

ATUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

Volume 2 - Autorizações, documentos de transporte e serviços

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 2 – AUTORIZAÇÕES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE E SERVIÇOS

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

Ana 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.

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 TABELAS

Tabela 1 – Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros	32
Tabela 2 – Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas	38
Tabela 3 – Autorizações relativas ao transporte de cargas fora das dimensões padrão	49
Tabela 4 – Legenda da tabela de documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas.....	54
Tabela 5 – Documentos obrigatórios para o transporte de cargas	55
Tabela 6 – Documentos harmonizados de porte obrigatório para o transporte de cargas.....	57
Tabela 7 – Legenda da tabela de documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros.....	59
Tabela 8 – Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros	60
Tabela 9 – Documentos harmonizados de porte obrigatório para o transporte de passageiros	62

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AET	<i>Autorização Especial de Trânsito</i>
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
ANT	Agencia Nacional de Tránsito
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ATIT	<i>Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre</i>
CAN	Comunidade Andina
CIRHE	Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas
CITV	<i>Certificado de Inspeção Técnica Veicular</i>
CNH	<i>Carteira Nacional de Habilitação</i>
CNPJ	<i>Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica</i>
CNRT	Comisión Nacional de Regulación del Transporte
CPF	<i>Cadastro de Pessoa Física</i>
CPIC	<i>Carta de Porte Internacional por Carretera</i>
CRLV	<i>Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo</i>
CRT	<i>Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional</i>
DAU	<i>Documento Aduaneiro Único</i>
Denatran	Departamento Nacional de Tránsito
DTA	<i>Declaração de Tránsito Aduaneiro</i>
EVE	<i>Estudo de Viabilidade Estrutural</i>
GMC	Grupo do Mercado Comum
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LiNTI	Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional
LOP	Licença Operacional
LTA	<i>Laudo Técnico de Acompanhamento</i>
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MIC	<i>Manifesto Internacional de Cargas</i>
MIC/DTA	<i>Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Tránsito Aduaneiro</i>
MinTransporte	Ministerio de Transporte

OAE	Obra de Arte Especial
PBT	Peso Bruto Total
PBTC	Peso Bruto Total Combinado
RENAVAM	<i>Registro Nacional de Veículos Automotores</i>
RNTRC	<i>Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas</i>
RUC	<i>Registro Único de Contribuintes</i>
RUTA	<i>Registro Único de Transporte Automotor</i>
SENAE	Serviço Nacional de Aduana do Equador
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
TAI	Trânsito Aduaneiro Internacional
TAR	<i>Termo de Autorização de Serviços Regulares</i>
UE	União Europeia
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

1	Introdução	13
2	Propostas de harmonizações	15
2.1	Representante legal	15
2.2	Licenças originárias para o transporte de cargas	18
2.3	Licenças originárias para o transporte de passageiros	20
2.4	Licenças complementares para o transporte de cargas.....	23
2.5	Licenças complementares para o transporte de passageiros	26
2.6	Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros	29
2.7	Autorizações relativas ao autotransporte.....	34
2.8	Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas	36
2.9	Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros.....	41
2.10	Autorizações relativas ao transporte por contêineres	43
2.11	Autorizações relativas a cargas fora das dimensões padrão	46
2.12	Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas	52
2.13	Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros.....	57
2.14	Utilização de veículos de terceiros no transporte de passageiros.....	62
2.15	Bagagens e cargas no transporte de passageiros.....	65
	Considerações finais	71
	Referências.....	73

1 Introdução

No que tange às relações internacionais, o Brasil é membro de diversos organismos de integração regional, entre os quais se destaca o 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, 2020c¹)
- » *RP 2 – Colômbia* (ANTT, 2020d)
- » *RP 3 – Equador* (ANTT, 2020e).

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 o tema “Autorizações, documentos de transporte e serviços” e seus subtemas. Cada subtema está segmentado nos seguintes tópicos: “Situação atual”, “Proposta de harmonização” e “Impacto”.

A divisão realizada objetiva assegurar o entendimento das particularidades que envolvem o tema e das 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.

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

2 Propostas de harmonizações

Com o objetivo de padronizar as práticas aplicáveis ao transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros entre os países da América do Sul e prover subsídios para a execução de alterações no ATIT ou em acordos bilaterais firmados pelo Brasil, 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 dos 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 dos projetos TRI I e TRI II, foram apontados problemas relativos ao tema. Ressalta-se que, no âmbito do TRI III, as visitas técnicas à Colômbia, ao Equador e ao Suriname ainda não foram realizadas em virtude de dificuldades de agendamento e da pandemia de covid-19. 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 os 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.

Ademais, verificou-se que na XXXVII Reunião Bilateral Brasil e Paraguai dos organismos competentes de aplicação do ATIT, em 2019, ambos os países trocaram informações a respeito das empresas de transporte de passageiros sem representantes legais, conforme consta no anexo V da reunião (ANTT, 2019c). Em relação ao transporte de cargas, a delegação brasileira entregou uma relação de empresas brasileiras habilitadas ao tráfego bilateral Brasil-Paraguai que estavam sem representante legal, a qual pode ser consultada no anexo VI da reunião (ANTT, 2019c). A parte brasileira solicitou a rápida regularização dessas empresas, uma vez que pode acarretar o cancelamento da Licença Complementar, conforme consta no ATIT. Em resposta, a delegação paraguaia concordou que a regularização deve ser feita, questionando apenas o prazo para o cancelamento mencionado, para que possa preparar o usuário que se encontra irregular (ANTT, 2019c).

