

ATUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

Volume 3 - Seguros e normas técnicas

ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES DAS
NORMATIVAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
INTERNACIONAL DE CARGAS E DE PASSAGEIROS DOS
PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL, VISANDO À HARMONIZAÇÃO
LEGISLATIVA NO ÂMBITO DO ATIT E DA CAN



ATUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

VOLUME 3 – SEGUROS E NORMAS TÉCNICAS

ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES DAS NORMATIVAS DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS E DE
PASSAGEIROS DOS PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL, VISANDO À
HARMONIZAÇÃO LEGISLATIVA NO ÂMBITO DO ATIT E DA CAN

FICHA TÉCNICA

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Diretor-geral em exercício: Marcelo Vinaud Prado

Diretor: Davi Ferreira Gomes Barreto

Diretor: Weber Ciloni

Diretor: Murshed Menezes

Diretor: Alexandre Porto

Assessoria de Relações Internacionais (ASINT)

Chefe: Noboru Ofugi

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

Superintendente: Rosimeire Lima de Freitas

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS)

Superintendente-Substituta: Priscilla Nunes de Oliveira

Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS)

Superintendente: Mauricio Hideo Taminato Ameomo

Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional (SUART)

Superintendente: Murshed Menezes Ali

Gestor do TED: Noboru Ofugi

Fiscal do TED: Marcos Antônio Lima das Neves

Grupo de Trabalho – ANTT

I – Titulares

Sandro Vieira da Rosa - ASINT

Eugênio José Saraiva Câmara Costa - SUROC

Tatiana Furtado Alvim de Amorim - SUFIS

Anna Paola Alleone Luksevicius - SUPAS

II - Suplentes

André Dulce Gonçalves Maia - ASINT

Tiago Barbosa de Oliveira - SUROC

Antônio Pedro Spilere Nandi - SUFIS

Bruna Gabriele Borges Freire - SUPAS

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Reitor: Ubaldo Cesar Balthazar, Dr.

Pró-Reitor de pesquisa: Sebastião Roberto Soares, Dr.

Diretor do Centro Tecnológico: Edson Roberto De Pieri, Dr.

Chefe do Departamento de Engenharia Civil: Prof. Wellington Longuini Repette, Dr.

Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans)

Coordenador geral: Amir Mattar Valente

APRESENTAÇÃO

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

A fim de cumprir essas atribuições, a ANTT participa de uma série de reuniões, que envolvem países da América do Sul. As atas e os anexos resultantes destas, complementarmente ao *Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)*, constituem o arcabouço legal que rege o transporte internacional terrestre.

A ANTT tem participado das reuniões da Comissão de Seguimento do ATIT (Comissão do Artigo 16), nas quais se discute as necessidades de alterações e/ou de complementações do *Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções*. Adicionalmente, a ANTT participa das Reuniões do Subgrupo Técnico do Subgrupo de Trabalho 5 – Transportes do Mercosul (SGT-5), com o tema “Harmonização dos procedimentos de fiscalização”, que foi criado visando ao avanço em temas importantes que tratam da uniformização de procedimentos.

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

Por meio do Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 002/2014 ANTT/UFSC, foram realizados o levantamento e a organização, em um banco de dados, das atas das reuniões anteriormente citadas, bem como resoluções, diretrizes e decisões dos grupos e das câmaras do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL); acordos internacionais; leis, decretos-lei e decretos do Poder Executivo da Presidência da República; portarias do Ministério dos Transportes; resoluções e portarias da ANTT; resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran); resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); circulares da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP); além de instruções normativas de diversos órgãos com competência para regular aspectos pertinentes aos serviços de transporte rodoviário.

Além disso, o TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, denominado "Levantamento, análise e comparação das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil", resultou na proposição de subsídios para propostas de alteração de acordos bilaterais e multilaterais, do ATIT e para a elaboração dos *Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros*. No âmbito do referido TED, foram analisadas e comparadas as normativas da Argentina, da Bolívia, do Chile, do Paraguai, do Peru, do Uruguai, da Venezuela, da Guiana e da Guiana Francesa.

Além do ATIT, outro marco regulatório de transporte terrestre internacional entre os países da América do Sul foi firmado no âmbito da Comunidade Andina (CAN), que possui como membros a Bolívia, a Colômbia, o Equador e o Peru. Esse marco é composto pela Decisão nº 398, de 17 de janeiro de 1997, que trata sobre o transporte internacional de passageiros por rodovia, e a Decisão nº 399, de 17 de janeiro de 1997 (substituída pela Decisão nº 837, de 29 de abril de 2019), que trata sobre o transporte internacional de cargas por rodovias.

Assim, o presente estudo, elaborado em continuidade à etapa realizada no âmbito do TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, tem como objetivo complementar as ações que já vêm sendo executadas pela agência, por meio da reunião dos instrumentos normativos da Colômbia, do Equador e do Suriname, além da realização das análises necessárias para a comparação desses documentos com a legislação brasileira vigente, com os acordos bilaterais e com o ATIT. Ressalta-se que, dos membros da CAN, apenas a Colômbia e o Equador não possuem acordo de transporte com o Brasil. O Suriname, por sua vez, não é membro da CAN e tampouco possui, atualmente, acordo de transporte vigente com o Brasil.

Nesse contexto, também compõe as atividades deste projeto o levantamento dos instrumentos normativos vigentes no âmbito da CAN e sua comparação com o ATIT, visando subsidiar a ANTT na proposição de harmonização entre as normas do acordo e da CAN relacionadas ao transporte terrestre.

O resultado deste trabalho subsidiará as propostas da ANTT para a alteração de acordos bilaterais, do ATIT e do *Protocolo sobre Infrações e Sanções*, a proposição de novos acordos de transporte com os países não signatários do ATIT e a revisão dos *Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros*, podendo, assim, reduzir os conflitos de cunho operacional e diplomático, atender às reivindicações do setor privado e promover uma efetiva integração entre os países, além de garantir maior celeridade e confiabilidade aos processos fiscalizatórios.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Fluxograma para harmonização dos limites de peso de veículos	31
Figura 2 – Fluxograma para harmonização das dimensões e combinações de veículos permitidas	35

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Responsabilidade civil por danos a passageiros	17
Tabela 2 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados	17
Tabela 3 – Assuntos regulamentados quanto à habilitação e à inspeção de veículos	20
Tabela 4 – Presença de lista de itens obrigatórios na legislação.....	24
Tabela 5 – Valores limites de peso, em toneladas, nos países analisados.....	29
Tabela 6 – Proposta de harmonização dos pesos.....	30
Tabela 7 – Valores limites de dimensões, em metros, nos países analisados.....	33
Tabela 8 – Proposta de harmonização das dimensões	34

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABS	<i>Anti-Blocker System</i>
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ATIT	<i>Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre</i>
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CAN	Comunidade Andina
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
DES	Direitos Especiais de Saque
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
FMI	Fundo Monetário Internacional
GMC	Grupo do Mercado Comum
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LMI	Limites Máximos de Indenização
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MTC	Ministerio de Transportes Y Comunicaciones
PBT	Peso Bruto Total
R.E.T.A.	Responsabilidade do Explorador e Transportador Aeronáutico
RCTR-VI	<i>Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional</i>
SGT-5	Subgrupo Técnico do Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transporte
SUFIS	Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros
SUPAS	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros
SUROC	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
TED	Termo de Execução Descentralizada
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

1	Introdução	13
2	Propostas de harmonizações	15
2.1	Seguro de responsabilidade civil	15
2.2	Habilitação e inspeção dos veículos	19
2.3	Itens obrigatórios para circulação	23
2.4	Limites de peso	27
2.5	Limites de dimensões.....	31
3	Considerações finais	37
	Referências	39

1 Introdução

No que tange às relações internacionais, o Brasil é membro de diversos organismos de integração regional, entre os quais se destaca o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). Além disso, o Brasil tem firmado acordos bilaterais com diversos países da América do Sul, entre eles a Guiana e a Venezuela, bem como a Guiana Francesa (Departamento Ultramarino da França), com vistas ao desenvolvimento da regulação do transporte rodoviário de cargas e de passageiros e o estabelecimento dos princípios fundamentais de reciprocidade.

