de validação dos documentos: atualmente, para a operação com o Brasil, as empresas têm 110 Licenças Originárias, contra apenas 18 Licenças Complementares. Durante visita, reguladores do Paraguai pontuaram que alguns países exigem a renovação do documento de idoneidade para a renovação da Licença Complementar, enquanto o ATIT determina que esta seja vigente até sua eventual revogação.

2.4.1 Situação atual

Em relação às normativas dos países em questão, observa-se diversos pontos em discordância, assim como no regulamentado pela CAN e pelo ATIT. Os procedimentos e documentos exigidos para emissão da Licença Complementar, assim como a vigência do documento e prazo para sua emissão, são os principais pontos divergentes entre os países.

Consoante ao exposto nos Relatórios Parciais Comparativos, a vigência das Licenças Complementares para o transporte internacional de cargas é análoga à vigência das Licenças Originárias nos países, com exceção do Peru. Assim, Brasil, Argentina, Chile e Venezuela determinam vigência de dez anos para as Licenças Complementares; Paraguai dispõe sete anos de vigência do documento; Bolívia, Guiana Francesa e Peru cinco anos; Guiana determina dois anos de vigência e não foi identificado o prazo de vigência da Licença no Uruguai.

O prazo para outorga desse documento não é regulamentado por legislação nos países, e o ATIT apenas dispõe o prazo para concessão de autorização provisória enquanto as autoridades competentes decidem, em até 180 dias, se outorgarão a Licença, uma vez solicitada (BRASIL, 1990).

2.4.2 Proposta de harmonização

Tendo em vista que o ATIT é internalizado pela maior parte dos países em questão e trata do tema de maneira mais clara e precisa em relação às outras normativas, considera-se que este seja a melhor prática para harmonização do procedimento, prazo de requerimento e documentação exigida para a concessão das Licenças Complementares para o transporte de cargas. O Acordo estabelece que para requerer a Licença, a empresa deverá apresentar ao organismo nacional competente do outro país signatário, em um prazo de 60 dias a partir da data de expedição de documento de idoneidade que comprova a Licença Originária, juntamente com a solicitação de Licença Complementar segundo o formulário do apêndice 2 (BRASIL, 1990), os seguintes documentos:

- I. Documento de idoneidade bilíngue que comprova a Licença Originária;
- II. Prova de designação, no território do país em que se solicita a Licença Complementar, de um representante legal da empresa com plenos poderes em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país.

Quando se tratar de uma autorização de trânsito, será exigido que empresa apresente ao país transitado apenas o documento de idoneidade que comprova a Licença Originária. As autoridades deverão decidir sobre a concessão das licenças complementares em um prazo de 180 dias depois de solicitada. Enquanto a autorização complementar tramita, as autoridades competentes concederão, dentro de cinco dias úteis, uma autorização provisória que será

oficializada via telex ou fac-símile mediante a apresentação dos documentos citados, a qual caducará na data em que for concedida ou denegada a Licença Complementar definitiva (BRASIL, 1990).

Quanto à vigência da Licença Complementar, sugere-se que o ATIT e os acordos bilaterais (no caso das Guianas e Venezuela) disponham vigência mínima de cinco anos, de maneira correspondente ao sugerido para as Licenças Originárias. Já em relação ao prazo de outorga do documento, recomenda-se um prazo máximo de 10 dias após período de decisão das autoridades, o qual será estabelecido também no ATIT e nos demais Acordos.

2.4.3 Impacto

A partir da proposta de harmonização sugerida, considera-se que será necessário acrescentar ao ATIT o prazo de vigência mínima das Licenças Complementares para o transporte de cargas e o prazo máximo de dez dias para emissão do documento pelas autoridades competentes, após decidido pelo deferimento da outorga. No caso das Guianas e da Venezuela, não signatárias do ATIT, sugere-se a alteração dos acordos que cada uma mantém com o Brasil nos mesmos termos em que for alterado o ATIT, alinhando a mesma validade da Licença e o mesmo prazo de emissão do documento.

2.5 Licenças complementares para o transporte de passageiros

Observou-se que muitos países, assim como o ATIT, não fazem diferenciação entre Licenças Complementares para o transporte de cargas e para o transporte de passageiros em suas regulamentações. Assim, foram verificadas divergências análogas às levantadas nas licenças para o transporte de cargas, ou seja, há discordância no procedimento para emissão da Licença Complementar para o transporte de passageiros, nos prazos para o requerimento do documento, bem como no que concerne à vigência deste.

Durante as visitas técnicas, reguladores da Argentina apontaram demora na emissão das licenças complementares pela Bolívia devido à falta de pessoal nos quadros de servidores do órgão competente. Reguladores da Bolívia, por sua vez, mencionaram que o tempo de espera no Peru para emissão da Licença Complementar varia entre um e três meses; a situação já foi discutida e ajustada em reuniões bilaterais, mas o Acordo não é cumprido. No Paraguai, reguladores do transporte apontaram que alguns países exigem a renovação do documento de idoneidade para a renovação da Licença Complementar, enquanto o ATIT determina que esta seja vigente até que haja sua revogação. Também foram questionadas as diferentes exigências para a concessão das Licenças Complementares pelos países, bem como as divergências na aplicação de normas por diferentes fiscais. No Peru, reguladores de transporte expuseram a necessidade de harmonização das legislações nacionais dos países quanto aos prazos para emissão da Licença Complementar, uma vez que enquanto no Peru a Licença Complementar é concedida em sete dias a partir da entrega da documentação, na Bolívia o prazo é de 180 dias. Em que pese tal prazo ser coincidente com o prazo do ATIT, não condiz com a aplicação do princípio da reciprocidade, além de não atender às necessidades operacionais dos transportadores peruanos. Reclamaram também de exigências adicionais por parte da Bolívia para a concessão da Licença Complementar.

2.5.1 Situação atual

Como mencionado, o ATIT não faz diferenciação entre Licença Complementar para transporte de cargas e passageiros, assim, o Acordo regulamenta as Licenças Complementares para o transporte de passageiros da mesma maneira como para o transporte de cargas (BRASIL, 1990). Observa-se divergências entre o estabelecido no ATIT e o que ocorre nos demais países, mas considera-se o Acordo a melhor prática entre os países em questão. Contudo, apenas Chile e Paraguai seguem as indicações do ATIT.

O Mercosul não regulamenta as Licenças Originárias e Complementares para o transporte de passageiros, enquanto a CAN regulamenta apenas o trâmite da Licença, que deve ser realizado em 90 dias após a emissão do Certificado de Idoneidade. Esse prazo é suspenso nos casos em que o interessado já tiver obtido licença para a prestação de serviço em outro país da CAN (CAN, 1997).

Na Bolívia, assim como na CAN, apenas fica estabelecido o prazo para o trâmite da Licença. Sob marco do ATIT, o trâmite deve ser realizado em 60 dias a partir da emissão do Documento de Idoneidade, ou em 90 dias caso perdido o primeiro prazo e tendo sido renovado o referido documento. A Bolívia também prevê no Manual de Processos e Procedimentos da Unidad de Servicios a Operadores (USO), emitido pelo Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda e aprovado pela Resolución Ministerial nº 356/2010, que a tramitação do processo após a entrega de toda a documentação necessária deve durar até dez dias. Porém, segundo relatos nas visitas técnicas, esse prazo não é aplicado (BOLIVIA, 2010).

Não foram identificadas na legislação brasileira normativas que definam o prazo de validade específico das licenças para o transporte de passageiros, nem os prazos para sua requisição. A Venezuela não faz diferenciação entre Licença Complementar para transporte de cargas e transporte de passageiros, aplicando-se as mesmas disposições para ambos os documentos (VENEZUELA, 1998).

A Guiana não regulamenta as licenças para o transporte internacional de passageiros por meio de suas normativas internas, assim como para o transporte de cargas, citando apenas a necessidade de uma licença para trasladar pessoas. No Acordo com o Brasil fica definido apenas que a transportadora deverá solicitar a habilitação complementar no prazo de 120 dias a partir da expedição da Licença Originária (BRASIL, 2005).

A Guiana Francesa e o Brasil acordaram em reunião a dispensa da Licença Complementar para o transporte regular de passageiros. O transporte fronteiriço de passageiros é alvo de um regime de autorização cuja validade se estenderá por um ano (BRASIL, 2017).

Em relação à vigência das Licenças, Argentina (ARGENTINA, 1993) e Uruguai estabelecem um período de validade de dez anos, no caso do Uruguai prorrogável por mais 30 anos (URUGUAY, [2017?]); Paraguai dispõe vigência de sete anos para as Licenças Complementares para o transporte de passageiros (PARAGUAY, 2012) e Peru estabelece cinco anos (PERU, 1984). Não foram identificados os prazos de validade nos demais países.

2.5.2 Proposta de harmonização

No contexto das divergências expostas, e considerando que tanto o ATIT quanto boa parte dos países não fazem diferenciação entre Licenças Complementares para transporte de cargas e

passageiros, considera-se o Acordo como melhor prática para harmonização dos procedimentos para obtenção da Licença Complementar para o transporte de passageiros, cujas indicações são equivalentes às dispostas na proposta de harmonização das Licenças Complementares para o transporte de cargas.

Dessa forma, o ATIT dispõe que para requerer a Licença Complementar, a empresa deverá apresentar ao organismo nacional competente do outro país signatário, em um prazo de 60 dias a partir da data de expedição de documento de idoneidade que comprova a Licença Originária, juntamente com a solicitação de Licença Complementar segundo o formulário do apêndice 2, os seguintes documentos:

- I. Documento de idoneidade bilíngue que comprova a Licença Originária;
- II. Prova de designação, no território do país em que se solicita a Licença Complementar, de um representante legal da empresa com plenos poderes em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país.

Quando se tratar de uma autorização de trânsito, será exigido que a empresa apresente ao país transitado apenas o documento de idoneidade que comprove a Licença Originária. As autoridades deverão decidir sobre a concessão das Licenças Complementares em um prazo de 180 dias depois da solicitação desta. Enquanto a autorização complementar tramita, as autoridades competentes concederão, dentro de cinco dias úteis, uma autorização provisória que será oficializada via telex, fac-símile ou outra tecnologia de comunicação mediante a apresentação dos documentos citados, a qual caducará na data em que for concedida ou denegada a Licença Complementar definitiva (BRASIL, 1990).

Em relação à vigência da Licença, sugere-se que o ATIT e os acordos bilaterais (no caso das Guianas e da Venezuela) disponham vigência mínima de cinco anos, de maneira correspondente ao sugerido para as Licenças Complementares para o transporte de cargas. Já em relação ao prazo de outorga do documento, recomenda-se um prazo máximo de dez dias após período de decisão das autoridades, a ser estabelecido também no ATIT e nos demais acordos.

2.5.3 Impacto

A partir da proposta de harmonização sugerida, considera-se que será necessário acrescentar ao ATIT a vigência mínima de cinco anos das Licenças Complementares para o transporte de passageiros e o prazo máximo de dez dias para emissão do documento pelas autoridades competentes. No caso das Guianas e Venezuela, não signatárias do ATIT, sugere-se como possibilidade a alteração dos acordos que cada país mantém com o Brasil nos mesmos termos em que for alterado o ATIT, alinhando a mesma validade da Licença e o mesmo prazo de emissão desse documento. Caberá aos países signatários do ATIT, assim como dos acordos bilaterais, seguir as disposições do Acordo a fim de que haja, de fato, padronização dos procedimentos.