Além disso, na XVI Reunião Bilateral Brasil e Bolívia dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT (2019) a temática também foi tratada. Em relação ao transporte de passageiros, a parte brasileira propôs uma relação de definições, com o objetivo de harmonizar os entendimentos entre os dois países. Nesse sentido, definiu-se representante legal como pessoa física ou jurídica com domicílio fixo no país de destino, designada com plenos poderes para representar empresa estrangeira em todos os atos administrativos judiciais (ANTT, 2019a). Em resposta, a delegação boliviana se dispôs a analisar a documentação apresentada e sugerir eventuais harmonizações. Quanto ao transporte de cargas, a delegação brasileira versou sobre o tópico das empresas bolivianas sem representantes legais no Brasil. Ademais, foi exposto pela delegação brasileira que existe dificuldade em localizar os representantes legais de empresas que realizam viagens ocasionais. De maneira análoga à discussão realizada na reunião brasileira-paraguaia, esclareceu-se que essa situação pode acarretar a suspensão das licenças complementares. A delegação boliviana tomou ciência e se comprometeu a informar às empresas que se encontram nessa situação, para que estas se regularizem.

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 (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, dispondo na Decisão nº 837/2019 que, para a solicitação da Licença Originária, é necessária apresentação, entre outros documentos, de uma procuração que comprove a representação legal da empresa nos países-membros da CAN em que essa empresa deseja operar. O documento deve conter sua vigência, seus poderes e suas responsabilidades administrativas, aduaneiras, comerciais e judiciais, além da cidade e do endereço do representante legal, e, se aplicável, seu registro de contribuinte.

Os países dispõem sobre o tema de maneira semelhante. O Brasil define representante legal como pessoa física ou jurídica com domicílio fixo no país de destino, designada com plenos poderes para representar empresa estrangeira em todos os atos administrativos e judiciais (ANTT, 2019b). A Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nº 5.840/2019 (ANTT, 2019f), que substituiu a Resolução ANTT nº 1.474/2006, aplicada somente ao transporte de cargas, determina que, para a solicitação da Licença Complementar, é necessário que o representante legal apresente as seguintes informações: nome e *Cadastro de Pessoa Física* (CPF) – ou, em caso de pessoas jurídicas, nome ou razão social e *Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica* (CNPJ); número de telefone; dois endereços eletrônicos, os quais devem ser utilizados pela ANTT para envio de notificações e comunicados referentes ao previsto nesta Resolução; procuração, caso o responsável não figure como administrador da empresa; endereço comercial e endereço residencial no Brasil. O Brasil dispõe, ainda, que o representante legal deve manter seus dados atualizados na ANTT (2017b).

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, 2017c).

O Chile também prevê que para a obtenção da Licença Complementar deve ser apresentada, entre outros documentos, a 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 na Guiana observa-se idêntica situação, enquanto que na Argentina, na Venezuela na Guiana Francesa, no Suriname, no Equador e na Colômbia não foram identificadas disposições específicas 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, 2017c).

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 à 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 os 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 – haja vista os acordos de transporte terrestre firmados com Venezuela, Guiana e Guiana Francesa. Em relação a Suriname, Colômbia e Equador – que não são signatários do ATIT e não possuem acordo bilateral com o Brasil a respeito do transporte internacional terrestre – sugere-se que a formulação de um eventual acordo contemple as disposições sobre os representantes legais dispostas na seção 2.1.2.

2.2 LICENÇAS ORIGINÁRIAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS

Diversas divergências foram observadas em relação aos requisitos que as empresas devem cumprir para obter a concessão da Licença Originária, tanto em relação à documentação a ser apresentada, quanto à vigência do documento – a qual condiciona também a vigência das Licenças Complementares – e 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 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).

A CAN e o 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 comparativos, os países Brasil, Argentina, Chile e Venezuela estabelecem vigência de dez anos; o Paraguai determina vigência de sete anos; a Bolívia e a Guiana Francesa estabelecem cinco anos de vigência; a Guiana², de dois anos. No caso da CAN a vigência estabelecida é de cinco anos. Apesar do que estabelece a CAN, o Peru, País-Membro dessa organização, dispõe que a vigência é de dois anos. Em relação ao Uruguai, não foi identificada a vigência da Licença Originária, e quanto ao Suriname, observou-se que o país não possui legislação sobre o assunto.

Já quanto ao prazo de tramitação para emissão da Licença Originária, é determinado na legislação brasileira pela Ordem de Serviço SUROC/ANTT nº 001/2019 (ANTT, 2019e), que revogou a Ordem de Serviço SUROC/ANTT nº 002/2017, um prazo de cinco dias úteis para emissão dessa Licença, para empresas nacionais com frota de até 50 veículos por pedido. Para frotas maiores o prazo será contado em dobro. Ademais, em caso de constatação de pendência na solicitação, será concedido prazo de 30 dias corridos para resposta do solicitante (ANTT, 2019e). Os demais países, assim como o ATIT, o Mercosul e a CAN, não estabelecem prazo de tramitação para emissão da Licença.

2.2.2 Proposta de harmonização

Em relação aos requisitos para a obtenção da autorização originária, considera-se a prática aplicada pelo Mercosul como a 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. Comprovação precisa da habilitação técnica, concedida pela autoridade competente, dos veículos e equipamentos declarados pela empresa requisitante da autorização.