Desse modo, o presente estudo busca, em suma, o levantamento, a análise e a comparação das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros da Colômbia, do Equador e do Suriname com o Brasil, bem como a harmonização das normas do *Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre* (ATIT) com as decisões de transporte da Comunidade Andina de Nações (CAN).

No dia 5 de maio de 2020 foi encaminhada, em meio digital, a via do *Relatório Comparativo RP 3 – Equador*, encerrando, assim, a Fase 1 e a Fase 2 do *Plano de Trabalho* do Termo de Cooperação nº 001/2019.

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

- » *RP 1 – Suriname* (ANTT, 2020a¹)
- » *RP 2 – Colômbia* (ANTT, 2020b)
- » *RP 3 – Equador* (ANTT, 2020c).

Os relatórios supracitados 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 atualizar os relatórios de harmonização da Fase 3 do TED nº 02/2016, contemplando os novos países analisados e eventuais revisões legais.

O presente volume cuidará da proposta de harmonização para os temas de “Seguros” e de “Normas técnicas” e seus subtemas. Cada subtema está 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. Além disso, sugere soluções pragmáticas para a harmonização e provê uma análise sobre os impactos jurídicos/normativos das alterações propostas.

¹ Os relatórios RP1, RP2 e RP3 não foram publicados no *site* da ANTT até o momento de conclusão deste relatório.

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 de prover subsídios para a execução de alterações no ATIT ou em acordos bilaterais, foram elaboradas propostas de harmonização para os seguintes subtemas, selecionados conforme a metodologia apresentada no volume 1:

- » Seguros:
 - *Seguro de Responsabilidade Civil.*
- » Normas técnicas:
 - Habilitação e inspeção de veículos
 - Itens obrigatórios para circulação
 - Limites de peso e dimensões.

2.1 SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

Os seguros de responsabilidade civil são de caráter obrigatório para todas as operações do transporte terrestre e, portanto, sua não contratação corresponde a uma infração de transporte. Nesta seção são tratados os seguros de responsabilidade civil que cobrem danos pessoais/corporais e danos materiais a passageiros e a terceiros não transportados.

Há três normativas instituídas em âmbito regional regulamentando os referidos seguros, além da previsão, em acordos bilaterais, da obrigatoriedade de contratação de apólices desses seguros.

A principal divergência identificada nas análises contidas nos relatórios comparativos diz respeito aos valores previstos das indenizações. O ATIT prevê determinados valores de indenizações, já atualizados no âmbito do Mercosul, pois estes não atendiam mais aos objetivos para os quais haviam sido fixados e não cobriam sequer as primeiras despesas decorrentes de danos pessoais e/ou materiais resultantes de acidentes. O Mercosul instituiu também o *Seguro Carta Verde* como uma das normativas em âmbito regional. Já as apólices de seguros impostas como obrigatórias pela Comunidade Andina (CAN), baseadas na *Apólice Andina* e no anexo que ampara acidentes corporais para os tripulantes terrestres, instituem valores mínimos para as indenizações. Por fim, as apólices de seguros impostas como obrigatórias pelos acordos bilaterais entre Brasil e Guiana, Guiana Francesa e Venezuela instituem valores diversos para as indenizações.

A falta de uniformização e os elevados valores das coberturas mínimas estabelecidos nas apólices de seguros fazem com que os transportadores não contratem o seguro adequado para o transporte internacional, não garantindo, assim, a prevenção de riscos com possíveis acidentes.

2.1.1 Situação atual

O seguro previsto no âmbito do ATIT, conhecido como *Carta Azul*, cobre situações de morte, danos pessoais e/ou materiais a passageiros e a terceiros não transportados (à exceção da carga), bem como despesas judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima, estando vigente nos Países-Membros. O *Seguro Carta Verde*, instituído no âmbito do Mercosul, cobre danos materiais e corporais, despesas judiciais e honorários advocatícios a terceiros não transportados.

Por meio da Resolução nº 15/2014 do Grupo do Mercado Comum (GMC) (MERCOSUL, 2014), o Mercosul atualizou expressivamente os valores mínimos das coberturas estabelecidos no âmbito do ATIT. Assim, Brasil, Argentina, Paraguai² e Uruguai, membros do Mercosul, praticam valores de indenização divergentes dos demais países signatários do ATIT.

Na esfera nacional, a legislação brasileira institucionaliza o *Seguro Carta Azul*, pela Circular da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) nº 8/1989 (SUSEP, 1989), sob a denominação *Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional* (RCTR-VI). Sua alteração pela Circular SUSEP nº 471/2013 (SUSEP, 2013) determina os valores de cobertura do seguro de acordo com o ATIT e com a Resolução Mercosul nº 15/2014 (MERCOSUL, 2014).

Em razão das resoluções instituídas pela CAN, há regulamentação quanto à obrigatoriedade da contratação do seguro. No que se refere a seguros de passageiros e cargas, é possível observar a Resolução CAN nº 719/2003 (PERU, 2003) e a Decisão nº 290/1991 (PERU, 1997), estabelecidas pela CAN. A primeira norma versa sobre o transporte internacional de passageiros por rodovias e dita que, para a realização do traslado, o transportador deve portar uma “carta compromisso de contratação” de um seguro que cumpra os requisitos da *Apólice Andina* e seu anexo; e qualquer seguro que tenha uma cobertura igual ou superior à prevista na apólice será aceito pelas autoridades. Já a segunda, reforçada pela Decisão nº 398 (PERU, 1997), trata sobre a apólice de seguros obrigatória para cobrir danos corporais causados aos passageiros e/ou terceiros, que visa cobrar ainda os custos judiciais e os honorários advocatícios de defesa da vítima e do segurado.

A Tabela 1 reflete a discrepância entre os valores dos Limites Máximos de Indenização (LMI) para os seguros de responsabilidade civil por danos a passageiros e suas coberturas, regulamentados pelas normativas do ATIT, da atualização do ATIT, da CAN, do Mercosul e dos acordos bilaterais entre o Brasil e os países não signatários do ATIT e não membros do Mercosul. Já na Tabela 2 estão indicados os valores para os LMIs de responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados e suas coberturas.

² A Resolução Mercosul nº 15/2014 não foi internalizada pelo Paraguai. Apesar disso, os operadores do país praticam os valores acordados.

PAÍS/BLOCO	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (PARA BOLÍVIA, CHILE E PERU)	US\$ 20.000,00	US\$ 500,00	US\$ 200.000 para danos pessoais e US\$ 10.000 para danos materiais
ATIT (PARA ARGENTINA, BRASIL, PARAGUAI E URUGUAI)	US\$ 50.000,00	US\$ 1.000,00	US\$ 240.000 para danos pessoais e US\$ 10.000 para danos materiais
CAN	US\$ 10.000,00	US\$ 250 por pessoa	US\$ 100.000,00
MERCOSUL	US\$ 50.000,00	Não consta	US\$ 240.000,00
SURINAME ³	-	-	-
GUIANA	US\$ 7.500,00	US\$ 500,00	US\$ 75.000,00 para morte/danos pessoais, para danos materiais não consta
GUIANA FRANCESA ⁴	US\$ 223.628,60	US\$ 250,00	US\$ 100.000,00 para morte ou danos pessoais US\$ 5.000,00 para danos materiais

Tabela 1 – Responsabilidade civil por danos a passageiros

Fonte: ANTT (2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

PAÍS/BLOCO	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (PARA BOLÍVIA, CHILE E PERU)	US\$ 20.000,00	US\$ 15.000,00	US\$ 120.000,00
ATIT (PARA ARGENTINA, BRASIL, PARAGUAI E URUGUAI)	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
CAN	US\$ 10.000,00	US\$ 7.500 por bem	US\$ 60.000,00
MERCOSUL	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
SURINAME ⁵	-	-	-
GUIANA	US\$ 7.500,00	US\$ 6.000,00	US\$ 45.000,00 para danos pessoais
GUIANA FRANCESA ⁶	US\$ 111.814,30	US\$ 111.814,30	Não consta

Tabela 2 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados

Fonte: ANTT (2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

³ A Lei nº 33/1979, que trata sobre seguros de passageiros no Suriname, não define valores mínimos ou máximos.