2.6 Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros

Inicialmente, indica-se que o transporte de caráter ocasional é identificado quando a viagem realizada não é caracterizada como regular ou permanente (ANTT, 2006b), ou seja, que não irá se repetir frequentemente dentro de um determinado período de tempo.

De modo a desenvolver seu conceito, a Delegação brasileira dispôs, na XV Reunião Bilateral com a Bolívia, que a viagem ocasional é entendida “como uma operação especial de transporte que, pela sua própria natureza, requer a utilização de veículos especiais, não disponíveis na frota normalmente habilitada das empresas de transporte” (REUNIÃO BILATERAL BRASIL - BOLÍVIA DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT, 2017). O ATIT, a seu turno, define como transporte de passageiros “aquele realizado por empresas autorizadas nos termos do presente Acordo para trasladar pessoas, de forma regular ou ocasional entre dois ou mais países” (BRASIL, 1990). As diferenças entre regular e ocasional são marcadas, em geral, pelas características dos veículos, a distância percorrida e a frequência do serviço.

As divergências constatadas entre as legislações nacionais e os acordos bilaterais e multilaterais dizem respeito à documentação exigida, que não é a uniforme para a outorga das Autorizações Ocasionais previstas pelo ATIT, e à validade das licenças. A harmonização possibilitará que a autorização concedida pelos países contemple as especificidades do transporte ocasional, evitando distorções nesse conceito e proporcionando, assim, regularidade e disciplinamento dos procedimentos autorizativos.

2.6.1 Situação atual

A Tabela 1 indica, resumidamente, os atuais procedimentos autorizativos para o transporte ocasional de cargas e passageiros de cada acordo bilateral e multilateral e de cada legislação nacional que apresenta regulamentação. Aqueles que não regulamentam determinado procedimento estão grafados com hífen na coluna correspondente ao tema que não é contemplado.

	TRANSPORTE OCASIONAL DE CARGAS	TRANSPORTE OCASIONAL DE PASSAGEIROS
ATIT	Apêndice 5 – Procedimento para a concessão de Autorização Ocasional de Transporte de Carga por Rodovia: é preciso que a autoridade competente do país a cuja jurisdição a empresa pertence solicite a concordância do país de destino e/ou de trânsito, apresentando informações específicas sobre o veículo, a carga, a empresa e a viagem. Obtida a concordância será emitido o documento correspondente.	Apêndice 4 – Procedimento para a concessão de Autorização Ocasional em Circuito Fechado (passageiros): a autoridade competente do país sob a jurisdição do qual a empresa solicitante se encontra expedirá a licença correspondente, com informações sobre a empresa, o veículo e a viagem. Tal documento deverá ser portado durante todo o itinerário e apresentado às autoridades de fronteiras juntamente com a lista de passageiros.

	TRANSPORTE OCASIONAL DE CARGAS	TRANSPORTE OCASIONAL DE PASSAGEIROS
CAN	-	Para que a circulação e a prestação de serviço sejam permitidas, a agência nacional competente deve informar sua contraparte do outro País-Membro incluído na viagem sobre: a concessão da autorização, o nome do transportador autorizado, relação da tripulação, data de início e conclusão da viagem, rota autorizada, cidades e locais a serem visitados e as características de cada veículo habilitado.
Mercosul	-	-
Brasil	É preciso solicitar a Autorização de Caráter Ocasional, com validade de 180 dias, à ANTT. Nessa solicitação é preciso prestar algumas informações sobre o veículo e o responsável pelo transporte e a carga, além da obrigatoriedade em portar Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) e a Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil por lesões ou danos a terceiros.	Para a prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento turístico ou de fretamento eventual, em circuito fechado, é preciso que a própria autorizatória emita a licença antes do início de cada viagem, em sistema disponibilizado pela ANTT para esse fim.
Argentina	-	É preciso solicitar uma licença à Subgerencia de Transporte Interurbano e Internacional de Pasajeros da Gerencia de Control de Permisos del Transporte Automotor da Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), identificada sob o seguinte título: "Solicitação de serviço de transporte automotor de passageiros de caráter interurbano e/ou internacional de temporada".
Bolívia	-	-
Chile	-	É preciso obter uma Licença Ocasional via formulário. Além disso, há regras quanto à idade máxima dos veículos que não sejam de empresas de turismo e à categoria destes que não sejam prestadores de serviço privado.
Guiana	-	-

	TRANSPORTE OCASIONAL DE CARGAS	TRANSPORTE OCASIONAL DE PASSAGEIROS
Guiana Francesa	No Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas ficou acordado que a autoridade competente do país de origem da carga autorizará o transporte caso a caso, em função das características da mercadoria e das condições de carga, apenas comunicando a autorização ao organismo de aplicação da outra Parte.	O Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa prevê os mesmos termos dispostos pelo Apêndice 4 do ATIT.
Paraguai	-	-
Peru	É preciso solicitar uma vez ao ano ao Diretor Geral de Transporte Terrestre a Licença Ocasional para Transporte de Carga, que possui vigência de até 90 dias quando o destino for a Bolívia. Quando o destino for Chile, Argentina, Paraguai, Brasil ou Uruguai, a vigência pode se estender por até seis meses.	Na VIII Reunião Bilateral Brasil – Peru dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do ATIT de novembro de 2017 ficaram acordado os mesmos termos do Apêndice 4 do ATIT.
Uruguai	-	É preciso obter o Permiso Nacional de Circulación e o Certificado de Aptitud Técnica (CAT).
Venezuela	De acordo com a ata da II Reunião Bilateral dos Organismos Nacionais Competentes da Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros entre Brasil e Venezuela, fica disposto os termos previstos no Apêndice 5 do ATIT.	Todos os transportadores deverão estar inscritos no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Passageiros. A solicitação para inscrição deverá conter os detalhes dos veículos oferecidos para o serviço, bem como informações sobre o transportador. Será necessário entregar um relatório descritivo que indique os detalhes das autorizações concedidas; e também a apólice de seguro a contratar, que inclua os riscos assegurados.

Tabela 1 – Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros

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

Constata-se que os procedimentos autorizativos divergem em vários pontos, uma vez que cada um emite um documento diferente, contendo informações diferentes. As exceções são os países que acordaram bilateralmente com o Brasil os mesmos termos do Apêndice 4 ou do Apêndice 5 do ATIT.

Além disso, é possível observar que há uma lacuna nas normativas sobre o transporte ocasional de cargas nas legislações da CAN, da Argentina, do Chile e do Uruguai. Ainda, verifica-se que o Mercosul, Bolívia, Guiana e Paraguai não tratam dos temas.

2.6.2 Proposta de harmonização

Analisando os documentos autorizativos, procedimentos para a sua concessão e vigência, conclui-se a importância da harmonização nos termos previstos pelo ATIT, que contempla a tratativa mais completa e objetiva do tema e considera as especificidades do transporte ocasional.

Assim sendo, o transporte ocasional de passageiros e de cargas se basearia na jurisdição disposta nos Apêndices 4 e 5 do Acordo, e os prazos de validade das licenças podem ser acordados entre os países bilateral ou multilateralmente. Contudo, o prazo ideal seria aquele condicionado à duração da viagem, dispondo uma certa flexibilidade, mas de modo que o caráter ocasional do transporte seja preservado.

O Apêndice 4 determina o procedimento para a concessão de Autorizações Ocasionais em Circuito Fechado (passageiros):

Para a realização de um serviço de transporte de passageiros de caráter ocasional em circuito fechado, a autoridade competente do país sob a jurisdição do qual se encontra a empresa solicitante expedirá a licença correspondente, que deverá conter as seguintes informações:

- Nome ou razão social da empresa proprietária do veículo;
- Individualização do veículo (tipo, marca, registro);
- Itinerário da viagem (origem, destino, pontos intermediários);
- Pontos de fronteira a serem utilizados (ida, volta);
- Datas em que se efetuará a viagem (saída, chegada) (BRASIL, 1990, não paginado).

O documento citado deverá ser conservado durante todo o itinerário, devendo ser apresentado às autoridades de fronteiras juntamente com a lista de passageiros.

A licença referida não necessitará de complementação por parte das autoridades de transporte dos demais países (de destino e, eventualmente, de trânsito). No Apêndice 5, que versa sobre o transporte ocasional de cargas, verifica-se o seguinte processo:

1. A autoridade competente do país a cuja jurisdição pertença a empresa solicitará a concordância do país de destino (e de trânsito, se for o caso) para a concessão de autorização ocasional, indicando:

- Nome ou razão social da empresa responsável pela viagem ocasional.
- Nome ou razão social do proprietário do veículo.
- Origem e destino da viagem e pontos de fronteira a serem utilizados, tanto na ida como no regresso.
- Tipo de carga a ser transportada (tanto na ida como no regresso).
- Tipo de veículo, números da licença (placa).
- Vigência da licença (que não poderá ser maior que 6 meses).
- Quantidade aproximada de viagens a serem realizadas.

2. Obtida a concordância, a autoridade competente do país de origem fornecerá à empresa o documento correspondente, do qual constará as informações supramencionadas.

3. Caso seja acordado bilateral ou multilateralmente, a concordância do país do destino mencionado no item nº 1 poderá ser dispensada. Nessa circunstância, o país de origem comunicará ao de destino (e de trânsito, se cabível) a autorização concedida, e expedirá à empresa o documento correspondente. Em ambos os casos, deverão ser prestadas as informações de que trata o item nº 1 (BRASIL, 1990, não paginado).

2.6.3 Impacto

Considerando que a maioria dos países participa do ATIT, basta que estes implementem os Apêndices 4 e 5 do Acordo com as devidas internalizações que se mostrarem necessárias.

Como a Venezuela está de acordo com o previsto no Apêndice 4 do ATIT em razão do Acordo Bilateral com o Brasil, seria preciso acordar apenas quanto ao procedimento previsto no Apêndice 5 do Acordo no que diz respeito ao transporte ocasional de cargas.

Com a Guiana Francesa, seria preciso apenas modificar o procedimento previsto pelo Acordo Bilateral com o Brasil no que diz respeito à autorização para o transporte ocasional de cargas e estabelecer sua vigência. Está previsto no Apêndice 5 do ATIT que, se for acordado bilateral ou multilateralmente, a concordância do país de destino pode ser dispensada, ficando estabelecida apenas a comunicação da concessão da autorização, já prevista no Acordo em vigor. Já as disposições sobre transporte ocasional de passageiros estão adequadas ao previsto no Apêndice 4 do ATIT. Já com a Guiana, seria necessário acrescentar ao Acordo Bilateral com o Brasil os termos do ATIT sobre o transporte ocasional de cargas e passageiros.

2.7 Autorizações relativas ao autotransporte

Segundo o ATIT, autotransporte “[...] é a importação ou exportação de veículos que se transportam por meios próprios” (BRASIL, 1990). Ao definir um “carregamento especial”, o Acordo indica que esse conceito também compreende os veículos novos que se transportam por seus próprios meios.

Também há menção ao autotransporte na Decisão nº 617/2015 da CAN, que trata do Trânsito Aduaneiro Comunitário. No Capítulo I – Definições, o autotransporte é conceituado como “[...] veículos considerados como mercadorias que, por suas características, se deslocam por seus próprios meios”. Os países, quando definem o autotransporte, o fazem de maneira semelhante a essas duas definições (CAN, 2005).