² Na legislação da Guiana está disposta a “Licença de Transporte de Cargas”, não ficando clara a distinção entre Licença Originária e Licença Complementar.

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.

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 adotada pelos 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 se aplica 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, da Venezuela – países não signatários do ATIT – recomenda-se a alteração dos acordos que cada país mantém com o Brasil nos mesmos termos em que for alterado o ATIT, isto é, tomando como base o disposto no Mercosul e alinhando o mesmo prazo de vigência do documento. Por fim, no caso do Suriname, Colômbia e Equador, que não são signatários do ATIT e não possuem acordos de transporte internacional com o Brasil, recomenda-se a formulação de um acordo nos mesmos moldes.

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 observadas 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 desse 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 em português nos casos em que a autoridade

tenha idioma oficial diferente (BRASIL, 1990). Não são determinados a vigência do documento e 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 (BOLÍVIA, 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.

A Colômbia não possui regulamentos internos sobre a temática. O Equador, na Lei nº 01/2014 (ECUADOR, 2014), faz referência à Decisão nº 398/1997 (CAN, 1997) como marco legislativo internacional para o transporte internacional de passageiros. Ao analisar o formulário correspondente à Licença Originária, verificou-se que, de fato, está de acordo com as determinações da CAN. Por fim, o Suriname, por não regulamentar o transporte internacional, não possui legislação sobre o assunto.

Em relação à vigência do documento, de acordo com os relatórios comparativos, a Argentina, o Uruguai e a Venezuela determinam um prazo de dez anos; a CAN e a Guiana Francesa dispõem cinco anos; o Paraguai, sete anos; e a 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)*³ 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

³ Documentação exigida para a emissão do TAR: Formulário impresso; Contrato Social ou Ato Constitutivo em vigor e suas alterações; capital social mínimo exigido conforme tamanho da frota; balanço patrimonial e demonstração de resultado do exercício do último exercício social, que comprove patrimônio líquido positivo; documento de identidade dos diretores e sócios-gerentes; *Certidão Criminal* da Justiça Federal de regularidade dos diretores e sócios-gerentes emitida na seção judiciária do estado em que está localizada a sede da transportadora; *Certidão Criminal* emitida pela Justiça Estadual de 1ª instância de regularidade dos diretores e sócios-gerentes; qualificação técnico-profissional (responsável técnico pela gestão em transporte); Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral do CNPJ, devendo ter como atividade principal o transporte coletivo de passageiros; qualificação técnico-operacional (atestado emitido por ente público, que comprove o volume de passageiro-quilometro produzido em serviço coletivo de transporte rodoviário de passageiros); *Certidão Negativa de Falência ou Recuperação Judicial*; prova de regularidade fiscal com a Fazenda Federal/INSS da sede da empresa; prova de regularidade fiscal com Fazenda Estadual ou do Distrito Federal da sede da empresa; *Certidão de Regularidade* da Justiça do Trabalho; *Certidão Negativa de Dívida Ativa* ou de *Certidão Positiva com Efeito Negativo* emitida pela Procuradoria Federal junto à ANTT; e *Certificado de Regularidade de Situação do FGTS*, fornecido pela CEF e prova de regularidade fiscal com Fazenda Municipal da sede da empresa (ANTT, 2015a).

transporte rodoviário coletivo internacional deverá solicitar a Licença Operacional (LOP)⁴, 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 (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.

Ainda na referida Resolução, os arts. 66 e 67 dispõem sobre os serviços internacionais. Fica estabelecido que a autorização para o serviço de transporte rodoviário internacional de passageiros observará os tratados, as convenções e os acordos internacionais dos quais o país seja signatário e que a operação dos serviços internacionais poderá ser solicitada a qualquer momento, considerando os serviços acordados entre os países signatários (ANTT, 2015a).

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 dez 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, deve-se 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 o destino da rota, as cidades e os países do itinerário que se pretende operar, incluindo as passagens de fronteira a serem utilizadas e o 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 de 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.

⁴ Documentação exigida para a emissão da LOP: Formulários impressos contendo os mercados que pretende atender; a relação das linhas pretendidas (seções e itinerários); quadro de horários que atenda a frequência mínima; indicação da frota necessária para atender o quadro de horários proposto; esquema operacional; relação de garagens, pontos de apoio e pontos de parada; relação de terminais rodoviários; relação de instalações para venda de bilhetes de passagens nos pontos de origem, destino e seções a serem atendidas e declaração de Engenheiro Civil ou Arquiteto, registrado em Conselho de Classe, atestando a adequabilidade das instalações para a prestação dos serviços solicitados, conforme modelo estabelecido pela ANTT (ANTT, 2015a).

- vii. Cópia do *Certificado de Inspeção Técnica Veicular* (CITV) vigente, incluindo a inspeção técnica ordinária e complementar (no caso de veículos com até dois anos de idade, poderá ser aceita 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 adotado pelos 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 se aplica 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 a diferenciação entre Licença Originária para o transporte de cargas e de 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 da Venezuela, não signatárias do ATIT, sugere-se a alteração dos acordos que cada um desses países mantém com o Brasil nos mesmos termos em que for alterado o ATIT, isto é, tomando como base a harmonização da documentação requerida e alinhando o mesmo prazo de vigência do documento. Novamente, no caso do Suriname, da Colômbia e do Equador, que não são signatários do ATIT e não possuem acordo de transporte internacional com o Brasil, recomenda-se a formulação de um acordo nos mesmos moldes.