⁴ Valores em reais estabelecidos pela Resolução CNSP nº 341/2016 convertidos em dólares com base na cotação dessa moeda em 28 de fevereiro de 2020.

⁵ A Lei nº 33/1979, que trata sobre seguros de passageiros no Suriname, não define valores mínimos ou máximos.

⁶ Valores em reais estabelecidos pela Resolução CNSP nº 341/2016 convertidos em dólares com base na cotação dessa moeda em 28 de fevereiro de 2020.

2.1.2 Proposta de harmonização

Propõe-se harmonização baseada em uma adaptação da atual legislação que determina os seguros obrigatórios para o transporte aeroviário, cujos valores indenizáveis são constantemente atualizados e calculados conforme o número de passageiros, tripulantes e terceiros não transportados. Dessa maneira, os danos cobertos pelo seguro estariam garantidos de forma eficaz.

Segundo a Lei nº 7.565/1986 (BRASIL, 1986), que instituiu o *Código Brasileiro de Aeronáutica*, o seguro de responsabilidade civil do transporte aeroviário é chamado de *Seguro de Responsabilidade do Explorador e Transportador Aéreo* (R.E.T.A.) e prevê as seguintes coberturas:

- i. passageiros e, se for o caso, bagagens;
- ii. tripulantes e, se for o caso, bagagens;
- iii. pessoas e bens no solo;
- iv. colisão e abalroamento.

Adaptando-as para o transporte rodoviário, as indenizações cobertas pelo *Seguro de R.E.T.A.* seriam a cobertura I e a cobertura II, assim como a cobertura III, quando se trata de terceiros não transportados.

Sugere-se que o prêmio dos seguros seja referenciado de acordo com um índice internacional, como o estabelecido pela *Convenção de Montreal – Um Regime de Responsabilidade Universal para Transporte Aéreo de 1999* (IATA, 1999) – e pelo anexo I da Decisão nº 15/1994 do Conselho do Mercosul (MERCOSUL, 1994), o qual versa sobre o limite de responsabilidade do operador de transporte multimodal no transporte de cargas. As normativas determinam os valores dos prêmios dos seguros indexados ao índice de Direitos Especiais de Saque (DES), que é calculado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) como a média ponderada de uma cesta de moedas e é atualizado pela organização a cada cinco anos.

Assim, os prêmios dos seguros para cada cobertura seriam calculados de acordo com as equações (1), (2), (3), (4), (5):

$$\text{Passageiros: } X * \text{IND} * \text{n}^{\circ} \text{ de passageiros} \quad (1)$$

$$\text{Bagagens (se for o caso): } Y * \text{IND} * \text{n}^{\circ} \text{ de passageiros} \quad (2)$$

$$\text{Tripulantes: } X * \text{IND} * \text{n}^{\circ} \text{ de tripulantes} \quad (3)$$

$$\text{Bagagens (se for o caso): } Y * \text{IND} * \text{n}^{\circ} \text{ de tripulantes} \quad (4)$$

$$\text{Terceiros não transportados: } Z * \text{IND} * \text{n}^{\circ} \text{ de terceiros não transportados} \quad (5)$$

Onde:

X, Y e Z = valores fixos determinados para cada cobertura do seguro;

IND = índice internacional.

Os valores fixos devem ser determinados por meio de um estudo socioeconômico e financeiro dos países analisados no presente Projeto, para que se encontrem adequados à realidade sul-americana.

2.1.3 Impacto

Após o estudo para determinar os valores e indexadores, será preciso refletir tal alteração no ATIT, nas resoluções da CAN e os acordos bilaterais existentes entre os países.

2.2 HABILITAÇÃO E INSPEÇÃO DOS VEÍCULOS

A importância da inspeção veicular para a segurança no transporte é evidente, assim como para a economia, com base nos inúmeros benefícios econômicos e sociais associados à manutenção preventiva da frota habilitada. Na prática, um controle rígido de inspeção veicular leva as empresas a fazerem a manutenção de seus veículos sob pena de não terem autorização para circulação quando da reprovação no teste ou na hipótese de não comparecimento aos centros de inspeção para realização dos testes (BRANCO, 2015).

Nas visitas técnicas realizadas no âmbito do TED nº 2/2016, tanto os órgãos reguladores como os operadores de transporte apresentaram preocupações com relação ao tema. Citou-se, por exemplo, o problema da habilitação de veículos muito antigos, o que inviabiliza a aplicação de normas técnicas internas de alguns países aos transportadores estrangeiros. Quanto à obrigatoriedade de aceitar os certificados de inspeção técnica veicular emitidos pelos países outorgantes da Licença Originária, pontuou-se que, muitas vezes, a inspeção no país de origem do transportador não cumpre os requisitos mínimos de segurança necessários ao nível de segurança almejado. Foram relatados, também, problemas quanto à validade do *Certificado de Inspeção Técnica*, pois cada país utiliza um critério diferente. Cabe ressaltar, entretanto, que as visitas técnicas ao Suriname, à Colômbia e ao Equador ainda não puderam ser realizadas devido às dificuldades impostas pela pandemia de coronavírus.

2.2.1 Situação atual

Tanto o ATIT quanto os acordos bilaterais estudados tratam da questão da habilitação e inspeção veicular de forma semelhante, dispondo que os veículos habilitados ao transporte internacional por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários. Assim, a inspeção veicular é feita no país de origem do transportador e, uma vez certificada sua conformidade, deve ser aceita pelos países signatários dos acordos. Desse modo, o simples fato de existirem divergências nas estipulações legais sobre a inspeção técnica não implica, *a priori*, a necessidade de harmonização.

No entanto, nas pesquisas realizadas, notou-se que países como Bolívia, Guiana e Suriname têm pouca regulamentação sobre como são feitas essas inspeções. Além disso, falta uniformidade entre os países sobre quais itens são verificados, como são verificados, a frequência de inspeção e a validade do certificado de inspeção. A Tabela 3 apresenta um resumo dos assuntos regulamentados quanto à habilitação e à inspeção de veículos dos países e das organizações.

PAÍS/BLOCO	ITENS INSPECIONADOS	CERTIFICADO DE INSPEÇÃO	FREQUÊNCIA DE INSPEÇÃO	CENTROS DE INSPEÇÃO
ATIT				
MERCOSUL	X	X	X	
UE	X	X	X	X
CAN				
BRASIL	X	X	X	X
ARGENTINA	X	X	X	X
BOLÍVIA				
CHILE	X	X	X	X
GUIANA		X		
GUIANA FRANCESA	X	X	X	X
PARAGUAI	X	X	X	X
PERU	X	X	X	X
URUGUAI	X	X	X	X
VENEZUELA	X	X	X	X
SURINAME		X	X	X
COLÔMBIA	X	X	X	X
EQUADOR	X	X	X	X

Tabela 3 – Assuntos regulamentados quanto à habilitação e à inspeção de veículos

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020a, 2020b, 2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Cabe destacar, nesse sentido, a completude da legislação do Peru quanto à inspeção técnica veicular, apontada como boa prática pelo Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (PEÑA *et al.*, 2016), com destaque para o Decreto Supremo nº 25/2008 do Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (PERU, 2008a), que aprova o Regulamento Nacional de Inspeções Técnicas Veiculares, e para a Resolução Suprema MTC nº 11.581/2008 (PERU, 2008b), que aprova o *Manual de Inspeções Técnicas Veiculares*. Este último contém texto completo sobre o processo da inspeção e uma tabela dos defeitos dos veículos classificados como leve, grave e muito grave.

2.2.2 Proposta de harmonização

Como visto nas análises feitas nos relatórios comparativos, a regulamentação, as exigências, a cultura administrativa, os costumes e as práticas variam significativamente de um país para outro. No entanto, entende-se que alguns requisitos mínimos para a inspeção de veículos utilizados na operação do transporte internacional devem ser normatizados. Assim, considerando a assimetria das legislações dos diversos países analisados, adotou-se como parâmetro uma proposta de harmonização para a definição dos itens e dos critérios mínimos na inspeção dos veículos usados no transporte internacional.