Ao analisar as legislações nacionais, os acordos bilaterais e multilaterais e o proposto pelo ATIT, foram encontradas divergências quanto às autorizações requeridas para que as empresas realizem tal transporte. O ATIT coloca o autotransporte sob regime de trânsito aduaneiro; alguns países, por outro lado, exigem licenças especiais e prescrevem que apenas empresas especializadas podem realizar esse tipo de transporte. Assim, sugere-se harmonização, com o intuito de evitar discrepâncias na realização deste transporte, em razão das particularidades do seu conceito e para proporcionar uniformidade, rapidez e facilidade nos procedimentos aduaneiros e nas fiscalizações.

2.7.1 Situação atual

O ATIT aplica o regime de Trânsito Aduaneiro Internacional (TAI) ao autotransporte, estabelecendo a necessidade apenas do porte da Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA) (BRASIL, 1990). A CAN, Peru, Venezuela e Guiana, por meio de acordos bilaterais com o Brasil, enquadram o autotransporte no mesmo regime.

Brasil e Argentina acordaram que somente empresas autorizadas realizarão esse tipo de transporte, portando a placa provisória expedida pelos órgãos competentes em matéria de trânsito, sem, entretanto, a necessidade de autorização adicional (REUNIÃO EXTRAODINÁRIA BRASIL - ARGENTINA, 2007).

A legislação boliviana prevê que empresas especializadas no transporte de veículos devem solicitar a Licença Especial ao Servicio Nacional de Caminos, com vigência de seis meses (BOLÍVIA, 1996). Estas também deverão portar apólice de seguro que cubra a operação até 60 dias após o término da validade da licença. A legislação ainda divide o autotransporte em três categorias, demandando diferente documentação e autorizações adicionais para cada uma (BOLÍVIA, 2000).

Os demais países não abordam o tema, tampouco o Mercosul.

2.7.2 Proposta de harmonização

A aplicação do regime de TAI com o porte da DTA para a realização do autotransporte, previsto no ATIT, se apresenta como a melhor prática para harmonização, haja vista que Brasil, Argentina e Bolívia especificam apenas que empresas especializadas podem realizar autotransporte e sob concessão de licenças especiais (no caso da Bolívia), dificultando a uniformização de tratativas sobre o assunto.

O regime de TAI é uma regulamentação especial sob a qual as mercadorias sujeitas a controle aduaneiro são transportadas de um recinto aduaneiro a outro numa mesma operação, no curso da qual cruzam uma ou várias fronteiras, conforme acordos bilaterais ou multilaterais. A Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (DTA) é a manifestação da mercadoria perante a aduana pelo declarante (BRASIL, 1990).

2.7.3 Impacto

O Brasil, a Argentina, a Bolívia e os demais países que não tratam do tema devem enquadrar o autotransporte no regime de TAI, a ser reforçado como normativa incorporada também no âmbito do Mercosul.

Com relação à Guiana Francesa, o Brasil deve acordar com esse país, através de negociação bilateral, a aplicação desse regime ao autotransporte.

2.8 Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas

Sobre o transporte próprio de cargas, o art. 19 do ATIT o define como sendo: “aquele realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga

remunerado, o qual também tem que ser efetuado com veículos de sua propriedade e exclusivamente de cargas utilizadas para seu consumo ou para distribuição dos seus produtos” (BRASIL, 1990). Assim como o Brasil, os países estudados que apresentam definição o fazem em harmonia com o ATIT, à exceção do estabelecido no Acordo Bilateral entre Chile e Argentina, que define o transporte próprio de maneira mais específica, determinando que o preço da mercadoria seja fixo e uniforme, ou seja, independente do lugar de entrega (ANTT, 2017b). Assim, as diferentes definições têm em comum que o transporte próprio de cargas é não remunerado, realizado com veículo próprio e com cargas próprias.

Analisando o disposto nos acordos bilaterais e multilaterais e nas legislações nacionais dos países, foram encontradas divergências nas formalidades que permitem a realização do transporte próprio de cargas. Enquanto alguns determinam necessidade de Licenças Originárias e Complementares, outros colocam esse transporte sob regime de transporte ocasional, havendo, ainda, previsão de autorizações específicas para alguns países.

A harmonização é necessária para evitar o enquadramento generalizado do transporte próprio na categoria de transportes ocasionais, o que pode prejudicar as empresas que realizam tal modalidade de transporte, gerando o retrabalho e a burocracia para solicitar autorização de caráter ocasional. Dessa forma, é preciso instituir uma prática autorizativa que estabeleça requisitos possíveis de serem cumpridos pelas empresas e que, assim, contemple as especificidades do transporte próprio.

2.8.1 Situação atual

A Tabela 2 mostra a relação de documentos exigidos pelas legislações nacionais dos países, pelos acordos bilaterais e multilaterais. Analisando-a, fica evidente a existência de assimetria nos tipos de procedimentos adotados para a concessão de autorizações relativas ao transporte próprio de cargas.

As células da tabela marcadas com a letra “X” correspondem ao tipo de documento autorizativo requerido pelo país ou por acordos bilaterais e multilaterais, o uso das Licenças Originárias e Complementares ou das Autorizações de Caráter Ocasional. Aquelas grafadas com hífen indicam a inexistência de normativa sobre o assunto. Já para os países ou acordos bilaterais e multilaterais que regulam o uso de outros documentos têm o documento correlato indicado na linha correspondente.

Observa-se que apenas a CAN e o Peru instituem a necessidade de Licenças Originárias e Complementares, as quais possuem vigência de dois anos em ambas legislações.

Em contrapartida, as Autorizações de Caráter Ocasional são previstas pela legislação do Brasil, pelos acordos bilaterais entre Argentina e Chile e entre Brasil e Venezuela. Tais normativas preveem que a vigência da autorização é de 180 dias.

Quanto aos outros tipos de documentos, as especificações sobre o procedimento para sua concessão estão explanadas apenas na legislação uruguaia e no Acordo entre o Brasil e a Guiana Francesa.

No Uruguai, para obter a concessão da Permissão de Transporte Próprio (Veículos de Cargas Internacionais) é preciso cumprir algumas exigências quanto às características e documentos da empresa, do transportador e do veículo (ANTT, 2017b). Por outro lado, no

Acordo Bilateral com a Guiana Francesa, esse transporte está condicionado à obtenção de autorizações especiais emitidas por organismos nacionais, sendo sua emissão comunicada previamente por fax ou correio eletrônico para o organismo responsável da outra parte ou através de consulta ao sistema de informações do país de origem da empresa prestadora de serviço (BRASIL, 2017). Não fica claro, porém, em quais ocasiões se utilizará de comunicação e em quais se utilizará o sistema de informações.

O ATIT não regula a utilização de licenças, dispondo apenas que o transporte próprio será regido por regulamentação especial, acordada bilateral ou multilateralmente entre os países e estabelecendo a frequência, os volumes de carga e a quantidade de veículos aplicáveis a essa modalidade (BRASIL, 1990).

No Acordo Bilateral entre Brasil e a Guiana não foi encontrada regulamentação para a concessão de autorização relativa ao transporte próprio de cargas, havendo apenas menção à obrigatoriedade de contratação do seguro que se aplica às empresas de transporte internacional e também aos proprietários e veículos destinados ao transporte de carga própria, limitado, porém, à responsabilidade civil por lesões, morte ou danos a terceiros não transportados (BRASIL, 2005).

	ATIT	CAN	Mercosul	União Europeia (UE)	Brasil	Argentina 2	Bolívia	Chile 3	Guiana	Guiana Francesa4	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela 5
Licenças Originárias e Complementares	-	X	-				-		-			X		
Autorizações de Caráter Ocasional	-		-		X	X	-	X	-					X
Outros documentos	-		-	Regime de certificação			-		-	Autorizações especiais nacionalmente	Autorização		Permissão de Transporte Próprio	

Tabela 2 – Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas

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

2 XXIV Reunião Bilateral Argentina – Chile dos Organismos de Aplicação do ATIT.

3 XXIV Reunião Bilateral Argentina – Chile dos Organismos de Aplicação do ATIT.

4 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.

5 II Reunião Bilateral Brasil – Venezuela dos Organismos Nacionais Competentes para Aplicação do ATIT.

Na Reunião Bilateral Brasil – Argentina dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do ATIT, ocorrida em Curitiba nos dias 30 e 31 de março de 2017, e na Reunião Bilateral Extraordinária Brasil – Paraguai dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT, ocorrida em Foz do Iguaçu nos dias 6 e 7 de abril de 2017, o Brasil sugeriu a criação de uma Autorização de Viagem de Transporte de Carga Própria, que teria prazo indeterminado, com o objetivo de evitar retrabalho e burocracia nos órgãos que emitem autorização para o transporte próprio. Porém, não foram identificados na proposta quais requisitos, documentos e procedimento necessários à emissão da referida autorização (REUNIÃO BILATERAL BRASIL - ARGENTINA DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2017).

2.8.2 Proposta de harmonização

Tendo em vista que cada país reconhece um procedimento diferente para transporte próprio de cargas, verifica-se que a melhor prática de harmonização é a sugerida pelo Brasil nas reuniões bilaterais com o Paraguai e com a Argentina, isto é, a criação de uma Autorização de Viagem de Transporte de Carga Própria. Uma vez que não foi encontrada proposta brasileira sobre o procedimento de emissão da autorização, fica proposto neste relatório um procedimento baseado nos termos de cada uma das legislações avaliadas julgados como mais adequados a esse transporte.

Assim, sugere-se que o procedimento para a concessão da Autorização de Viagem de Transporte de Carga Própria se dê pela solicitação, feita pela autoridade competente do país a cuja jurisdição pertença a empresa requerente, ao país de destino (e de trânsito, se for o caso), indicando:

- I. Documento que comprove a existência legal da empresa em seu país de origem;
- II. Cópia autenticada da nomeação de seu representante legal, ou certificado desta outorgada por organismo competente;
- III. Relação dos veículos a serem utilizados, anexando uma cópia autenticada do documento que comprove sua posse ou o contrato de arrendamento financeiro (*leasing*);
- IV. Tipo do veículo, marca, número do chassi e número da licença (placa);
- V. Tipo de carga a ser transportada (tanto na ida como no regresso);
- VI. Local e data da origem e destino da viagem e pontos de fronteira a serem utilizados, tanto na ida como no regresso;
- VII. Quantidade aproximada de viagens a serem realizadas;
- VIII. Cópia autenticada da Apólice de Seguro Internacional com cobertura a terceiros não transportados (Carta Verde);
- IX. Cópia autenticada do CITV.

Além disso, deverá ser apresentada declaração expressa da realização de transporte próprio. Obtida a concordância, a autoridade competente do país de origem fornecerá à empresa o documento correspondente, no qual constarão as informações supramencionadas.

Caso seja acordado bilateral ou multilateralmente, a concordância do país do destino poderá ser dispensada. Nessa circunstância, o país de origem comunicará ao de destino (e de trânsito, se cabível) a autorização concedida, e expedirá à empresa requerente o documento correspondente.

2.8.3 Impacto

A regulamentação para o transporte próprio de cargas deverá ser incluída mediante o mecanismo de Protocolos Adicionais do ATIT, instituindo a utilização da Autorização de Viagem de Transporte de Carga Própria.