2.4 LICENÇAS COMPLEMENTARES PARA O TRANSPORTE DE CARGAS

Foi observada uma assimetria na exigência dos documentos para a concessão da Licença Complementar em relação ao previsto no ATIT, bem como divergência quanto à vigência e aos 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 no âmbito do TED nº 2/2016. 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. Ademais, os operadores de transporte rodoviário peruanos expuseram dificuldades na obtenção de Licenças Complementares em função dos diferentes prazos de validação dos documentos. Ao passo que no Peru a Licença Complementar é concedida em sete dias da entrega da documentação, na Bolívia o prazo é de 180 dias. Em relação ao transporte com o Brasil, foi relatada dificuldade para a obtenção de

Licenças Complementares, também em função dos diferentes prazos de validação dos documentos. À época da visita técnica ao Peru observou-se que, para a operação com o Brasil, as empresas tinham 110 Licenças Originárias, contra apenas 18 Licenças Complementares. Nesse sentido, destacou-se a necessidade de harmonização das legislações nacionais dos países quanto aos prazos para a emissão da Licença Complementar.

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, observam-se diversos pontos em discordância, assim como em relação ao que é regulamentado pelo ATIT. Os procedimentos e os documentos exigidos para emissão da Licença Complementar, assim como a vigência do documento e o prazo para sua emissão, são os principais pontos divergentes entre os países.

No caso da CAN – organização da qual fazem parte Equador, Colômbia, Bolívia e Peru – não há legislação sobre a temática.

Consoante ao exposto nos relatórios 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, o Brasil, a Argentina, o Chile e a Venezuela determinam vigência de dez anos para as Licenças Complementares; o Paraguai dispõe sete anos de vigência do documento; a Bolívia, a Guiana Francesa e o Peru determinam cinco anos; a Guiana determina dois anos de vigência; e no Uruguai não foi identificado o prazo de vigência da Licença. Ainda em relação ao Uruguai, também não foi identificada a vigência da Licença Complementar. Já quanto ao Suriname, ao Equador e à Colômbia observou-se que os países não possuem legislação interna sobre o assunto.

O prazo para outorga desse documento é regulamentado apenas na legislação brasileira. Dessa forma, o prazo estabelecido é de cinco dias úteis para empresas estrangeiras com frota de até 50 veículos por pedido. Ultrapassando esse limite, o prazo será contado em dobro (ANTT, 2019e). O ATIT somente 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).

Além disso, na Reunião Bilateral Brasil e Chile dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT ocorrida em outubro de 2019, as delegações de ambas as partes acordaram o prazo de 120 dias, estabelecido no âmbito da comissão do Art. 16 do ATIT, para o transportador detentor de Licença Originária solicitar a Licença Complementar no outro país.

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 esta 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 presente no apêndice 2 do Decreto nº 99.704/1990. (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 a 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 90 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 tecnologia de comunicação, e 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 da Venezuela) disponham vigência mínima de cinco anos, de maneira correspondente ao sugerido para as Licenças Originárias, a Licença Complementar estará vigente enquanto o país que tiver emitido a licença originária não comunicar a caducidade desta, conforme disposto no ATIT.

Já em relação ao prazo de outorga do documento, recomenda-se um prazo máximo de dez dias úteis após o 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 úteis 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 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 do documento. Já no caso do Suriname, da Colômbia e do Equador, que não são signatários do ATIT e não possuem acordo sobre transporte internacional terrestre com o Brasil, recomenda-se a formulação de um acordo que contemple as definições explicitadas acima.

2.5 LICENÇAS COMPLEMENTARES PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Observou-se que muitos países, e mesmo 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 realizadas no âmbito do TED nº 2/2016, 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.

Além disso, houve reclamações quanto às exigências adicionais por parte da Bolívia para a concessão da Licença Complementar. Em adição a essa questão levantada em visita técnica, verificou-se que na XVI Reunião Bilateral Brasil e Bolívia dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do ATIT (2019) a temática foi abordada. Na reunião o Brasil propôs uma relação de definições referentes ao transporte de passageiros, com objetivo de harmonizar os entendimentos entre os dois países. Nesse sentido, definiu-se licença complementar como autorização concedida pelo país de destino ou de trânsito a empresa que possui licença originária (ANTT, 2019a). Em resposta à definição apresentada, a delegação boliviana se dispôs a analisar a documentação e sugerir eventuais harmonizações.

2.5.1 Situação atual

Como mencionado, o ATIT não faz diferenciação entre Licença Complementar para transporte de cargas e de passageiros, assim, o acordo regulamenta as Licenças Complementares para o transporte de passageiros da mesma maneira como para o transporte de cargas (BRASIL, 1990). Observam-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. Já a CAN determina que o transportador que deseja prestar o serviço

de transporte internacional de passageiros deve possuir, além da Licença Originária de Prestação de Serviços, a Licença Complementar de Prestação de Serviços. Ademais, a organização regulamenta o trâmite da Licença, que deve ser requerida em até 90 dias após a emissão do *Certificado de Idoneidade* (CAN, 1997).

Na Bolívia, assim como na CAN, apenas fica estabelecido o prazo para o trâmite da Licença. Sob o 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 prevê na Resolução Ministerial nº 328/2018 (BOLIVIA, 2018), que altera a Resolução Ministerial nº 356/2010, que o operador deverá tramitar a Licença Complementar no prazo estabelecido conforme os acordos aplicáveis. Essa licença deve ser solicitada após o *Documento de Idoneidade* ter sido obtido.