Como acontece atualmente, a inspeção deve ser feita no país de origem do operador. Antes da data de expiração do certificado, cada veículo da frota do operador deve ser encaminhado à estação para realizar a inspeção. Se aprovado, de acordo com os critérios estabelecidos, o veículo poderá obter o certificado de inspeção.

O certificado de inspeção deve ser um documento de porte obrigatório durante a operação de transporte. Propõe-se um documento padronizado e bilíngue, tendo como base o *Modelo de Certificado Único* já aprovado pelo Mercosul – Resolução GMC nº 32/2009 (MERCOSUL, 2009), complementada pela Resolução GMC nº 52/2010 (MERCOSUL, 2010) –, contendo todas as informações necessárias, como dados do proprietário do veículo, informações sobre o veículo, local da inspeção, data e validade. Em relação aos idiomas do documento, sugere-se que possa ser incluído o terceiro idioma a depender da origem/destino ou trânsito da carga por algum país que tenha como idioma oficial o inglês, francês ou holandês, conforme seja o caso.

A validade dos certificados de inspeção deve ser harmonizada. Sugere-se a padronização da validade dos certificados de inspeção em um ano a partir da data de sua emissão. Na eventualidade do vencimento do certificado durante a operação em país estrangeiro, do mesmo modo que já acontece no Mercosul, a Resolução GMC nº 15/2006 (MERCOSUL, 2006) prevê que sua vigência será estendida por um prazo adicional até o ingresso do veículo em seu país de origem, não excedendo 30 dias corridos.

Quanto aos itens verificados durante a inspeção de segurança, propõe-se, inicialmente, a efetiva aplicação da Resolução GMC nº 75/1997 (MERCOSUR, 1997), que define os seguintes grupos de itens a serem inspecionados:

- » Grupo 1 – Identificação e exterior do veículo
- » Grupo 2 – Carroceria
- » Grupo 3 – Interior
- » Grupo 4 – Iluminação e sinalização
- » Grupo 5 – Freios
- » Grupo 6 – Direção
- » Grupo 7 – Eixos e suspensão
- » Grupo 8 – Chassi, motor e transmissão
- » Grupo 9 – Tacógrafos e outros equipamentos.

Além da inspeção de segurança, deve-se incluir a inspeção ambiental (prevista no Grupo 8), com o objetivo de verificar os limites de emissões de gases e ruídos. A inspeção

integrada, abrangendo a verificação de elementos de segurança e emissões de poluentes, é a maneira mais apropriada para a inspeção da integridade mecânica e ambiental de veículos automotores.

Cumprir mencionar que durante a LVI Reunião do SGT Nº 5 foi proposta uma atualização para a Resolução GMC nº 75/1997 em matéria de inspeção técnica veicular, já que se observam avanços tecnológicos nos veículos mais novos. Foi proposto incluir o controle sobre os novos sistemas de freios, estabilidade e emissões, além de identificar novos equipamentos de inspeção para tais fins. Decidiu-se, portanto, que os países apresentariam estudos sobre o tema na próxima reunião do grupo, a qual ainda não ocorreu (REUNIÃO DO SGT Nº 5 "TRANSPORTE", 2019).

Por fim, sugere-se a aplicação de critérios mais flexíveis nos primeiros anos de implementação da inspeção veicular, aumentando gradualmente o rigor das inspeções, com o objetivo de conferir aos operadores mais tempo para adequação aos novos padrões, contribuindo para o sucesso da implementação da prática. A princípio, assim, somente aqueles veículos com defeitos muito graves que ameacem a segurança viária serão rejeitados.

Complementarmente, em todos os casos em que qualquer defeito seja detectado (leve, grave ou muito grave), este deve ser incluído em um relatório de inspeção que será entregue ao proprietário do veículo para as providências de reparo. No caso de reincidência para o mesmo veículo no prazo de um ano, o veículo será rejeitado, considerando a omissão do proprietário em adotar as medidas para a correção dos problemas indicados.

2.2.3 Impacto

Via de regra, os programas de inspeção de veículos dependem da aprovação de um normativo específico que autorize o próprio governo ou concessionários contratados pelo governo, por meio de licitação pública, a cobrar taxas de proprietários de veículos e, em contrapartida, prestar os serviços de inspeção. Assim, as inspeções técnicas devem ser realizadas pela autoridade competente de cada país ou por terceiros devidamente credenciados, segundo a legislação interna vigente em cada estado signatário do acordo.

O processo de harmonização da habilitação e da inspeção dos veículos não é simples. A proposta apresentada busca harmonizar somente os requisitos gerais, os critérios, os procedimentos, os itens inspecionados e a padronização de documentos e não contempla aspectos relacionados à competência para a realização da inspeção.

A harmonização dos requisitos mínimos de inspeção pode ser feita por meio de acordos bilaterais (com a atualização dos acordos vigentes ou criação de novos acordos) ou por meio de um protocolo adicional ao ATIT, contendo:

- » padronização do certificado de inspeção e sua validade;
- » itens verificados durante a inspeção;
- » processo da inspeção e uma tabela de classificação dos defeitos como leve, grave e muito grave;
- » critérios de aprovação ou reprovação.

Destaca-se também a necessidade da atualização constante dos padrões técnicos da inspeção, de forma dinâmica e concomitante ao surgimento de novas tecnologias, em razão da importância que o tema possui em termos de segurança. Assim, a alteração e a harmonização das normativas devem ser realizadas de forma contínua. Propõem-se estudos futuros contendo:

- » inclusão sistemática de novos itens de segurança nos veículos, bem como das formas de inspeção e da qualificação dos defeitos encontrados;
- » normatização e padronização da autorização e da fiscalização quanto à qualidade dos serviços dos centros de inspeção;
- » sistemas informáticos que distribuam os resultados da inspeção de cada veículo para todos os membros do acordo.

2.3 ITENS OBRIGATÓRIOS PARA CIRCULAÇÃO

A incorporação de mecanismos de segurança nos automóveis, a fim de evitar acidentes ou reduzir a sua morbidade, é um importante fator no combate à accidentalidade. O uso da tecnologia é cada vez mais presente nos novos veículos, com vistas a criar sistemas que de fato protejam os ocupantes internos do veículo, bem como os demais partícipes do trânsito (WILHELM; GARCIA, 2018). Nesse sentido, a definição de itens obrigatórios para a circulação dos veículos tem como principal objetivo prover a segurança e a qualidade no transporte, seja dos passageiros no próprio veículo ou de terceiros, por exemplo, em acidentes causados por desprendimentos de cargas.

2.3.1 Situação atual

O ATIT não aborda este tema. Desse modo, o simples fato de existirem divergências nos itens obrigatórios para circulação não implica, *a priori*, na necessidade de harmonização.

Nas análises feitas nos relatórios comparativos, identificou-se que a lista de itens exigidos varia bastante. Em alguns países, essa lista não foi encontrada na legislação. Ainda, nas visitas técnicas realizadas no âmbito do TED nº 2/2016, foram relatados problemas decorrentes de infrações aplicadas com base em legislações nacionais, como a exigência de cor diferenciada das cortinas nas saídas de emergência (Brasil), a falta de freios ABS (do inglês, *Anti-Blocker System*) (Argentina), entre outros. Isso evidencia a necessidade da padronização do que pode ser exigido pelos países signatários do ATIT, tanto para as operações de transporte de cargas quanto para as operações de transporte de passageiros, consideradas as especificidades dos veículos utilizados em cada tipo de transporte.

A Tabela 4 apresenta um resumo da presença de itens obrigatórios para circulação na legislação de cada país ou organização analisados.

PAÍS/BLOCO	ITENS – GERAL	ITENS - CARGA	ITENS - PASSAGEIROS
ATIT			
MERCOSUL	X		
UE	X		
CAN			X
BRASIL	X	X	X
ARGENTINA	X	X	X
BOLÍVIA			
CHILE	X		
GUIANA			
GUIANA FRANCESA	X		
PARAGUAI	X	X	X
PERU	X	X	X
URUGUAI	X		
VENEZUELA	X	X	X
SURINAME	X	X	
COLÔMBIA	X		X
EQUADOR	X		

Tabela 4 – Presença de lista de itens obrigatórios na legislação

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020a, 2020b, 2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

2.3.2 Proposta de harmonização

Como proposta de harmonização para o tema, sugere-se uma lista mínima de itens obrigatórios.