Uma vez que os países que não fazem parte do ATIT possuem acordos bilaterais com o Brasil, não será necessário realizar modificações para aqueles que contemplam regulamentação deste tipo de transporte. Quanto ao Acordo Bilateral com a Guiana, que apenas regulamenta os seguros relativos a esse transporte, será preciso estabelecer normativas baseadas na prática a ser incorporada ao ATIT.

2.9 Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros

Para fins de conceituação, a definição brasileira de transporte próprio de passageiros, contida no art. 3º, inciso IX, da Resolução ANTT nº 4.777/2015 é a seguinte: “viagem realizada sem fins comerciais e sem ônus para os passageiros, desde que comprovadamente os passageiros mantenham vínculo empregatício ou familiar com a autorizatória ou com o transportador” (ANTT, 2015b). O elemento mais importante dessa definição é a ausência de fins comerciais.

Sobre esse tema, apenas Brasil e Uruguai apresentam regulamentos, os quais divergem quanto aos tipos de procedimentos.

O Paraguai afirma que aplica as disposições do ATIT para todos os serviços de transporte em circuito fechado, não reconhecendo, portanto, as especificidades do transporte próprio. Assim, exige em todos os casos o CITV, o Seguro de Responsabilidade Civil e a Lista de Passageiros (REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 - TRANSPORTE DO MERCOSUL, 2018).

O Uruguai, em Reunião Bilateral com o Brasil ocorrida em 20 e 21 de julho de 2017 na cidade de Jaguarão, questionou a ANTT sobre a existência de autorização específica para o transporte próprio de passageiros no que toca à existência de documentação de porte obrigatório que permita o ingresso desse tipo de viagem e demonstrou preocupação quanto a possíveis acidentes envolvendo esses veículos (REUNIÃO TÉCNICA PREPARATÓRIA DA LIII REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 - TRANSPORTE DO MERCOSUL, 2018).

Apesar de não inexistir normativa interna sobre esse serviço, na LIII Reunião Ordinária do SGT Nº 5 – Transporte do Mercosul", a Delegação da Argentina reconheceu a importância de controlar o transporte próprio a fim de evitar irregularidades e a Delegação chilena pontuou a conveniência de reconhecer o circuito fechado (passageiros) para essa modalidade de transporte (REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 - TRANSPORTE DO MERCOSUL, 2018).

Logo, com o objetivo de (i) garantir que as especificações sobre o transporte próprio sejam devidamente contempladas; (ii) segurar eventuais acidentes envolvendo os veículos que realizam esse transporte e (iii) que o ingresso em país estrangeiro seja devidamente permitido, de modo que não prejudique as entidades que mais se utilizam desse serviço, como os clubes esportivos, as congregações religiosas, as instituições sem fins lucrativos e as universidades (REUNIÃO TÉCNICA PREPARATÓRIA DA LIII REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 - TRANSPORTE DO MERCOSUL, 2018), constata-se a importância da harmonização, bem como do aprimoramento da regulação sobre o transporte internacional próprio de passageiros e que esta seja incluída por todos os países avaliados.

2.9.1 Situação atual

No Brasil, a Resolução ANTT nº 4.777/2015 dispõe em seu art. 30 que o transporte próprio realizado em veículo do tipo micro-ônibus ou ônibus, classificado no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) como categoria de aluguel, depende de declaração da autorizatária para a ANTT atestando a ausência de fins comerciais. Essa exigência também se aplica ao transportador não cadastrado na ANTT, desde que pretenda realizar o transporte próprio em viagem interestadual ou internacional (ANTT, 2015b).

Considerando que esse procedimento culmina na emissão de uma autorização, mas neste ocorre apenas a comunicação à ANTT, e considerando as indagações da Delegação uruguaia em Reunião Bilateral mencionada anteriormente, a Delegação brasileira apresentou uma proposta de instituição de documento autorizativo específico para o transporte coletivo internacional de passageiros em veículos próprios na Reunião Técnica Preparatória da LIII Reunião Ordinária do SGT Nº 5 – Transporte do Mercosul. O procedimento para a emissão da chamada Declaração de Transporte Próprio Internacional se daria através do preenchimento de formulário para a ANTT, no qual seriam informados dados do responsável pelo transporte, dos passageiros, do documento do veículo, bem como informações sobre o itinerário e datas de entrada e saída, juntamente com o comprovante de contratação de apólice de seguro internacional com cobertura a terceiros não transportados (modalidade Carta Verde) e o CITV, além da declaração explícita de realização de transporte próprio.

A Delegação do Uruguai declarou na mesma reunião que, uma vez instituído o documento no Brasil, ao ingressar no país, um veículo de passageiros nessas condições deve apresentar declaração juramentada acompanhada de comprovação de seguros, inspeção técnica e outros documentos que estão detalhados na autorização proposta pela Delegação brasileira (REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 - TRANSPORTE DO MERCOSUL, 2018).

A autorização uruguaia para realizar transporte internacional próprio de passageiros corresponde à autorização para serviços ocasionais em circuito fechado, na qual é declarada expressamente a natureza do serviço e onde se pode adicionar observações a quaisquer outras ações que possam ser consideradas convenientes. São exigidos do transportador a nota de solicitação descrevendo o motivo da viagem, a certificação de inspeção técnica e o certificado de cobertura de seguro de responsabilidade civil (REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 - TRANSPORTE DO MERCOSUL, 2018).

O ATIT, a CAN, o Mercosul e os demais países não abordam o tema.

2.9.2 Proposta de harmonização

Para a harmonização, recomenda-se que seja incluída uma legislação no âmbito do ATIT que cubra as autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros, baseada no proposto pela Delegação do Brasil durante a Reunião do Mercosul.

Assim sendo, os transportadores que desejem realizar transporte coletivo próprio de passageiros precisarão obter a Declaração de Transporte Próprio Internacional. Sua emissão, segundo modelo apresentado pela Delegação brasileira na Reunião Técnica Preparatória da LIII Reunião Ordinária do SGT Nº 5 – Transporte do Mercosul, se dará através de preenchimento de

formulário, sendo necessárias as seguintes informações (REUNIÃO TÉCNICA PREPARATÓRIA DA LIII REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 - TRANSPORTE DO MERCOSUL, 2018):

- I. Dados do responsável pelo transporte: nome, CNH e CPF;
- II. Dados dos passageiros: nomes, CPF e nacionalidades;
- III. Dados do CRVL do veículo: nome do proprietário e placa;
- IV. Informações da viagem: local e data de origem e destino (caso houver mais de um, preencher com a localidade mais distante);
- V. Declaração explícita de realização de transporte próprio;
- VI. Comprovação do porte dos documentos Carta Verde e CITV.

2.9.3 Impacto

A regulamentação para o transporte próprio de passageiros deverá ser acrescida ao Acordo mediante o mecanismo de Protocolos Adicionais do ATIT, incorporando a proposta brasileira de autorização com os devidos ajustes a serem acordados entre os países signatários. Para os países não signatários do ATIT, a regulamentação do tema deverá ser instituída mediante acréscimo aos acordos bilaterais.

2.10 Autorizações relativas ao transporte por contêineres

Cumpra expor, preliminarmente e de forma sucinta, no que tange às autorizações necessárias para a execução do transporte de cargas por contêineres, a situação atual das legislações nacionais e das normativas das organizações analisadas no presente estudo. Em seguida serão apresentadas e justificada a proposta de harmonização, assim como o impacto jurídico de sua implementação.

Para os efeitos dessa proposta de harmonização, será adotada a definição de *container* exposta no Anexo I, art. 1º, parágrafo 7 do ATIT, transcrita abaixo em sua completude.

7. "Container": Elemento do equipamento de transporte (baú portátil, tanque móvel ou análogo com seus acessórios, incluídos os equipamentos de refrigeração, lonas, etc.) que corresponda às seguintes condições:

- a) Constitua um compartimento fechado, total ou parcialmente destinado a conter mercadorias;
- b) Tenha caráter permanente portanto seja suficientemente resistente para suportar seu uso repetido;
- c) Haja sido especialmente idealizado para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou mais meios de transporte, sem manipulação intermediária de carga;
- d) Esteja construído de maneira tal que permita sua movimentação fácil e segura, em particular no momento de ser trasladado de um meio de transporte a outro;
- e) Haja sido desenhado de tal maneira que resulte fácil enchê-lo e esvaziá-lo;
- f) Seu interior seja facilmente acessível à inspeção aduaneira sem a existência de lugares onde possam ocultar-se mercadorias;

- g) Esteja dotado de partes e outras aberturas providas de dispositivos de segurança que garantam sua inviolabilidade durante seu transporte ou armazenamento e que permitam receber lucros, cintas ou outros elementos de segurança aduaneiros;
- h) Seja identificável mediante marcas e números gravados de forma que não possam modificar-se ou alterar-se e pintados de maneira que sejam facilmente visíveis; e
- i) Tenham um volume interior de um metro cúbico pelo menos (BRASIL, 1990, não paginado).

2.10.1 Situação atual

O ATIT não define um regime normativo específico para o transporte de cargas através de contêineres, limitando-se a trazer uma definição do termo “container” para fins interpretativos no âmbito de sua aplicação (BRASIL, 1990).

No que tange à legislação brasileira, a Resolução Contran nº 564/2015 estabelece que os veículos transportadores de contêineres com altura entre 4,40 m e 4,60 m estão autorizados a circular por intermédio da Autorização Especial de Trânsito (AET), com prazo de validade de no máximo um ano (DENATRAN, 2015).

O Chile define apenas questões de segurança referentes ao transporte, como a necessidade da existência de dispositivos especiais de fixação que mantenham os contêineres presos ao reboque através das travas inferiores. Os contêineres também não poderão extrapolar o extremo dianteiro ou traseiro dos veículos que os transportem, devendo permanecer somente sobre a base (CHILE, 1997). O mesmo ocorre na legislação peruana, onde se verifica normativa que determina a existência de dispositivos fixadores para manter a segurança durante o transporte de cargas por contêineres, a qual estabelece que os contêineres de grande volume poderão ter 4,60 m de altura, e as cargas carregadas em seu interior poderão ter peso máximo dentro da capacidade máxima de carga e a altura de 4,30 m (PERU, 2003).

Com relação à Guiana e à Venezuela, as normativas que tratam do transporte de contêiner são os acordos bilaterais sobre transporte rodoviário internacional, firmados pelo Brasil com os governos dos países supracitados. Contudo, tais normativas apresentam apenas as definições do termo “*container*” e as condições relativas à conduta aduaneira nos postos alfandegários de fronteira.

Na Argentina, a legislação apenas define práticas aduaneiras relacionadas ao subtema de transporte de carga por contêiner (ARGENTINA, 1982). As questões aduaneiras, no entanto, não são objeto do presente estudo.

Na Bolívia, os transportadores internacionais são obrigados a declarar no Manifesto Internacional de Cargas (MIC)/DTA e no sistema informático a quantidade de equipamentos para armazenamento e os dados (placas, números e lacres) das unidades de transporte (contêineres, semirreboques ou reboques) que ingressam ou saem do país, estejam estes carregados com mercadorias ou vazios. O transporte por contêineres está sujeito às especificações da ISO 668 de uso internacional (ISO, 2013) e será permitido sem o requerimento de Licença Especial nos casos em que a altura máxima do veículo com o contêiner seja acima de 4,10 m, de acordo com o art. 3º do Decreto Supremo nº 24.327/1996 (BOLÍVIA, 1996). Nos demais casos, deverão ser requeridas as licenças para cargas fora das dimensões padrão.