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 transladar 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, por sua vez, é alvo de um regime de autorização cuja validade se estenderá por um ano (BRASIL, 2017).

Quanto à Colômbia, não foram identificadas normativas internas que abordassem a temática. Todavia, conforme informado por representantes do Ministerio de Transporte (MinTransporte) via correspondência eletrônica, a Colômbia segue as diretrizes da CAN em relação ao transporte internacional de passageiros e cargas.

Já em relação ao Equador, a Lei nº 01/2014 menciona expressamente a Decisão nº 398/1997 da CAN enquanto a normativa a ser seguida em relação a essa modalidade de transporte. No entanto, ao analisar o formulário correspondente à licença complementar verificou-se que ele está parcialmente de acordo com o disposto na decisão mencionada. Nesse sentido, observa-se que para a obtenção da Licença Complementar de Prestação de Serviços, o país não exige a relação dos veículos habilitados, a qual é explicitada na alínea f) do art. 51 da Decisão nº 398/1997 da CAN. Além disso, o Equador adiciona como requisito para obtenção do documento uma cópia do *Registro Único de Contribuintes* (RUC) do representante legal, ressaltando que esse último deve estar registrado no Serviço Nacional de Aduanas do Equador (SENAE), e de uma cópia simples e legível dos certificados de habilitação da frota veicular habilitada a ser registrada nesse formulário.

Por fim, observou-se que o Suriname não possui legislação sobre a temática.

Em relação à vigência das licenças, a Argentina (1993) e o Uruguai estabelecem um período de validade de dez anos, no caso do Uruguai, prorrogável por mais 30 anos (URUGUAY,

c2016). O Peru estabelece um período de 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 máximo de 90 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 tecnologia de comunicação e 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 úteis 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 úteis para emissão do documento pelas autoridades competentes. No caso das Guianas e da 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.

Por fim, no caso do Suriname, Colômbia e Equador, que não são signatários do ATIT e não possuem acordo de transporte internacional com o Brasil, recomenda-se a formulação de um eventual acordo sobre o transporte internacional terrestre de passageiros que siga as mesmas diretrizes.

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 (ANTT, 2019f), 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” (ANTT, 2017a, não paginado). Ademais, na reunião bilateral seguinte, a delegação brasileira abordou conceitos e definições em relação ao transporte internacional de passageiros, como consta em seu anexo IV (ANTT, 2019a), a fim de garantir um maior entendimento entre os países. Nesse sentido, o Brasil propôs as definições de transporte de passageiros de caráter ocasional em circuito fechado e de licença de viagem ocasional em circuito fechado:

Transporte de passageiros de caráter ocasional em circuito fechado: serviço realizado com uma lista fechada pré-definida de passageiros no ponto de origem, com um destino pré-determinado, não podendo variar, no retorno do ponto de destino, a quantidade e os nomes dos passageiros viajantes, salvo em casos de força maior devidamente justificadas, não constituindo serviço regular sua permanente realização. (Definição da XVI Reunião do artigo 16 do ATIT).

(...)

Licença de Viagem Ocasional em Circuito Fechado: licença concedida para realização de viagem não caracterizada como prestação de serviço regular permanente, ou aquela que vier ser definida em acordos bilaterais ou multilaterais, nos termos do Anexo do ATIT (ANTT, 2019a, não paginado).

Além disso, nessa mesma reunião, a delegação brasileira questionou se a autoridade boliviana já havia avaliado os documentos apresentados sobre a regulamentação de viagens ocasionais de carga, apresentada em reuniões anteriores, conforme mencionado anteriormente. A delegação brasileira também sugeriu que fossem definidos os tipos de produtos que poderão ser operados por meio de viagens ocasionais (ANTT, 2019b), conforme a proposta que consta no anexo VI da presente reunião. Em resposta, a delegação boliviana compreendeu a preocupação brasileira e sugeriu que seja estabelecido um número máximo de licenças permitidas (ANTT, 2019b). Por fim, a parte boliviana se comprometeu a avaliar a proposta brasileira.

O ATIT, a seu turno, define como transporte de passageiros “aquele realizado por empresas autorizadas nos termos do presente acordo para transladar pessoas, de forma regular

ou ocasional entre dois ou mais países” (BRASIL, 1990, não paginado). 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 de jurisdição, ao qual 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.
• 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, a relação da tripulação, a data de início e conclusão da viagem, a rota autorizada, as cidades e os locais a serem visitados e as características de cada veículo habilitado.
• Mercosul	-	-
Brasil	É preciso solicitar a Autorização de Viagem de Caráter Ocasional, com vigência não superior a seis meses, à ANTT. Para obtê-la, é necessário preencher alguns requisitos descritos no art. 15 da Resolução nº 5.840/2019. Além disso, nessa solicitação é preciso informar o nome ou razão social do responsável pela viagem ocasional e CNPJ; a origem e o destino da viagem; o motivo da viagem; a quantidade aproximada de viagens; os pontos de fronteira a serem utilizados durante o percurso; a descrição da carga a ser transportada, tanto na ida quanto no regresso; e a relação dos veículos a serem autorizados.	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	Na Reunião Bilateral Brasil-Argentina dos Organismos de Aplicação do ATIT ocorrida em junho de 2007, os países acordaram os mesmos termos do apêndice 5 do ATIT. Porém, a denominação da autorização foi acordada como Licença Originária Provisória .	É preciso solicitar uma licença à <i>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)</i> , identificada sob o seguinte título: "Solicitação de serviço de transporte automotor de passageiros de caráter interurbano e/ou internacional de temporada".
Bolívia	-	-