Utilizou-se como base a Resolução Contran nº 14/1998 (CONTRAN, 1998), que especifica os itens obrigatórios por tipo de veículo, estabelecendo que, para circular em vias públicas, os veículos devem estar dotados dos equipamentos obrigatórios relacionados a seguir, a serem constatados pela fiscalização e em condições de funcionamento:

- I. Nos veículos automotores:
 1. para-choques, dianteiro e traseiro;
 2. protetores das rodas traseiras dos caminhões;
 3. espelhos retrovisores;
 4. limpador de para-brisa;
 5. lavador de para-brisa;
 6. pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor;
 7. faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;

8. luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;
9. lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
10. lanternas de freio de cor vermelha;
11. lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha;
12. lanterna de marcha à ré de cor branca;
13. retrorrefletores (catadióptricos) traseiros de cor vermelha;
14. lanterna de iluminação da placa traseira de cor branca;
15. velocímetro;
16. buzina;
17. freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
18. pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
19. dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência e independente do sistema de iluminação do veículo;
20. extintor de incêndio;
21. tacógrafo (deve-se regulamentar em quais veículos este dispositivo é necessário);
22. cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
23. dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, naqueles dotados de motor a combustão;
24. roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;
25. macaco, compatível com o peso e a carga do veículo;
26. chave de roda;
27. chave de fenda ou outra ferramenta apropriada para a remoção de calotas;
28. lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim o exigirem;
29. cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e de carga.

ii. Para os reboques e semirreboques:

1. para-choque traseiro;
2. protetores das rodas traseiras;
3. lanternas de posição traseira de cor vermelha;
4. freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
5. lanternas de freio de cor vermelha;
6. iluminação de placa traseira;
7. lanternas indicadoras de direção traseiras de cor âmbar ou vermelha;
8. pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
9. lanternas delimitadoras e lanternas laterais, quando suas dimensões assim o exigirem;
10. dispositivos para amarração e fixação da carga.

Para o caso específico do transporte de passageiros, tomou-se como base a regulamentação apresentada na Resolução CAN nº 833/2004 (CAN, 2004), que define as condições técnicas e os itens obrigatórios aos ônibus que operam no serviço do transporte internacional de passageiros. Os veículos devem cumprir, além dos itens apresentados no tópico I, as seguintes condições técnicas:

- I. Para ônibus:
 1. contar com pelo menos uma porta na parte dianteira, com largura mínima de 60 cm e altura mínima de 180 cm;
 2. número de assentos igual ou menor ao indicado pelo fabricante do veículo;
 3. assentos com distância útil mínima de 75 cm em posição normal, com largura de 50 cm e profundidade de 40 cm, fixados rigidamente de forma transversal à estrutura. Devem ainda possuir protetor de cabeça, com ângulo variável, apoio para os braços e cinto de segurança com, no mínimo, dois pontos;
 4. assento para o condutor que permita a regulagem de altura e inclinação, com cinto de segurança de três pontos;
 5. cinco saídas de emergência para os passageiros, devidamente sinalizadas, uma do lado direito, duas do lado esquerdo e duas no teto;
 6. *kit* de primeiros socorros;
 7. dois extintores, pneu estepe, chave de rodas, dois triângulos de sinalização e ferramentas para reparos;
 8. limitador de velocidade com controle eletrônico;
 9. luzes individuais para leitura, banheiro com sanitário e lavatório e sistema de climatização;
 10. porta-objetos, apoio superior ou teto, assentos numerados, luzes do assoalho e luzes de teto.

Cumpra mencionar, ainda, que a Resolução nº 1.122/2005 da Colômbia (2005) também se destaca como uma boa prática no que tange à exigência de itens obrigatórios que visam à segurança dos passageiros, estabelecendo como obrigatórios:

1. um dispositivo de som que é ativado quando o limite máximo de velocidade é excedido;
2. um *display* digital que registra a velocidade do veículo;
3. um sistema de armazenamento de informações que contenha a placa do veículo e os momentos em que este exceda a velocidade máxima permitida por mais de um minuto, registrando, ao menos: a data e hora do dia; a velocidade máxima atingida e o tempo que o veículo excedeu a velocidade permitida;
4. um sistema de verificação;
5. um decalque contendo as informações, para ser lido pelos passageiros.

Ainda no que tange à segurança dos passageiros quanto à velocidade, observa-se que o Mercosul também vem realizando esforços nesse sentido. Na LVI Reunião do SGT Nº 5 foi apresentada uma proposta de resolução para que todo ônibus de transporte de longa distância saia de fábrica equipado com um sistema limitador de velocidade. O tema segue em discussão (REUNIÃO DO SGT Nº 5 "TRANSPORTE", 2019).

2.3.3 Impacto

A harmonização dos itens mínimos para circulação pode ser feita por meio de acordos bilaterais (atualização dos acordos vigentes ou novos acordos) ou por meio de um protocolo adicional ao ATIT, contendo:

- » lista de itens por tipo de veículo;
- » prazo para a adequação da frota;
- » sanções para o descumprimento;
- » procedimento para inclusão e avaliação de novos itens obrigatórios.

Quanto ao último item, destaca-se a importância da realização de um processo de atualização constante da lista de itens obrigatórios, a ser feita de forma dinâmica e concomitante ao surgimento de novas tecnologias, em razão da relevância que o tema possui em termos de segurança. Recomenda-se, no entanto, que qualquer alteração normativa nesse sentido seja precedida de estudo do impacto econômico da obrigatoriedade dos novos itens. Assim, cabe mencionar, desde já, a necessidade desse tipo de estudo para a exigência de itens como tacógrafos eletrônicos, sistema de controle de estabilidade, *air bags* e ABS.

Caso se decida pela inviabilidade da padronização dos itens mínimos de circulação, em virtude das especificidades da frota e da infraestrutura de cada país, a harmonização pode ser feita mediante inclusão, no ATIT, da previsão de que cada nação reconheça e aceite a aplicação das normas técnicas em vigor no país transitado.

2.4 LIMITES DE PESO

O excesso de carga dos veículos compromete a segurança dos usuários da rodovia e a estrutura da via. Fontenele, Zanuncio e Silva Junior (2011) citam como consequência do excesso: um maior desgaste dos componentes do próprio veículo, pois, quando fabricados, não são dimensionados para suportar os esforços gerados pelo sobrepeso; um aumento do risco de acidentes pelo desgaste dos equipamentos e componentes; e o veículo passa a trafegar em velocidades menores, prejudicando o escoamento normal e a capacidade da via.

Já em termos das características geométricas e estruturais das vias, citam-se: o risco de colapso das estruturas de obra de arte, dimensionadas de acordo com a norma, que prevê um trem-tipo com carga sem excesso; a relação peso bruto total/potência limita o valor da rampa máxima e participa na determinação da necessidade de faixa adicional de subida (terceira faixa); o peso bruto admissível dos veículos, conjugado com a configuração dos eixos e com a posição do centro de gravidade, influi no dimensionamento e na configuração do pavimento, de separadores rígidos e de defensas; e o dimensionamento dos pavimentos é função direta do carregamento dos veículos, portanto um excesso causa a redução na vida útil do pavimento, aumentando o custo de manutenção e de conservação da via (DNIT, 2009).

O ATIT não aborda esse tema. Nas análises feitas nos relatórios comparativos, constatou-se que há muita diferença nas legislações quanto aos limites de peso. Além dos valores limites distintos, foram encontradas categorias não uniformes de veículos, diferenciações conforme a largura do pneu e a distância entre eixos.

Todas as diferenças apontadas dificultam a operação do transporte, justificando a necessidade de padronização de tais normas e de fixação de prazos para a adequação das frotas.

2.4.1 Situação atual

Como não há regulamentação específica no ATIT, adota-se a legislação nacional de cada país ou dos blocos econômicos para o tema.

O ATIT também não aborda a questão das autorizações relativas a veículos e cargas fora das dimensões padrão. No entanto, todos os países reconhecem a necessidade de uma licença especial para o transporte de cargas fora dessas dimensões.