A Guiana Francesa prevê em sua legislação a possibilidade de regulação do transporte e circulação de veículos de transporte de contêineres com caráter excepcional por dimensão ou massa que não respeitam os limites regulatórios. Define que a largura de superestruturas de paredes grossas, projetadas para o transporte de mercadorias e de temperatura controlada, deve respeitar o valor máximo de 2,60 metros (FRANCE, 2017).

A CAN, o Mercosul, o Uruguai e o Paraguai não determinam em suas respectivas disposições normativas diretrizes voltados para o transporte de cargas por contêineres.

2.10.2 Proposta de harmonização

Com base no exposto, e visando a estabelecer uma prática que implemente documentação a ser exigida no caso do transporte de cargas por contêineres, sugere-se que as legislações boliviana e brasileira sejam utilizadas como base para a harmonização da temática apresentada. A sugestão tem como fundamento a previsão, pela legislação boliviana, de que o transporte por contêineres, como também é o caso de reboques e semirreboques, esteja contemplado no MIC/DTA, com as informações relativas às unidades de transportes, tais como as placas, os números e os lacres. A legislação boliviana também estabelece que as especificações técnicas correspondentes a essa forma de transporte estão submetidas aos padrões estabelecidos pela ISO 668, padrão internacionalmente adotado.

Em relação ao requerimento de Licença Especial, no que toca à altura do veículo com o contêiner, foi observado que o limite máximo de altura definido pela legislação boliviana, parâmetro para que não seja necessária a emissão de Licença Especial, está abaixo do limite disposto pelos demais países que tratam do tema. Dessa forma, sugere-se que um meio termo seja alcançado, adotando-se o método previsto em normativa brasileira, em que um intervalo de alturas é estabelecido. Recomenda-se, portanto, um intervalo de altura entre 4,10 m e 4,50 m como parâmetro para a emissão da AET, de tal sorte que, caso a altura do veículo seja inferior a 4,10 m ou extrapole 4,50 m, será necessário requerer autorização relativa a cargas fora das dimensões padrão; já para as situações em que a altura do veículo com o contêiner esteja compreendida no intervalo de 4,10 m e 4,50 m, será necessária a emissão da AET, nos termos estabelecidos pela legislação brasileira.

2.10.3 Impacto

Tendo em vista que no âmbito do ATIT não há regulação sobre o subtema, deve-se acrescentar ao Acordo o padrão apresentado no tópico anterior, tendo como base as legislações brasileira e boliviana. No que concerne à Venezuela, à Guiana e à Guiana Francesa, a mesma redação adotada para o ATIT deverá ser incorporada aos acordos bilaterais sobre transporte internacional de cargas e passageiros mantidos com o Brasil.

2.11 Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas

A questão relativa aos documentos de porte obrigatório para a realização de transporte internacional de cargas ainda é bastante controversa entre os países objetos do presente estudo, inexistindo uniformidade de entendimento.

Nas visitas técnicas realizadas, técnicos e operadores da Argentina, da Bolívia e do Paraguai relataram dificuldades relacionadas às divergências existentes entre os países analisados. Os órgãos reguladores dos três países pontuaram que existem divergências em relação a quais sejam os documentos de porte obrigatório. Os operadores argentinos mencionaram as dificuldades das operações de transporte, manifestando entendimento no sentido de que apenas o Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional (CRT), o Manifesto Internacional de Cargas (MIC), a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o seguro e o CITV deveriam ser obrigatórios.

2.11.1 Situação atual

A Tabela 3 apresenta a relação de documentos tidos como de porte obrigatório para cada país/organismo. Convém ressaltar que as nomenclaturas dos documentos utilizados por cada país diferem. Dessa forma, na tabela foram adotadas nomenclaturas-padrão. Conforme a legenda, os países que exigem documentos cuja nomenclatura não siga o padrão estabelecido, mas que tenham função equivalente à dos documentos listados, serão devidamente indicados pela cor bege.

Legenda	
	Documentos explicitamente pedidos na legislação.
	Documentos não pedidos na legislação.
	Não define por legislação os documentos.
	Documentos não pedidos explicitamente, porém são correspondentes aos solicitados.

Tabela 3 – Legenda da tabela de documentos

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Com base nos RPCs, foram constatadas as práticas desenvolvidas nos países estudados e no ATIT, as quais estão apresentadas na sequência.

O ATIT, em que pese não tratar da questão de forma específica, determina a necessidade do porte de alguns documentos para a realização de transporte internacional de cargas, sendo eles: Licença Originária; Licença Complementar; CRT; MIC/DTA; Descrição e documentação dos veículos habilitados; Apólice de seguro (nos padrões definidos pelo acordo); e Licença para conduzir. Na XIX Reunião da Comissão do art. 16, foram discutidas questões sancionatórias, restando acordado entre os países o porte obrigatório do CITV, adicionalmente aos documentos supracitados (REUNIÃO DA COMISSÃO DE SEGUIMENTO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (COMISSÃO DO ARTIGO 16), 2017).

A CAN dispõe, em suas normativas aplicáveis ao tema, que os operadores do transporte de cargas dos Países-Membros, ao realizar a modalidade de transporte internacional de carga, devem portar os seguintes documentos: Licença para prestar serviço de transporte e Certificado de habilitação dos veículos de transporte.

Na legislação argentina é identificada como obrigatória a maior parte dos documentos também referidos no ATIT. Contudo, a legislação argentina não prevê a obrigatoriedade do porte do MIC/DTA e das Licenças Originária e Complementar. Já a Guiana e a Guiana Francesa possuem muitos documentos que diferem, em termos de nomenclatura, dos determinados pelo

ATIT. Além de não determinarem a obrigatoriedade do porte de MIC/DTA, tal como a Argentina, a Guiana e a Guiana Francesa, não estabelecem como obrigatório o porte de CRT.

Os documentos exigidos pela legislação do Paraguai, apesar de terem nomenclaturas que diferem das consideradas padrão, têm funções correspondentes aos documentos apresentados na Tabela 4. Entretanto, o Paraguai não define o CRT e a habilitação do motorista como documentos obrigatórios. Já no caso do Peru, as normativas internas mostram-se relativamente completas e seguem as nomenclaturas-padrão para os documentos exigidos. No entanto, a legislação peruana não determina a obrigatoriedade do porte da documentação do veículo.

Item	ATIT	CAN	Mercosul	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Apólice de seguro													
Autorizações para os serviços ocasionais													
Cartão de identificação do veículo													
Certificado de habilitação dos veículos de transporte													
CRT													
Descrição de veículos habilitados													
Documentação do veículo													
Documentação específica para cada tipo de transporte													
Documento Aduaneiro Único (DAU)													
CITV													
Documentos de controle de frota													
Documentos exigidos pela legislação nacional													
DTA													
Guia eletrônica de transporte de cargas													
Habilitação do motorista													
Licença Complementar													
Licença Originária													
Licença para prestar serviços de transporte													
MIC													
Nota fiscal ou Fatura Comercial													
Placa de rodagem													
Registro Único de Transporte Automotor (RUTA)													
Cópia autenticada da Tarifa de Pedágio													

Tabela 4 – Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

No Uruguai observa-se que a legislação prevê menos documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas, comparativamente aos países anteriormente referidos, não sendo exigidos documentação do veículo, CITV e habilitação do motorista.

Brasil, Bolívia, Chile, Venezuela e Mercosul não estabelecem em suas legislações a relação de documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas.

2.11.2 Proposta de harmonização

Realizadas as análises e a comparação das legislações, constatou-se que o ATIT e as tratativas efetuadas no âmbito da XIX Reunião da Comissão do Art. 16 devem ser adotados como paradigmas para a harmonização, em razão de sua completude.

O ATIT estabelece que os documentos de transporte de porte obrigatório são: Licença Originária, Licença Complementar, Conhecimento de Transporte Internacional (CRT), Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), Descrição e Documentação dos Veículos Habilitados, Apólice de seguro (nos padrões definidos pelo acordo) e Licença para conduzir.

Durante a já mencionada XIX Reunião da Comissão de Seguimento do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (Comissão do Artigo 16), foram feitas novas considerações sobre os documentos de porte obrigatório, sendo identificado no projeto de protocolo sobre infrações sancionatórias o porte obrigatório, no caso do transporte de cargas, do CITV, além dos documentos já descritos no parágrafo anterior. O estabelecimento da obrigatoriedade do porte de documentos, para além dos relacionados aqui, poderia gerar entraves desnecessários ao transporte internacional de cargas (REUNIÃO DA COMISSÃO DE SEGUIMENTO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (COMISSÃO DO ARTIGO 16), 2017).

Portanto, a relação final de documentos de porte obrigatório sugerida é a seguinte:

- I. Licença Originária;
- II. Licença Complementar;
- III. Conhecimento de Transporte Internacional (CRT);
- IV. Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA);
- V. Descrição e Documentação dos Veículos Habilitados;
- VI. Apólice de seguro (nos padrões definidos pelo acordo);
- VII. CITV;
- VIII. Licença para conduzir.

Sugere-se, portanto, a harmonização do tema nos termos acima expostos. Por fim, destaca-se a importância da inclusão da relação no Manual de Fiscalização a ser proposto na próxima etapa do presente trabalho, de tal modo que os procedimentos de fiscalização nas rodovias sejam padronizados mediante a adoção de um *checklist*, evitando divergências de entendimento e aplicação da legislação.

2.11.3 Impacto

Considerando que os documentos de porte obrigatório não são estabelecidos de forma clara no ATIT, sua modificação se mostra necessária para a inclusão de uma relação exauriente dos documentos de porte obrigatório para o transporte internacional de cargas. O mesmo se aplica aos tratados bilaterais firmados com a Guiana, Guiana Francesa e Venezuela, que deverão refletir o que for incorporado ao ATIT.

2.12 Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros

No que se refere aos documentos de porte obrigatório para a realização de transporte internacional de passageiros, destaca-se que nas visitas técnicas realizadas, Argentina, Bolívia e Paraguai apresentaram problemas relacionados ao tema, assim como Peru e o Chile. Os três primeiros países, através dos seus respectivos órgãos reguladores, expressaram as dificuldades comuns ao transporte de cargas. A Bolívia também relata que a Argentina obriga a apresentação de Licença Especial para o trânsito com destino a terceiros países e cobra Taxa Migratória. O Chile menciona divergências no entendimento dos países acerca do que sejam documentos de transporte e documentos de trânsito, sendo aqueles exigíveis no âmbito do ATIT e estes no âmbito da legislação nacional de cada país.

2.12.1 Situação atual

A Tabela 6 contempla a relação dos documentos considerados como de porte obrigatório para o transporte de passageiros por cada país/organismo. Convém ressaltar que as nomenclaturas dos documentos utilizados por cada país diferem. Dessa forma, na Tabela 6 foram adotadas nomenclaturas-padrão. Conforme a legenda (Tabela 5), os países que exigem documentos cuja a nomenclatura não siga o padrão estabelecido, mas de função equivalente às dos documentos listados, serão devidamente indicados pela cor bege.