	TRANSPORTE OCASIONAL DE CARGAS	TRANSPORTE OCASIONAL DE PASSAGEIROS
Chile	<p>Na XII Reunião Bilateral Brasil-Chile dos Organismos de Aplicação do ATIT, de dezembro de 2012, ficou acordado que as autorizações para viagens ocasionais somente serão outorgadas nos seguintes casos: (i) cargas indivisíveis ou especiais; (ii) eventos públicos ou esportivos, exposições, feiras agrícolas, eventos de publicidade e outros eventos comemorativos; e (iii) Mudanças em geral e outras cargas.</p> <p>Determinaram também regras para esta autorização, como a vigência de seis meses do documento; a posse obrigatória de CITV e de seguros de responsabilidade civil por danos a terceiros e que o transporte próprio se enquadra nessas condições.</p>	<p>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.</p>
Guiana	-	<p>Na Reunião Bilateral Brasil-Guiana sobre o <i>Acordo de Transporte Rodoviário Internacional</i>, ocorrida nos dias 8 e 9 de agosto de 2019, a delegação brasileira propôs a possibilidade de realização de viagem ocasional em circuito fechado entre os dois países. Salientou-se que no Brasil é permitido que veículos façam o circuito fechado, o qual é realizado com lista fechada, na qual consta o nome de todos os passageiros e trajeto com origem destino, não constituindo serviço regular sua permanente realização. Em resposta, a delegação guianense esclareceu que esse tipo de serviço não existe atualmente na Guiana, mas que avaliará a possibilidade de implementação.</p>
Guiana Francesa	<p>No <i>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</i> 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.</p>	<p>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.</p>
Paraguai	<p>Na XXVII Reunião Bilateral Brasil-Paraguai dos Organismos de Aplicação do ATIT, ocorrida em dezembro de 2005, acordaram um Regulamento para a Autorização de viagens ocasionais de cargas. As autorizações serão outorgadas para aqueles transportes que requerem veículos especiais, que normalmente não constam na frota habilitada das empresas.</p> <p>O Regulamento determina, ainda, uma vigência de seis meses para o documento autorizativo, a comunicação ao país de destino sobre a outorga da autorização e que o transporte próprio se enquadra nessas condições.</p>	-
Peru	<p>Em Reunião Bilateral dos Organismos de Aplicação do ATIT, de fevereiro de 2015, o Brasil e o Peru acordaram que a outorga das licenças ocasionais se dará para o transporte de cargas que normalmente não fazem parte da frota autorizada das empresas de transporte. A vigência da autorização é de 180 dias para o transporte de cargas especiais e superdimensionadas e de 90 dias para as demais modalidades previstas na reunião.</p>	<p>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.</p>

	TRANSPORTE OCASIONAL DE CARGAS	TRANSPORTE OCASIONAL DE PASSAGEIROS
Uruguai	<p>Na XVII Reunião Bilateral Brasil-Uruguai dos Organismos de Aplicação do ATIT, de fevereiro de 2006, os países acordaram que a outorga das licenças ocasionais será realizada para o transporte de cargas que requer a utilização de veículos especiais, os quais normalmente não fazem parte da frota habilitada das empresas de transporte. Em Reunião Bilateral dos Organismos de Aplicação do ATIT, de fevereiro de 2015, o Brasil e o Peru acordaram que a outorga das licenças ocasionais se dará para o transporte de cargas que normalmente não fazem parte da frota autorizada das empresas de transporte. A vigência da autorização é de 180 dias para o transporte de cargas especiais e superdimensionadas e de 90 dias para as demais modalidades previstas na reunião.</p>	<p>Foi acordada na XVII Reunião Bilateral Brasil-Uruguai dos Organismos de Aplicação do ATIT, em fevereiro de 2006, que a concessão da autorização de viagens ocasionais será realizada nos mesmos termos do apêndice 4 do ATIT.</p>
Venezuela	<p>De acordo com a ata da II Reunião Bilateral dos Organismos Nacionais Competentes da Aplicação do <i>Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros entre Brasil e Venezuela</i>, fica disposto os termos previstos no apêndice 5 do ATIT.</p>	<p>Todos os transportadores deverão estar inscritos no <i>Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Passageiros</i>. 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.</p>
Suriname	<p>Não define uma autorização específica para o transporte ocasional e cargas, porém estabelece que é necessária uma autorização do Ministério de Obras Públicas e Tráfego – atual Ministério de Transporte, Comunicação e Turismo – para transportar cargas ou passageiros em vias terrestres. Para obter a licença, é necessário submeter uma petição, a qual deve conter detalhes da natureza do serviço de transporte, juntamente com o recibo de pagamento da taxa da licença. Ademais, a concessão da licença está sujeita ao estabelecimento de condições que garantam a segurança do transporte.</p>	<p>De forma análoga ao transporte de cargas, o país não define uma autorização específica para o transporte de passageiros, porém estabelece que para realizá-lo é necessária uma autorização do Ministério de Obras Públicas e Tráfego – atual Ministério de Transporte, Comunicação e Turismo. As condições para obtê-la são as mesmas para o transporte de cargas.</p>
Colômbia	-	<p>Define que viagem ocasional é aquela que excepcionalmente autoriza o Ministério de Transporte a empresas de transporte habilitadas nessa modalidade para transportar, dentro ou fora de suas rotas autorizadas, um grupo homogêneo de passageiros, pelo preço que livremente determinem, sem sujeição a tempo ou ao cumprimento de horários específicos. Para a realização desse tipo de viagens ocasionais as empresas devem comprovar o cumprimento dos requisitos indicados pelo Ministério de Transporte, o qual também estabelecerá a ficha técnica para a elaboração do formato do formulário único de viagem ocasional e os mecanismos de controle correspondentes.</p>
Equador	-	-