Com relação às infrações por excesso de peso, destaca-se que o *Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções* ao ATIT estabelece a penalidade única para os veículos em prestação de serviço de transporte internacional terrestre, independentemente da quantidade de peso excedida.

A Tabela 5 compara os limites de peso nos países analisados. Notam-se diferenças, principalmente, entre os países que não fazem parte do Mercosul. Mesmo no âmbito da CAN, os valores divergem consideravelmente entre os Países-Membros, ao passo em que no Mercosul essas variações são menores.

EIXOS	QUANTIDADE DE RODAS	OUTRAS CARACTERÍSTICAS	MERCOSUL	CAN	BRASIL	ARGENTINA	BOLÍVIA	CHILE	GUIANA	PARAGUAI	PERU	URUGUAI	VENEZUELA	SURINAME	COLÔMBIA	EQUADOR
PBT*	-	-	45	48	45	45	45	45	-	45	-	45	48	-	48	48
Simple	2	-	6	6	6 +0,60	6 +0,50	7 +0,35	7 +0,65	-	6 +0,3	7 + 0,35	6 +0,30	6 (9) +1,0	8	6	7
Simple	2	A	-	-	-	-	5,5 +0,27	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Simple	2	B	-	-	-	-	7 +0,35	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Simple	2	C	-	-	-	-	7,7 +0,38	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Simple	4	-	10,5	11	10,5 +1,05	10,5 +1,00	11 +0,55	11 +0,8	-	10,5 +0,52	11 + 0,55	10,5 +0,525	13 +1,0	-	11	-
Duplo	4	-	10	17	10 +1,00	10 +1,50	10 +0,5	14 +0,7	-	10 +0,5	12 + 0,60	10 +0,5	12 (18) +1,0	16	17	14
Duplo	4	A	-	-	-	-	7 +0,35	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Duplo	4	B	-	-	-	-	10 +0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Duplo	4	C	-	-	-	-	12 +0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Duplo	6	-	14	17	14 +1,40	14 +1,50	14 +0,7	16 +0,95	-	14 +0,7	16 + 0,8	14 +0,7	16 +1,0	-	17	-
Duplo	6	C	-	-	-	-	16 +0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Duplo	8	-	18	17	18 +1,80	18 +1,50	18 +0,9	18 +0,9	-	18 +0,9	18 + 0,9	18 +0,9	20 +1,0	-	17	-
Triplo	6	-	14	26	14 +1,40	14 +2,00	-	19 +0,95	-	14 +0,7	16 + 0,8	15 +0,75	18 (27) +1,0	24	26	-
Triplo	6	C	-	-	-	-	18 +0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	27
Triplo	10	-	21	26	21 +2,10	21 +2,00	21 +1,05	23 +1,1	-	21 +1,05	23 + 1,15	22 +1,1	24 +1,0	-	26	-
Triplo	10	C	-	-	-	-	22 +1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	21
Triplo	12	-	25,5	26	25,5 +2,55	25,5 +2,00	25 +1,25	25 +1,2	-	25,5 +1,27	25 + 1,25	25,5 +1,275	27 +1,0	-	26	-

Legenda:

(*) PBT: Peso Bruto Total.

A: Pneus com largura entre 175 mm e 190 mm.

B: Pneus com largura entre 190 mm e 270 mm.

C: Pneus com largura extra e suspensão de ar.

Nota:

Guiana: não possui legislação quanto aos limites de peso.

Guiana Francesa: Eixo isolado – 13 t

Eixo agrupado (carga do eixo mais carregado) – 7,35 t

Eixo agrupado (carga do eixo mais carregado - trator) – 13,15

Tabela 5 – Valores limites de peso, em toneladas, nos países analisados

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020a, 2020b, 2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

2.4.2 Proposta de harmonização

Como proposta de harmonização, sugere-se, inicialmente, a adoção dos valores praticados pelos países do Mercosul, apresentados na Tabela 6.

QUANTIDADE DE EIXOS		QUANTIDADE DE RODAS	LIMITE DE PESO (T)	TOLERÂNCIA (10%)
	Simple	2	6	0,6
	Simple	4	10,5	1,05
	Duplo	4	10	1,00
	Duplo	6	14	1,4
	Duplo	8	18	1,8
	Triplo	6	14	1,4
	Triplo	10	21	2,1
	Triplo	12	25,5	2,55

Tabela 6 – Proposta de harmonização dos pesos
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Cumprir destacar que o tema necessita de revisão e de atualização constante para acompanhar as mudanças no comércio e na logística internacional e a modernização das frotas com a introdução de novas tecnologias nos veículos, novos padrões construtivos das vias, entre outros. Modificações nesse sentido, no entanto, pressupõem análises técnicas e econômicas específicas e aprofundadas a serem realizadas antes das alterações normativas.

Devido à grande heterogeneidade das infraestruturas dos países do escopo do projeto, não cabe padronização para o tema das autorizações relativas a veículos e cargas fora das dimensões padrão.

Quanto às sanções por excesso de peso, propõe-se que a penalidade das infrações seja gradual e proporcional ao excesso de peso transportado. Verificando-se o excesso de peso, a continuidade da viagem fica condicionada à regularização do peso, por meio, inclusive, do transbordo da carga ou do excesso.

2.4.3 Impacto

A harmonização pode ser realizada mediante um protocolo adicional ao ATIT, conforme fluxograma da Figura 1. Tal protocolo também deverá incluir as infrações e sanções por excesso de peso.

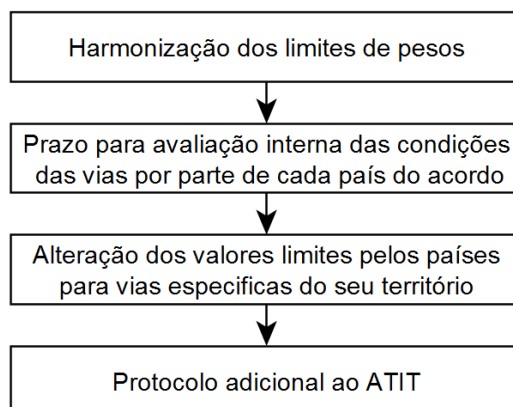


Figura 1 – Fluxograma para harmonização dos limites de peso de veículos

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Cabe destacar, nesse caso, que a avaliação interna por parte de cada país os possibilita definir quais corredores poderão ser utilizados no transporte terrestre internacional, de forma a suportar as especificações sugeridas sem comprometer as demais vias, como já ocorre no Uruguai, por exemplo.

Além disso, a harmonização deve ser feita também nos acordos bilaterais existentes entre o Brasil e a Guiana, a Guiana Francesa (território ultramarino da França) e a Venezuela, e ser incorporada em futuros acordos bilaterais celebrados com o Suriname, a Colômbia e o Equador, que não são membros do ATIT nem possuem, atualmente, acordos de transporte com o Brasil.

2.5 Limites de dimensões

O emprego das composições de veículos de carga com grandes dimensões é cada vez mais frequente, sendo esta uma ação dos transportadores para reduzir seus custos operacionais. No entanto, as dimensões dos veículos constituem-se em parâmetros que condicionam diversos aspectos do dimensionamento geométrico e estrutural de uma via, como: a largura do veículo influencia a largura da pista de rolamento, do acostamento e dos ramos; o comprimento do veículo influencia a superlargura, a largura dos canteiros, a capacidade da rodovia e as dimensões de estacionamentos; e a altura admissível para os veículos condiciona o gabarito vertical sob redes aéreas e viadutos, túneis, sinalização vertical e semáforos (DNIT, 2009).

Assim como no caso dos limites de peso, o ATIT não aborda o tema dos limites de dimensões. Nas análises feitas nos relatórios comparativos, ficou constatado que há muita diferença nas legislações. Além dos valores limites distintos, foram encontradas categorias não uniformes de veículos.

Todas as diferenças apontadas dificultam a operação do transporte, justificando a necessidade de padronização de tais normas e de fixação de prazos para a adequação das frotas.

2.5.1 Situação atual

Como não há regulamentação no ATIT, adota-se a legislação nacional de cada país ou dos blocos econômicos. O ATIT também não aborda o tema referente às autorizações relativas a veículos e cargas fora das dimensões padrão. No entanto, todos os países reconhecem a necessidade de uma licença especial para o transporte de cargas fora dessas dimensões. A Tabela 7 consolida os valores limites de dimensões nos países analisados.