Legenda

	Documentos explicitamente requeridos na legislação
	Documentos não requeridos na legislação
	Não define os documentos por legislação
	Documentos não requeridos explicitamente, porém correspondentes aos solicitados

Tabela 5 – Legenda da tabela de documentos

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Para os documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros, tendo novamente por base o conteúdo desenvolvido nos RPCs, foram observadas as práticas operantes nos países estudados e no ATIT, as quais são relatadas a seguir.

O ATIT impõe a obrigatoriedade do porte dos documentos que se seguem: apólice de seguro de responsabilidade civil, autorizações dos serviços ocasionais, documentação dos veículos habilitados, documentação do veículo, habilitação do condutor e as licenças Originária e Complementar. Na XIX Reunião da Comissão de Seguimento do ATIT (Comissão do Artigo 16)

foi levantada a questão dos documentos de porte obrigatório, ficando acordada entre as delegações dos países a obrigatoriedade do porte do documento de inspeção técnica do veículo realizador de transporte de passageiros, bem como da lista de passageiros na situação específica de viagem ocasional. A CAN e o Mercosul não definem a relação de documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros (REUNIÃO DA COMISSÃO DE SEGUIMENTO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (COMISSÃO DO ARTIGO 16), 2017).

O Brasil, embora não defina em legislação específica, reforça a exigência dos documentos previstos no ATIT, incluindo também o CITV, além da relação de passageiros e do roteiro de viagem.

A Guiana, mesmo não sendo signatária do ATIT, exige documentos similares aos descritos no Acordo, com exceção do documento de serviços ocasionais e de descrição dos veículos habilitados. Assim como o Brasil, exige o CITV.

Na Guiana Francesa, observa-se exigência de documentação semelhante à da Guiana, com o acréscimo da relação de passageiros e dos documentos de serviços ocasionais.

O Paraguai, em geral, segue o disposto no ATIT, com a exceção dos documentos de autorização de serviços ocasionais. Diferentemente dos demais países, em sua legislação está prevista a necessidade do porte da cópia autenticada do comprovante de pagamento da tarifa de pedágio.

Na legislação peruana verifica-se a exigência de documentos de porte obrigatório não previstos no ATIT, tais como a placa de rodagem dos veículos. Em contrapartida, no Uruguai observa-se que sequer é exigido o porte das licenças Originária e Complementar.

Não foram identificadas normativas ou diretrizes que abordem esse subtema nas legislações da Argentina, da Bolívia, do Chile e da Venezuela.

Item	ATIT	CAN	Mercosul	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Apólice de seguro													
Autorizações dos serviços ocasionais													
Cópia autenticada da tarifa de pedágio													
Documentação dos veículos habilitados													
CITV													
Documentação do veículo													
Habilitação do condutor													
Licença Complementar													
Licença Originária													
Relação de passageiros													
Roteiro de viagem													
Certificado de Habilitação do Veículo													
Registro Nacional de Transporte Terrestre de Mercadorias													
Certificado de Operabilidade													
Placa de rodagem do veículo													

Tabela 6 – Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.12.2 Proposta de harmonização

Após a apresentação da situação atual e considerando as tratativas resultantes da XIX Reunião da Comissão do Art. 16 do ATIT, a proposta de harmonização aqui sugerida fundamenta-se nas disposições daquele Acordo, que prevê a obrigatoriedade do porte, durante o transporte de passageiros, de apólice de seguro de responsabilidade civil, das licenças Originária e Complementar, da documentação dos veículos habilitados, da habilitação do condutor e do documento de autorização de viagens ocasionais (quando não se tratar de transporte regular de passageiros). No que se refere especificamente à XIX Reunião da Comissão do Art. 16 do ATIT, foi deliberada também a obrigatoriedade do porte do CITV e, nas ocasiões de viagem ocasional, da lista de passageiros, sob pena das sanções previstas no ATIT em caso de descumprimento (REUNIÃO DA COMISSÃO DE SEGUIMENTO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (COMISSÃO DO ARTIGO 16), 2017).

Recomenda-se, de forma complementar, a inclusão do CRT e do Manifesto Internacional de Encomendas Transportadas por Rodovias/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIE/DTA) como documentos de porte obrigatório nas ocasiões em que se verificar o transporte de encomendas por veículo transportador de passageiros, de forma que a carga (encomenda) transportada possua documento específico que a identifique e formalize o seu transporte. O MIE/DTA é previsto pela Resolução nº 28/2005 do Mercosul como instrumento de aplicação do regime de TAI (MERCOSUL, 2005).

Assim, a lista definitiva de documentos de porte obrigatório para a harmonização das práticas de transporte internacional de passageiros é:

- I. Apólice de seguro de responsabilidade civil;
- II. CITV;
- III. Licença Originária;
- IV. Licença Complementar;
- V. Documentação dos veículos habilitados;
- VI. Habilitação do Condutor;
- VII. CRT e MIE/DTA (exclusivamente nos casos em que se constatar transporte de encomendas);
- VIII. Documento de autorização de viagens ocasionais (nos casos em que for aplicável);
- IX. Lista de passageiros para viagens regulares e ocasionais.

Recomenda-se ainda que a fiscalização da operação, no que diz respeito aos documentos de porte obrigatório, seja realizada com base em um *checklist*, de modo a evitar entendimentos divergentes na aplicação da legislação.

2.12.3 Impacto

Considerando que os documentos de porte obrigatório não são estabelecidos de forma clara no ATIT, sua modificação se mostra necessária para a inclusão de uma relação exauriente dos documentos de porte obrigatório para o transporte internacional de cargas. O

mesmo se aplica aos tratados bilaterais firmados com a Guiana, Guiana Francesa e Venezuela, que deverão refletir o que for incorporado ao ATIT.

2.13 Utilização de veículos de terceiros no transporte de passageiros

O presente tópico aborda a questão da utilização de veículos de terceiros para a realização de transporte de passageiros, tendo como foco principal o alinhamento do entendimento dos países acerca das modalidades legalmente permitidas para a contratação desses veículos para o transporte rodoviário.

A utilização de veículos de terceiros por meio de contratos de locação é uma prática importante para o desenvolvimento do transporte internacional, principalmente na região latino-americana, dado que possibilita uma maior flexibilização da frota, o que atende à grande flutuação da demanda de transporte na região. Vale ressaltar que a diversificação das modalidades de contratação mostra-se essencial para que mais empresas de transporte estejam aptas a realizar o serviço, gerando concorrência no setor e, com isso, maior eficiência com preços mais acessíveis no serviço de transporte prestado.

Os órgãos reguladores e os operadores de transporte peruanos expuseram a sua insatisfação com o ATIT nesse particular, apontando a necessidade de regulamentação de outras formas de contratação de veículos de terceiros – como o *sub-leasing* – e os recorrentes embarços causados pelo reconhecimento do *leasing* como a única modalidade prevista no Acordo.

2.13.1 Situação atual

Atualmente, a única possibilidade de utilização de veículos de terceiros contemplada no ATIT é com amparo em contrato de *leasing* (arrendamento mercantil), excluindo-se as demais formas (BRASIL, 1990). Contudo, operadores de alguns países relataram dificuldades em operar mediante a celebração contrato de *leasing*. A CAN e o Mercosul não abordam o assunto em questão.

A legislação argentina reconhece apenas o disposto no ATIT, prebendo apenas o contrato de *leasing*. A legislação define esse tipo de contrato como aquele em que o arrendador confere um bem para um arrendatário para determinado uso pela cobrança de uma taxa, com a opção de compra (ARGENTINA, 1995).

No Chile, a autorização para a operação de transporte é concedida apenas se o contrato for de arrendamento mercantil (*leasing* operacional) (CHILE, 1992), a exemplo do que ocorre no Peru, onde se estabelece que a utilização de veículos de terceiros para o transporte de passageiros só é permitida caso o contrato seja revestido da natureza de arrendamento financeiro (*leasing* financeiro) (PERU, 1984).

A Guiana Francesa também aborda o subtema, reconhecendo apenas os contratos de locação financeira (arrendamento financeiro ou *leasing* financeiro). Em sua legislação, contrato de locação financeira é definido como aquele em que há a concessão de bens que ainda pertencem a empresa arrendadora, porém estabelecendo-se a opção de compra pelo arrendatário (UE, 2009). Na Guiana não há regulamentação do subtema.

No Brasil, a legislação estabelece que o transportador está habilitado a utilizar veículos de terceiros também com amparo em contratos de comodato ou locação (ANTT, 2016).

As legislações boliviana, paraguaia, uruguaia e venezuelana não versam sobre as formas de contrato admitidas para o transporte de passageiros de forma clara.

2.13.2 Proposta de harmonização

Tendo em vista a necessidade de diversificação das categorias de contratação para atendimento das especificidades de cada país analisado, sugere-se que a legislação brasileira seja utilizada como paradigma para a harmonização, por ser a que abarca mais modalidades de contrato para a utilização de veículos de terceiros, extraindo-se dela os elementos necessários para solucionar as divergências levantadas. Deste modo, as formas de contrato legalmente aceitas pela Resolução ANTT nº 4.998/2016 são sugeridas como parâmetro para a regulação da questão no âmbito internacional (ANTT, 2016).

O art. 3º da Resolução ANTT nº 4.998/2016 dispõe que a utilização de ônibus de terceiros para o transporte de passageiros é permitida se amparada em contrato de locação ou comodato, conforme incisos I e II:

Art. 3º A transportadora cessionária poderá requerer à ANTT autorização para utilização de ônibus de propriedade de terceiros, por prazo determinado, mediante contrato de locação ou comodato, nas seguintes situações:

I - pelo prazo máximo de 90 (noventa) dias, quando no mercado de um determinado serviço ocorrer variação incomum e temporária de demanda, nas datas festivas, cívicas e nos feriados santificados e nos períodos compreendidos entre a segunda semana de junho até a primeira semana de agosto e da última semana de novembro até a primeira semana de fevereiro, devendo a empresa cedente ser prestadora de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual ou internacional coletivo de passageiros, ou prestadora de serviços de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, sob regime de fretamento; e

II - pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, quando destinado à realização de testes operacionais de ônibus novos, devendo a empresa cedente ser uma montadora nacional (ANTT, 2016, não paginado).

2.13.3 Impacto

Conforme o exposto anteriormente, recomenda-se que a proposta embasada na legislação brasileira seja levada ao âmbito da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) para incorporação em uma nova redação do art. 31 do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), com o intuito de harmonizar as práticas referentes ao subtema descrito nesse documento. No que se refere aos países que não são signatários do ATIT – Venezuela, Guiana e Guiana Francesa –, propõe-se o ajuste dos respectivos acordos bilaterais, de forma a refletir as alterações do ATIT.

2.14 Bagagens e cargas no transporte de passageiros

No que concerne ao transporte de bagagens e encomendas no âmbito do transporte de passageiros, serão contemplados: (i) a possibilidade do transporte de encomendas em veículos de transporte de passageiros; (ii) os pesos e dimensões máximos permitidos de bagagens e encomendas; e (iii) indenizações aplicáveis e seus valores.

As divergências encontradas nesse subtema apontam para a necessidade de sua adequada regulação, de forma a estabelecer regras claras quanto ao número de volumes de bagagem que podem ser transportados, seus pesos e dimensões e às indenizações devidas em caso de dano.