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

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

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 na legislação da CAN, da Guiana e da Colômbia; e sobre o transporte ocasional de passageiros na legislação paraguaia. Ainda, verifica-se que o Mercosul, a Bolívia e o Equador não tratam dos temas.

2.6.2 Proposta de harmonização

Analisando os documentos autorizativos e os procedimentos para 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. Os prazos máximos de validade das licenças podem ser acordados entre os países bilateral ou multilateralmente.

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 o apêndice 4 e o apêndice 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.

Em relação ao Suriname, à Colômbia e ao Equador, que não são signatários do ATIT e tampouco possuem um acordo com o Brasil em relação ao transporte internacional, recomenda-se que, caso seja assinado um acordo, este deve contemplar a harmonização sugerida em relação à temática de autorizações para o transporte ocasional de cargas e passageiros.

2.7 AUTORIZAÇÕES RELATIVAS AO AUTOTRANSORTE

Segundo o ATIT, autotransporte “[...] é a importação ou exportação de veículos que se transportam por meios próprios” (BRASIL, 1990, não paginado). 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-Membros da organização, 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 a harmonização, com o intuito de evitar discrepâncias na realização desse 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 P. d., Decreto n. 99.704, de 20 de novembro de 1990. Dispõe sobre a execução no Brasil do *Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre*, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai, 1990). A CAN, o Peru, a Venezuela e a Guiana, por meio de acordos bilaterais com o Brasil, enquadram o autotransporte no mesmo regime.

O Brasil e a 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 (ANTT, 2007b).

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). Essas empresas 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).

O Suriname reconhece essa modalidade de transporte, classificando-o como “transporte por forças próprias” (do holandês – *eigen kracht*, tradução nossa). Entretanto, não foram encontradas normativas que regulem esse tipo de transporte.

Já no Equador, os veículos para importação ou exportação são transportados por caminhões-cegonha ou *lowboys* em regime de depósito comercial, segundo informaram as autoridades competentes.

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, apresenta-se como a melhor prática para harmonização, haja vista que o Brasil, a Argentina e a 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 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, por meio de negociação bilateral, a aplicação desse regime ao autotransporte.

Ademais, em relação ao Suriname, ao Equador e à Colômbia – que não são signatários do ATIT e não possuem acordo bilateral com o Brasil em matéria de transporte – recomenda-se a realização de um acordo que contemple o autotransporte no regime de TAI, conforme a harmonização proposta.

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, não paginado). Assim como o Brasil, a maioria dos países estudados que apresenta definição o faz em harmonia com o ATIT, à exceção do estabelecido no acordo bilateral entre o Chile e a 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, 2017d). 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 a 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

Analisando as legislações nacionais dos países, bem como os acordos bilaterais e multilaterais, fica evidente a existência de assimetria nos tipos de procedimentos adotados para a concessão de autorizações relativas ao transporte próprio de cargas. 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).

Observa-se que a CAN define transporte próprio de forma semelhante ao ATIT, caracterizando-o como o transporte de cargas utilizado pelas empresas para benefício próprio e que não se enquadra como sua atividade principal, de forma que essas empresas realizam o traslado com veículos de sua propriedade habilitados para tal fim (CAN, 2019). Ademais, a instituição determina a necessidade de uma Licença Originária Especial para realizar esse tipo de transporte, a qual tem vigência de dois anos.

O Equador segue as determinações da CAN quanto ao transporte próprio de cargas, todavia estabelece que essa modalidade pode ser aplicada também a passageiros, não incluindo transporte particular, familiar ou pessoal. Já o Peru institui a necessidade de Licenças Originárias e Complementares, as quais também possuem vigência de dois anos.

Quanto a 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 aos documentos da empresa, do transportador e do veículo (ANTT, 2017d). 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 P. d., 2017). Não fica claro, porém, em quais ocasiões se utilizará a comunicação e em quais se utilizará o sistema de informações. No caso do Brasil, para essa modalidade de transporte é necessária a Autorização de Transporte Rodoviário Internacional de Carga Própria, com vigência não superior a seis meses (ANTT, 2019f).

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

No acordo bilateral entre o Brasil e a Guiana não foi encontrada a 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).

A Tabela 2 apresenta, de forma resumida, os documentos exigidos pelas legislações nacionais dos países e/ou pelos acordos bilaterais e multilaterais para realizar o transporte de carga própria. 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, há o documento correlato indicado na linha correspondente.