DIMENSÃO	VEÍCULO	MERCOSUL	CAN	BRASIL	ARGENTINA	BOLÍVIA	CHILE	GUIANA ⁷	GUIANA FRANCESA	PARAGUAI	PERU	URUGUAI	VENEZUELA	SURINAME	COLÔMBIA	EQUADOR
Comprimento	Caminhão simples	14	12	14	14	12	11	-	12	14	12,3	13,2	11,5	-	12	12,2
Comprimento	Caminhão com mais de dois eixos	-	12,2	-	-	12,5	-	-	-	-	13,2	-	12,2	-	12,2	12,2
Comprimento	Caminhão com reboque	20	18,5	20	20	20,5	20,5/22,4	-	18,75	20	-	20	21	-	18,5	20,5
Comprimento	Semirreboque	-	13	-	-	-	14,4	-	-	-	14,68	-	13,75	-	13	13,2
Comprimento	Reboque	8,6	10	8,6	8,6	-	11	-	12	8,6	10/8,5	-	10	-	10	10
Comprimento	Caminhão com semirreboque	18,6	18,5	18,6	18,6	18,6	-	-	16,5	18,6	-	18,6	17,5	-	18,5	20,5
Comprimento	Caminhão com semirreboque e reboque	20,5	-	20,5	20,5	-	-	-	-	20,5	-	-	-	-	-	-
Comprimento	Caminhão para transporte de gado	-	-	-	-	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Comprimento	Ônibus articulado	-	18,3	-	-	-	18	-	18,75	-	18,3	18	21	-	18,3	-
Comprimento	Ônibus biarticulado	-	-	-	-	-	-	-	24,5	-	-	-	-	-	-	-
Comprimento	Ônibus	14	13,3	14	14	14	13,2	-	12	14	13,2	14	14	-	18,3	13,3
Comprimento	Ônibus de eixo duplo	-	15	-	-	-	-	-	13,5	-	14	-	-	-	15	13,3
Comprimento	Ônibus com mais de dois eixos	-	15	-	-	-	-	-	15	-	15	-	-	-	15	15
Altura máxima (exterior)	Ônibus	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,2	-	4	4,1	4,3	4,1	4,1	3,2	4,1	4,1
Altura mínima (interior)	Ônibus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,85	-	-	-
Altura máxima (do primeiro degrau ao pavimento)	Ônibus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,45	0,25/0,43	-	-
Altura máxima	Contêineres	-	-	-	-	4,3	-	-	-	-	4,6	-	-	3,8	-	-
Altura máxima	Furgões	-	-	-	-	4,3	-	-	-	-	-	-	-	3,8	-	-
Altura máxima	Caminhão	4,3	4,1	4,3	4,3	4,2	4,2 4,3	-	4	4,3	4,3	4,3	4,1	3,8	4,1	4,3
Largura	Qualquer tipo	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	-	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5	2,6	2,6

Tabela 7 – Valores limites de dimensões, em metros, nos países analisados

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020a, 2020b e 2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

⁷ A Guiana não possui legislação quanto aos limites de dimensões.

2.5.2 Proposta de harmonização

Como proposta de harmonização, sugerem-se, inicialmente, os valores praticados pelos países do Mercosul, com complementação de alguns valores praticados pela CAN (Tabela 8).

DIMENSÃO	VEÍCULO	LIMITES (M)
	Caminhão simples	14
	Caminhão com reboque	20
	Semirreboque	13
	Reboque	8,6
	Caminhão com semirreboque	18,6
	Caminhão com semirreboque e reboque	20,5
	Ônibus articulado	18,3
	Ônibus	14
	Ônibus de eixo duplo	15
	Ônibus	4,1
	Caminhão	4,3
	Qualquer tipo	2,6

Tabela 8 – Proposta de harmonização das dimensões

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Nota-se que, além dos limites de dimensão, é necessário, posteriormente, padronizar as combinações de veículos permitidas. O assunto necessita de revisão e de atualização constantes para acompanhar as mudanças na tecnologia e nos veículos.

Cabe destacar, ainda, que já se tem debatido sobre a circulação de ônibus de até 15 m de comprimento no âmbito do SGT nº 5, do Mercosul. Na última reunião do grupo, após

discussões sobre os pneus desse tipo de ônibus, decidiu-se que o tema continuaria em agenda (REUNIÃO DO SGT Nº 5 "TRANSPORTE", 2019).

2.5.3 Impacto

Assim como para os limites de peso, a harmonização dos limites de dimensões pode ser realizada por meio de um protocolo adicional ao ATIT, conforme fluxograma da Figura 2. Tal protocolo também incluiria a harmonização das combinações de veículos permitidas.

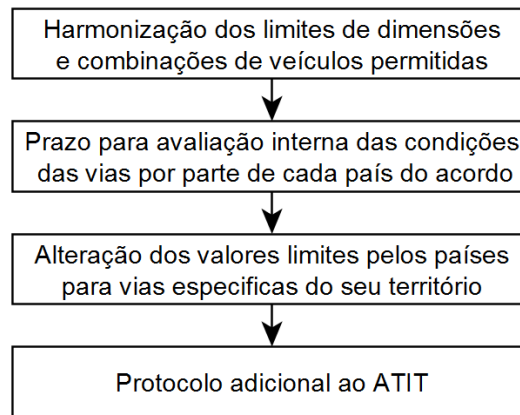


Figura 2 – Fluxograma para harmonização das dimensões e combinações de veículos permitidas
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Cabe destacar, nesse caso, que a avaliação interna por parte de cada país possibilita definir quais corredores poderão ser utilizados no transporte terrestre internacional, de forma a suportar as especificações sugeridas sem comprometer as demais vias, como já ocorre no Uruguai, por exemplo.

Além disso, a harmonização também deve ser feita nos acordos bilaterais existentes entre o Brasil e a Guiana, a Guiana Francesa (território ultramarino da França) e a Venezuela, e ser incorporada em eventuais acordos bilaterais com o Suriname, a Colômbia e o Equador, que não são membros do ATIT nem possuem, atualmente, acordos de transporte com o Brasil.

3 Considerações finais

Neste volume foram apresentadas as propostas de harmonização dos temas “Seguros”, “Normas técnicas”, 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”.

No que se refere ao tema de “Seguros”, é possível destacar algumas divergências na sua aplicação nos países da América do Sul. Visto que os países se encontram sob diferentes jurisdições de normas sobre o tema, existe uma falta de uniformização das coberturas mínimas e valores constatados nas apólices de seguros. Consequentemente, os transportadores não contratam o seguro adequado para o transporte internacional, não se prevenindo de riscos com possíveis acidentes. Dito isso, devido a essa heterogeneidade de valores e coberturas, a proposta de harmonização se manteve a mesma do TED nº 2/2016, não correspondendo a uma norma já existente nos países analisados sobre seguros para transporte rodoviário, e sim a uma adequação do modelo adotado no setor aeroviário.

Sobre o tema de “Normas técnicas”, destaca-se que dos quatro temas harmonizáveis apresentados (“Habilitação e inspeção de veículos”; “Itens obrigatórios”; “Limites de peso”; e “Limites de dimensões”) três deles têm como base o Mercosul para a proposta de harmonização, sendo a referência mais frequente. Depois do Mercosul, a segunda legislação mais utilizada como respaldo foi a da CAN, aparecendo em dois temas. Por fim, Brasil e Colômbia apareceram uma vez cada ao longo das propostas feitas.

Como apontado, a harmonização do tema de “Normas técnicas” é importante no que diz respeito à facilitação das autorizações e à segurança no transporte. Nesse sentido, uma das principais dificuldades observadas atualmente é a disparidade e ausência de normativas por parte de alguns países a respeito dos temas, fazendo com que muitas vezes os certificados de inspeção emitidos no país de origem não alcancem os níveis de segurança almejados em outro. Já em relação aos limites de peso e dimensões, importantes para a conservação das vias, observa-se uma dificuldade de harmonização devido à heterogeneidade na infraestrutura dos países analisados, o que impede uma padronização quanto às autorizações para veículos e cargas fora do limite.