No que tange exclusivamente ao Mercosul, discussões realizadas no âmbito das reuniões do SGT nº 5 revelaram a preocupação dos países do bloco em relação aos procedimentos de segurança que envolvem o transporte de bagagens, tendo como foco sua adequada identificação, bem como das encomendas. Logo, a proposta de harmonização, além de sugerir práticas para padronizar as divergências apontadas neste tópico, também terá como escopo unificar o procedimento de identificação das bagagens e encomendas. Exclusivamente quanto ao termo “encomendas”, o conceito que será adotado na proposta de harmonização é o de que são cargas transportadas em unidade veicular destinada, essencialmente, ao transporte de passageiros.

2.14.1 Situação atual

As práticas desempenhadas nos países estudados têm como base o que foi apresentado nos RPCs, essas são apresentadas abaixo.

Conforme salientado anteriormente, o ATIT não aborda esse subtema, enquanto o Mercosul apenas estabelece o Manifesto Internacional de Encomendas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIE/DTA) como mecanismo definidor do regime de trânsito aduaneiro aplicado às encomendas. Contudo, as divergências a serem solucionadas referem-se à possibilidade da realização do transporte de encomendas; à obrigatoriedade de transportar bagagens de forma gratuita, até determinado peso; aos seus pesos e dimensões; ao pagamento de indenizações no caso de danos ou extravios; e ao estabelecimento dos procedimentos de identificação de bagagens e encomendas.

Em relação ao transporte de bagagens e encomendas, Brasil, Argentina, Peru, Guiana, Venezuela e Uruguai instituem em suas legislações que o transportador é obrigado a fazer o transporte sem a cobrança de tarifa adicional de bagagens, desde que estas estejam dentro de um peso limite estabelecido. Excedido o peso limite, a empresa pode fazer a cobrança de tarifa adicional conforme o peso excedente. Entretanto, alguns desses países divergem quanto ao peso dos bens transportados: enquanto no Brasil, na Venezuela e no Uruguai o peso limite da bagagem é de 30kg (além de 5kg no porta-embrulhos), no Peru é de 20kg, na Argentina de 15kg e na Guiana não há especificação de limite de peso. Na Bolívia, na Guiana Francesa, no Paraguai e no Chile as legislações não estipulam a obrigação do transporte gratuito de bagagens e encomendas.

No que tange ao volume máximo permitido sem a cobrança de tarifa adicional, foram constatadas disposições apenas nas legislações brasileira e venezuelana, que fixam o volume

máximo em de 300 dm³ e 30 dm³, respectivamente. A falta de regulamentação sobre volumes nos demais países, bem como de uma normativa de caráter multilateral, resulta em uma maior dificuldade no transporte internacional de passageiros, uma vez que apenas a regulação de pesos máximos das bagagens é insuficiente.

Quanto às indenizações, Brasil, Argentina, Peru e Venezuela determinam expressamente em suas legislações a responsabilidade do transportador sobre o bem embarcado, assim como os valores das indenizações, aspecto que enseja divergências. Na Venezuela, o valor da indenização é de até dez vezes o valor da passagem; no Peru, de 125% a 500% o valor da passagem; na Argentina, o valor da indenização é fixado em sete mil vezes a base tarifária por assento-quilômetro. Já no Brasil, o montante varia conforme a natureza da indenização: caso o bem tenha sofrido dano, o valor será três mil vezes o coeficiente tarifário, e dez mil vezes o coeficiente tarifário em caso de extravio. Bolívia, Chile, Guiana, Guiana Francesa, Paraguai e Uruguai não definem normas para as indenizações.

2.14.2 Proposta de harmonização

Ao se considerar que a harmonização busca estabelecer, além da padronização dos procedimentos regulatórios, as práticas consideradas mais adequadas sobre cada tema para o desenvolvimento do transporte internacional sem maiores entraves, sugere-se como proposta de harmonização para esse subtema a aplicação de uma combinação das práticas estabelecidas nas legislações brasileira e argentina.

A legislação brasileira, consubstanciada na Resolução ANTT nº 1.432/2006, define de forma clara a obrigatoriedade do transporte de bagagens de passageiros e a possibilidade de transporte de encomendas. Além disso, a legislação brasileira estabelece limite de peso (30 kg) para cada bem, assim como o volume máximo (300 dm³), determinando também que, em caso de valores superiores a esses, seja cobrada uma taxa proporcional ao peso ou volume em excesso. Estipula também os valores das indenizações sobre as bagagens e encomendas, diferenciando os últimos conforme a especificidade do incidente (dano ou extravio), sendo a legislação mais completa acerca da questão (ANTT, 2006a).

Transcreve-se abaixo parte da Resolução ANTT nº 1.432/2006, mais especificamente os art. 3º, 4º e 8º, que estabelecem as práticas sugeridas como paradigma da proposta de harmonização para a possibilidade ou não de os operadores de transporte de passageiros realizarem o transporte de encomendas, para os limites máximos de peso e dimensões dos bens transportados e para as indenizações e seus valores.

Art. 3º As permissionárias e as autorizatárias são obrigadas, a título de franquia, a efetuar o transporte gratuito de bagagem no bagageiro e de volume no porta-embrulhos dos passageiros embarcados, observados os seguintes limites máximos de peso e dimensão:

I - no bagageiro, 30 (trinta) quilos de peso total e volume máximo de 300 (trezentos) decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro; e

II - no porta-embrulhos, 5 (cinco) quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros.

§ 1º Excedida a franquia fixada nos incisos I e II deste artigo, o passageiro pagará até 0,5% (meio por cento) do preço da passagem correspondente ao serviço convencional com sanitário, em piso pavimentado, pelo transporte de cada quilograma de excesso.

§ 2º As autorizatárias poderão negociar diretamente com os passageiros a franquia de peso total e volume máximo de bagagem a ser transportado por passageiro no bagageiro desde que:

I - seja respeitada a legislação em vigor referente ao peso bruto total máximo do ônibus, aos pesos brutos por eixo ou conjunto de eixos e à relação peso potência líquida/peso bruto total máximo; e

II - sejam observadas as restrições estabelecidas no art. 46 da Resolução ANTT nº 1.166, de 5 de outubro de 2005.

Art. 4º Garantida a prioridade de espaço no bagageiro para a condução da bagagem dos passageiros e das malas postais, a permissionária poderá utilizar o espaço remanescente para o transporte de encomendas, desde que:

I - seja resguardada a segurança dos passageiros e a de terceiros;

II - seja respeitada a legislação em vigor referente ao peso bruto total máximo do ônibus, aos pesos brutos por eixo ou conjunto de eixos e à relação peso potência líquida/peso bruto total máximo;

III - as operações de carregamento e descarregamento das encomendas sejam realizadas sem prejudicar a comodidade e a segurança dos passageiros e de terceiros, e sem acarretar atraso na execução das viagens ou alteração do esquema operacional aprovado para a linha; e

IV - o transporte seja feito mediante a emissão de documento fiscal apropriado, observadas as disposições legais.

Parágrafo único. No caso de extravio ou dano da encomenda, a apuração da responsabilidade da transportadora far-se-á na forma da legislação específica.

[...]

Art. 8º A transportadora responde pela indenização de bagagem regularmente despachada, na forma desta Resolução, até o valor de 3.000 (três mil) vezes o coeficiente tarifário, no caso de danos, e 10.000 (dez mil) vezes o coeficiente tarifário, no caso de extravio (ANTT, 2006a, não paginado).

Destaca-se que na reunião do SGT nº 5, realizada entre as datas de 30 de maio a 1º de junho de 2018, a delegação da Argentina apresentou a Resolução nº 74/2016, da Secretaria de Gestão de Transportes. A resolução trata do tema de identificação de bagagens, o qual vinha sendo discutido no âmbito do Mercosul em reuniões anteriores, sendo positivamente avaliada pela delegação brasileira, que apontou a conveniência de trabalhar em uma normativa regional que contemple o que foi apresentado pela Argentina (REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº5 - TRANSPORTE DO MERCOSUL, 2018).

A normativa argentina que trata da identificação de bagagens no transporte de passageiros traz, em seus art. 3º, 4º, 5º e 6º, apresentados abaixo, definições do controle de bagagens e de pacotes ou encomendas, estabelecendo um sistema baseado em etiquetas tecnológicas, isto é, com ferramentas de informática que possibilitam a gravação de

informações fundamentais para a sua identificação, garantindo maior segurança no transporte (ARGENTINA, 2016).

ARTIGO 3º.- SISTEMA DE CONTROLE DE BAGAGENS. As empresas de transporte abrangidas pela presente resolução deverão identificar todas as bagagens despachadas no bagageiro ou transportadas com os passageiros mediante a etiqueta correspondente, segundo o tipo de despacho de que se trate, caso o contrário o volume não poderá ser embarcado na unidade de transporte, sem direito a qualquer compensação.

ARTIGO 4º.- IDENTIFICAÇÃO DA BAGAGEM DESPACHADA NO BAGAGEIRO. ETIQUETA. Para a identificação das bagagens serão utilizados etiquetas ou etiquetas autoadesivas. Essas etiquetas deverão possuir um sistema de segurança que avise sobre qualquer tentativa de remoção. Conjuntamente, deverão estar dotadas de um código que permita seu escaneamento ágil e contar com dois bilhetes adesivos: um destinado a ser colocado no verso da passagem ou no *voucher* entregue ao usuário, e outro que deverá estar aderido à lista de passageiros ou no bilhete de passagem que deverá estar sob posse do condutor. Esses códigos deverão conter numeração correlativa, indicação de que se trata de bagagem despachada no bagageiro e identificação da empresa de transporte que recebeu o despacho destas. A COMISSÃO NACIONAL DE REGULAÇÃO DE TRANSPORTE, órgão descentralizado atuante no âmbito do MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, poderá ampliar a quantidade de dados a incluir nesses códigos a fim de garantir o trânsito das bagagens despachadas.

ARTIGO 5º.- IDENTIFICAÇÃO DA BAGAGEM DE MÃO. ETIQUETA. Similar ao sistema indicado no Artigo 4º da presente resolução, se utilizará para identificar a bagagem de mão, devendo-se adotar a etiqueta de uma cor e numeração diferente, e o código presente nesta deverá conter a especificação de que se trata de bagagem de mão e a identificação da empresa de transporte. Esta última não responderá por extravio ou deterioração das bagagens de mão, exceto nos casos citados no Artigo 6º, inciso a) da Resolução nº 47, da data de 17 de agosto de 1995, da extinta SECRETARIA DE TRANSPORTE.

ARTIGO 6º.- SISTEMA DE CONTROLE DE PACOTES OU ENCOMENDAS. As empresas de transporte abrangidas pelo presente regulamento que desejem transportar pacotes ou encomendas no interior dos veículos destinados ao transporte de passageiros deverão contar com um sistema informático que receba e os seguintes dados:

- a. Nome e sobrenome do remetente da encomenda.
- b. Nacionalidade.
- c. Tipo e número do documento do remetente, que deverá ser fotografado ou digitalizado.
- d. Nome e sobrenome do destinatário.
- e. Razão social da empresa de transporte.
- f. Lugar, data e hora da origem e destino, assim como preço e peso do expedido.
- g. Número de faixa atribuído no momento de seu envio.
- h. Número de fatura eletrônica emitida (ARGENTINA, 2016, tradução nossa, não paginado).