Cabe destacar, entretanto, que discussões vêm sendo realizadas sobre o tema em âmbito internacional. Uma preocupação observada é a de implementar novas exigências técnicas devido aos avanços tecnológicos incorporados aos veículos mais novos, como denota, por exemplo, a discussão em andamento no Mercosul sobre passar a exigir um sistema limitador de velocidade nos ônibus saídos de fábrica, bem como as discussões realizadas também no bloco acerca de um ônibus de 15 m de comprimento.

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 seguintes volumes:

- » *Volume 2 – Autorizações, documentos de transporte e serviços*
- » *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.** [Brasília, DF]: ANTT, 2017a. 303 p. [.pdf].

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 2 – Chile e Peru.** [Brasília, DF]: ANTT, 2017b. 387 p. [.pdf].

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 3 – Bolívia e Paraguai.** [Brasília, DF]: ANTT, 2017c. 351 p. [.pdf].

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 4 – Argentina e Venezuela.** [Brasília, DF]: ANTT, 2017d. 339 p. [.pdf].

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 5 – Guiana e Guiana Francesa.** [Brasília, DF]: ANTT, 2018. 285 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Comparativo RP 1 – Suriname.** Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. [Brasília, DF]: ANTT, mar. 2020a. 248 p. [.pdf]. No prelo.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Comparativo RP 2 – Colômbia.** Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. [Brasília, DF]: ANTT, abr. 2020b. 328 p. [.pdf]. No prelo.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Comparativo RP 3 – Equador.** Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. [Brasília, DF]: ANTT, maio 2020c. 381 p. [.pdf]. No prelo.

BRANCO, M. C. **A inspeção veicular como instrumento de controle da poluição atmosférica nas grandes cidades.** 2015. 72 f. Dissertação (Mestrado em Sistemas de Potência) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3143/tde-31122015-110304/en.php>. Acesso em: maio 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 30 dez. 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm. Acesso em: maio 2020.

BRASIL. 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 Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 jun. 2001. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=06/06/2001>. Acesso em: maio 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). Resolución 1122 de 2005. Por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y se deroga la Resolución 865 de 2005 y los artículos 1º, 2º y 3º de la Resolución 4110 de 2004. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 27 mayo 2005. Disponível em: http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_7599204207a4f034e0430a010151f034. Acesso em: 10 maio 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Resolucion nº 833**. Condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los omnibuses o autobuses en el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera – Decisión 561. Lima: Secretaria General de la Comunidad Andina, 18 jun. 2004. Disponível em: <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/resoluciones/RES0833.doc>. Acesso em: maio 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 14, de 6 de fevereiro de 1998. Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 12 fev. 1998. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao014_98.doc. Acesso em: maio 2020.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Diretoria Executiva. Instituto de Pesquisas Rodoviárias. **Estudo dos impactos do bitrem nas rodovias federais brasileiras**. Relatório Final. V. 1. Rio de Janeiro: IPR, jun. 2009. 333 p.

FONTENELE, H. B.; ZANUNCIO, C. E. M.; SILVA JUNIOR, C. A. P. O excesso de peso nos veículos rodoviários de carga e seu efeito. **Teoria e Prática na Engenharia Civil**, Rio Grande, n. 18, p. 95-103, nov. 2011. Disponível em: http://www.editoradunas.com.br/revistatpec/Art9_N18.pdf. Acesso em: maio 2020.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). **A Universal Liability Regime for International Carriage by Air – Montreal Convention 1999**. Montreal: IATA, 1999. Disponível em: <https://www.iata.org/policy/Documents/position-paper-mc99-july-2017.pdf>. Acesso em: maio 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Decisão nº 15 de 17 de dezembro de 1994**. Acordo sobre Transporte Multimodal no Âmbito do Mercosul. Montevideo: Mercosul, 17 dez. 1994. Disponível em: http://www.mercosur.int/msweb/portal%20intermediario/Normas/normas_web/Decisiones/PT/CMC_DEC_1994-015_PT_AcordoTransporteMultimodal.PDF. Acesso em: maio 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 15, de 13 de maio de 2014.** Valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional. Caracas: Grupo Mercado Comum (GMC), 13 maio 2014. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=DF407D0FA53F118C83257CDA0056E3B2>. Acesso em: maio 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 15, de 22 de junho de 2006.** Aperfeiçoamento do prazo de vigência da inspeção técnica veicular. Buenos Aires: GMC, 22 jun. 2006. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=6981148D756BA6EF032575980073388A>. Acesso em: maio 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 32, de 5 de dezembro de 2009.** Certificado único de inspeção veicular. Montevideu, 5 dez. 2009. Disponível em: http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM/GestDoc/DocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D03257687005E0023&archivo=RES_032-2009_PT_Cert%20%20DAnico%20Insp%20Tec%20Vehi.pdf. Acesso em: maio 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 52, de 2 de dezembro de 2010.** Especificações do certificado único de inspeção veicular (Complementação da Res. GMC nº 32/09). Brasília: GMC, 2 dez. 2010. Disponível em: http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM/GestDoc/DocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D0325783A00459396&archivo=RES_052-2010_PT_InspTecVehicular.pdf. Acesso em: maio 2020.

MERCADO COMUN DEL SUR (MERCOSUR). **Resolução nº 75, de 13 de dezembro de 1997.** Inspeccion tecnica vehicular. Montevideu: GMC, 13 dez. 1997. Disponível em: <https://gestorweb.mercosur.int/files/59550c69c9344912d4298cc1>. Acesso em: maio 2020.

PEÑA, E. de la. *et al.* **Experiencias de éxito en seguridad vial en América Latina y el Caribe:** Factor vehículo. Washington DC: BID, feb. 2016. Disponível em: <https://publications.iadb.org/handle/11319/7645>. Acesso em: maio 2020.

PERÚ. Comisión del Acuerdo de Cartagena. **Gaceta Oficial**, Lima, 27 enero 1997. Disponível em: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/414677/gace243.pdf>. Acesso em: maio 2020.

PERÚ. Decreto Supremo MTC nº 25, de 24 de agosto de 2008. Aprueban Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, 24 ago. 2008a. Disponível em: <http://busquedas.elperuano.com.pe/download/url/aprueban-reglamento-nacional-de-inspecciones-tecnicas-vehicu-decreto-supremo-n-025-2008-mtc-242674-9>. Acesso em: maio 2020.

PERÚ. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Resolucion 718. Criterios para calificar la idoneidad del transportista internacional de pasajeros por carretera. **Gaceta Oficial**, Lima, 29 abr. 2003. Disponível em: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/transporte_internacional/documentos/comunidad-andina/Gace924.pdf. Acesso em: maio 2020.

PERÚ. Resolución Suprema MTC nº 11.581, de 20 de dezembro de 2008. Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, 20 dez. 2008b. Disponível

em: http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/directivas/1_0_1755_.pdf. Acesso em: jun. 2020.

REUNIÃO DO SGT Nº 5 "TRANSPORTE". 56., 2019, Foz do Iguaçu. **Atas** [...]. Foz do Iguaçu: SGT, nov. 2019. Mercosul/SGT nº 5/ATA 02/19. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/55415/LVI_Reuniao_do_SGT_N__5__Transp_orte_.html. Acesso em: 29 maio 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 8, de 21 de abril de 1989. Aprova Condições Gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 abr. 1989. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=16480>. Acesso em: maio 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). **Circular nº 471, de 28 de junho de 2013**. Altera dispositivos da Circular Susep nº 8/1989. Brasília, DF: SUSEP, 28 jun. 2013. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=31125>. Acesso em: maio 2020.

WILHELM, F.; GARCIA, R. L. Equipamentos de segurança veicular: uma análise da legislação brasileira. **Revista Eletrônica Científica da UERGS**, Porto Alegre, v. 4, n. 2, p. 283-298, 2018. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.21674/2448-0479.42.283-298>. Acesso em: maio 2020.



ATUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES DAS NORMATIVAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS E DE PASSAGEIROS DOS PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL, VISANDO À HARMONIZAÇÃO LEGISLATIVA NO ÂMBITO DO ATIT E DA CAN