Desse modo, sugere-se a proposta de harmonização com base nas legislações brasileira e argentina, abrangendo todos os pontos de divergência de acordo com o disposto nos art. 3º, 4º e 8º da Resolução ANTT nº 1.432/2006 e nos art. 3º, 4º, 5º e 6º da Resolução SGT nº 74/2016.

Salienta-se, por fim, que para a prática de transporte de cargas em veículos de transporte de passageiros (encomendas), está prevista a recomendação da obrigatoriedade da emissão do Conhecimento de Transporte Internacional (CRT) e do Manifesto Internacional de Encomendas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIE/DTA) na proposta de harmonização referente ao subtema Documentos de Porte Obrigatório.

2.14.3 Impacto

Em decorrência do anteriormente exposto, aconselha-se que as práticas definidas no tópico Proposta de harmonização sejam incorporadas ao ATIT. Em relação à Venezuela, Guiana e Guiana Francesa, não signatárias do ATIT, propõe-se ajustar os acordos bilaterais de transporte mantidos com aqueles países de modo que o texto do ATIT seja acrescentado a esses acordos.

Considerações finais

Neste volume foram apresentadas as propostas de harmonização do tema “Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços” e seus subtemas, selecionados conforme metodologia detalhada no Volume 1. Cada subtema foi segmentado e apresentado nos tópicos: Situação atual, Proposta de harmonização e Impacto.

Ademais, além do já mencionado Volume 1 que trata sobre a metodologia utilizada na presente fase do projeto, foram desenvolvidas as propostas de harmonização para os outros temas selecionados, que estão apresentadas separadamente nos volumes que seguem:

- » Volume 3 – Seguros e normas técnicas;
- » Volume 4 – Produtos perigosos.

REFERÊNCIAS

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, 2018.

_____. Resolução nº 1.432, de 26 de abril de 2006. Estabelece procedimentos para o transporte de bagagens e encomendas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros e para a identificação de seus proprietários ou responsáveis, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 28 abr. 2006a. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2432/Resolucao_n__1432.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução nº 1.474, de 31 de maio de 2006. Dispõe sobre os procedimentos relativos a expedição de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional, para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas Autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul, e de Licença Complementar, em caso de empresas estrangeiras, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 5 jun. 2006b. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2474/Resolucao_1474.html>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015. Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 30 jun. 2015a. Disponível em: <<https://www legisweb.com.br/legislacao/?id=286287>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015. Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 8 jul. 2015b. Disponível em: <<https://www legisweb.com.br/legislacao/?id=316689>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro de 2016. Dispõe sobre os procedimentos para utilização de ônibus e motoristas de terceiros por prazo determinado, por empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 19 jan. 2016. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/45514/Resolucao_n__4998.html>. Acesso em: maio 2018.

ARGENTINA. Decreto nº 808, de 21 de noviembre de 1995. Modifícase el Decreto nº 958/92, que estableciera el ordenamiento reglamentario vigente en materia de transporte por automotor interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, nov. 1995. Disponível em: <<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30233/norma.htm>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Decreto nº 1.001, de 21 de mayo de 1982. Reglamentación del código aduanero de la nación argentina. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 1982. Disponível em: <<http://www.iaea.org.ar/global/img/2011/03/Decreto-1001-82.pdf>>. Acesso em: nov. 2017.

_____. Resolución nº 74, de 27 de octubre de 2016. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 31 out. 2016. Disponível em: <<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/265000-269999/266993/norma.htm>>. Acesso em: jun. 2018.

_____. Resolución nº 202, de 6 de mayo de 1993. Apruebanse las "Normas reglamentarias para la explotación del servicio de transporte por automotor de pasajeros por carretera de carácter internacional". **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 19 maio 1993. Disponível em: <<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/21431/norma.htm>>. Acesso em: nov. 2017.

BOLIVIA. Decreto Supremo nº 24.327, de 28 de junio de 1996. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 28 jun. 1996. Disponível em: <<https://www.lexivox.org/norms/BO-DS-24327.xhtml#disclaimer>>. Acesso em: maio 2018.

_____. Decreto Supremo nº 25.870, de 11 de agosto de 2000. Reglamento a la Ley General de Aduanas. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 11 ago. 2000. Disponível em: <http://www.aduana.gob.bo/aduana7/sites/default/files/kcfinder/files/COM_.%20REGLAMEN TO%20A%20LEY%20DE%20ADUANAS.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

_____. Resolución MOPSV nº 356, de 12 de noviembre de 2010. Apruébase el Manual de procesos y procedimientos de la Unidad de Servicios a Operadores - USO. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 12 nov. 2010. Disponível em: <https://sionet.oopp.gob.bo/Public/doc/Manual_USO.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

BRASIL. 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. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 11 out. 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5561.htm>. Acesso em:

_____. 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. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 19 jan. 2017. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D8964.htm>. Acesso em: dez. 2017.

_____. Presidência da República. Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990. Dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 20 nov. 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99704.htm>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Presidência da República. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 6 jun. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: 20 jun. 2018.

CHILE. Decreto nº 14, de 21 de enero de 1992. Establece requisitos para habilitación de vehículos que indica en el transporte terrestre internacional de carga y pasajeros. **Diario Oficial**, Santiago, 24 fev. 1992. Disponível em: <http://www.subtrans.cl/pdf/Dec_14.1992.pdf>. Acesso em: abr. 2017.

_____. Decreto nº 75, de 1997. Establece condiciones para el transporte de cargas que indica. **Diario Oficial**, Santiago, jul. 1997. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=76048>>. Acesso em: abr. 2017.

_____. Ley nº 18.290, de 7 de febrero de 1984. Ley de Tránsito. **Diario Oficial de la República Federativa de Chile**, Santiago, 7 fev. 1984. Disponível em: <<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>>. Acesso em: jun. 2017.

COMUNIDADE ANDINA DE NAÇÕES (CAN). Decisión nº 399, de 17 de enero de 1997. **Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257**, 17 jan. 1997. Disponível em: <<http://www.sice.oas.org/Trade/Junac/decisiones/DEC399S.ASP>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Decisión nº 617, de 15 de julho de 2005. Tránsito Aduanero Comunitario. Lima, 18 jun. 2005. Disponível em: <<http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC617s.asp>>. Acesso em: ago. 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Resolução nº 564, de 25 de novembro de 2015. Fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres. Brasília, DF, nov. 2015. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5642015.pdf>>. Acesso em: jun. 2018.

FRANCE. Décret nº 16 du 6 janvier 2017. Relatif à la circulation des transports exceptionnels. **JORF nº 7**, Paris, jan. 2017. Disponível em:

<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000033836356&categorieLien=id>>. Acesso em: jan. 2018.

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION (ISO). **ISO 668**: 2013. 2013. Disponível em: <<https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:668:ed-6:v1:en>>. Acesso em: jun. 2018.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). MERCOSUL/GMC/RES nº 14, de 22 de junho de 2006. Princípios gerais de acesso à atividade de transportador. Buenos Aires, Argentina, 22 jun. 2006. Disponível em: <<http://www.mercosur.int/innovaportal/v/508/3/innova.front/resoluc%C3%B5es-2006>>. Acesso em: maio 2018.

_____. MERCOSUL/GMC/RES. nº 28, de 19 de outubro de 2005. Norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais. Montevideu, out. 2005. Disponível em: <<http://www.mercosur.int/innovaportal/v/1067/2/innova.front/resoluciones-2005>>. Acesso em: abr. 2018.

_____. MERCOSUL/GMC/RES nº 58, de 94. Princípios gerais de acesso à profissão de Transportista e seu exercício no âmbito do Mercosul. Brasília, 4 nov. 1994. Disponível em: <http://www.mercosur.int/msweb/portal%20intermediario/Normas/normas_web/Resoluciones/PT/9458.PDF>. Acesso em: maio 2018.

PARAGUAY. Resolución del Consejo de la DINATRA n° 216, de 3 de julio de 2012. Por la cual se deja sin efecto la Resolución del Consejo de la Dinatran n° 304/2004, y se establece el reglamento del transporte público de pasajeros modificado y unificado en un solo instrumento. **Gaceta Oficial**, Asunción, 5 dic. 2012. Disponível em: <<http://www.dinatran.gov.py/docum/resoluciones/resol216Reglamento%20del%20Transporte%20P%C3%ABlico%20de%20Pasajeros.pdf>>. Acesso em: ago. 2017.

PERU. Decreto Legislativo nº 299, de 26 de julio de 1984. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, jul. 1984. Disponível em: <<http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/DecretosLegislativos/00299.pdf>>. Acesso em: jun. 2017.

_____. Decreto Supremo nº 058 MTC, de 7 de octubre de 2003. Aprueban el Reglamento Nacional de Vehículos. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, 7 out. 2003. Disponível em: <http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_70.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

REUNIÃO BILATERAL BRASIL - ARGENTINA DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2017, Curitiba. **Atas...** Curitiba: ANTT, 2017. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/51442/Reuniao_Bilateral_Brasil_e_Argentina_dos_Organismos_Competentes_de_Aplicacao_do_ATIT.html>. Acesso em: jun. 2018.

REUNIÃO BILATERAL BRASIL - BOLÍVIA DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT, 15., 2017, Corumbá. **Atas...** Corumbá: ANTT, 2017. Disponível em: <<http://tri.antt.gov.br/Lists/DocumentoANTT/20170714-Arb-Anexo9.pdf#search=regime%20de%20viagens%20ocasionais>>. Acesso em: jul. 2018.

REUNIÃO BILATERAL BRASIL E PERU DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 8., 2017, São Paulo. **Atas...** São Paulo: ATIT, 2017.

REUNIÃO DA COMISSÃO DE SEGUIMENTO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (COMISSÃO DO ARTIGO 16), 19., Montevideu. **Atas...** Montevideu: ATIT, 2017.

REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA BRASIL - ARGENTINA, 2007, Foz do Iguaçu. **Atas...** Foz do Iguaçu: ANTT, 2007. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6022/Reuniao_Extraordinaria_BRASIL___A>. Acesso em: nov. 2017.

REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 - TRANSPORTE DO MERCOSUL, 53., 2018, Assunção. **Atas...** Assunção: Mercosul, 2018. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=23270>. Acesso em: jun. 2018.

REUNIÃO TÉCNICA PREPARATÓRIA DA LIII REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 - TRANSPORTE DO MERCOSUL, 2018, Assunção. **Atas...** Assunção: Mercosul, 2018. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=23259>. Acesso em: jun. 2018.

UNIÃO EUROPEIA (UE). Conselho Europeu (CE). Regulamento nº 1.072 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009. **Jornal Oficial da União Europeia**, Estrasburgo, 14 nov. 2009. Disponível em: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1072&from=PT>>. Acesso em: maio 2017.

URUGUAY. **Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas (CIRHE)**. [2017?]. Disponível em: <<http://www.mtop.gub.uy/tramites/cirhe>>. Acesso em: jun. 2017.

VENEZUELA. Ley Aprobatoria del Acuerdo de Transporte Internacional por Carretera entre la República de Venezuela y la República Federativa del Brasil, de 4 de junio de 1995. Ley aprobatoria del acuerdo de transporte internacional por carretera de pasajero y carga entre el gobierno de la República de Venezuela y el gobierno de la República Federativa del Brasil. **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela**, Caracas, 1º out. 1998. Disponível em: <<http://pandectasdigital.blogspot.com.br/2017/04/acuerdo-de-transporte-internacionalpor.>>>. Acesso em: out. 2017.