	ATIT	CAN	Mercosul	União Europeia (UE)	Brasil	Argentina ⁵	Bolívia	Chile ⁶	Guiana	Guiana Francesa ⁷	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela ⁸	Suriname	Colômbia	Equador
Licenças Originárias e Complementares	-		-				-		-			X			-	-	
Autorizações de Caráter Ocasional	-		-			X	-	X	-					X	-	-	
Outros documentos	-	Licença originária especial	-	Regime de certificação	Autorização de Transporte Rodoviário Internacional de Carga Própria		-		-	Autorizações especiais nacionalmente	Autorização		Permissão de transporte próprio		-	-	Licença originária especial

Tabela 2 – Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas

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

⁵ XXIV Reunião Bilateral Argentina - Chile dos Organismos de Aplicação do ATIT (ANTT, 2017b).

⁶ XXIV Reunião Bilateral Argentina - Chile dos Organismos de Aplicação do ATIT (ANTT, 2017b).

⁷ *Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas* (BRASIL, 2017).

⁸ II Reunião Bilateral Brasil e Venezuela dos Organismos Nacionais Competentes para Aplicação do ATIT (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E VENEZUELA DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 1997).

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 (ANTT, 2017g).

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 no ano de 2017 (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E ARGENTINA..., 2017; REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA BILATERAL BRASIL E PARAGUAI, 2017), isto é, a criação de uma *Autorização de Viagem de Transporte de Carga Própria*. Ressalta-se que, em 2019, foi emitida a Resolução ANTT nº 5.840/2019, que prevê essa autorização, denominada *Autorização de Transporte Rodoviário de Carga Própria* (ANTT, 2019f). Sendo assim, a proposta apresentada neste relatório tem como base os termos da legislação brasileira para esse tipo de transporte e de cada uma das demais legislações avaliadas como mais adequadas a esse transporte.

Dessa forma, sugere-se que o procedimento para a concessão da *Autorização de Viagem de Transporte de Carga Própria* se dê pela solicitação, feita pela pessoa física ou jurídica à autoridade competente do país cuja jurisdição pertença à empresa requerente, que, por sua vez, encaminhará a solicitação ao país de destino (e/ou de trânsito, se for o caso). Conforme exposto na Resolução ANTT nº 5.840/2019, a solicitação deve conter:

- I. Informações do importador e exportador;
- II. Origem e destino da operação;
- III. Quantidade aproximada de viagens;
- IV. Ponto(s) de fronteira a ser(em) utilizado(s) durante o percurso;
- V. Descrição da carga a ser transportada, tanto na ida quanto no regresso; e
- VI. Relação dos veículos, de categoria particular, próprios ou que estejam na posse do requerente (ANTT, 2019f).

Além desses documentos previstos na legislação brasileira, sugere-se que a solicitação também deva incluir:

- I. Documento que comprove a existência legal da empresa em seu país de origem
- II. Cópia da nomeação de seu representante legal, ou certificado desta outorgada por organismo competente
- III. Cópia da *Apólice de Seguro Internacional* com cobertura a terceiros não transportados (*Carta Verde*)
- IV. Cópia do CITV (ANTT, 2019f).

Ademais, conforme colocado na Resolução ANTT nº 5.840/2019, a regularidade da posse dos veículos deve ser comprovada mediante a comprovação de contrato de comodato, aluguel, arrendamento ou afins, segundo disposto na legislação de cada Estado-Parte (ANTT, 2019f).

Ainda, tratando-se da Resolução ANTT nº 5.840/2019, o inciso 4º do art. 19 indica que:

§ 4º A comprovação de transporte rodoviário internacional de carga própria dar-se-á mediante a verificação das seguintes situações:

I - transporte de mercadorias efetuado pelo adquirente em seu próprio veículo;

II - trânsito de mercadorias para venda fora do estabelecimento em veículo do próprio remetente ou na posse; e

III - transferências de mercadorias entre estabelecimentos do mesmo titular (ANTT, 2019f, não paginado).

Além disso, deverá ser apresentada a 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. Quanto à vigência da Autorização, recomenda-se o prazo de cinco anos.

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*.

Para os países que não fazem parte do ATIT, entretanto possuem acordos bilaterais com o Brasil, não será necessário realizar modificações para aqueles que contemplam regulamentação desse 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.

Em relação ao Suriname, Equador e Colômbia, que não são signatários do ATIT e não possuem acordos bilaterais de transporte internacional com o Brasil, recomenda-se que a realização de possíveis acordos contemple a utilização da *Autorização de Viagem de Transporte de Carga Própria*.

2.9 AUTORIZAÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE PRÓPRIO DE PASSAGEIROS

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

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 autorizatária ou com o transportador” (ANTT, 2015b, não paginado). O elemento mais importante dessa definição é a ausência de fins comerciais.

O Uruguai – em Reunião Bilateral com o Brasil, ocorrida nos dias 20 e 21 de julho de 2017 na cidade de Jaguarão – questionou à ANTT sobre a existência de autorização específica para o transporte próprio de passageiros no que tange à documentação de porte obrigatório que permita o ingresso desse tipo de viagem. Ademais, a delegação uruguaia demonstrou preocupação quanto a possíveis acidentes envolvendo esses veículos (REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DEL LIII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR, 2018).

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 (REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DEL LIII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR, 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 (REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR”, 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 (REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DEL LIII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR, 2018), constata-se a importância da harmonização, bem como do aprimoramento da regulação sobre o transporte internacional próprio de passageiros e que essa 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 nesse 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 as 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 (REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR”, 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 é possível 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* (REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR”, 2018).

O Equador estabelece que a modalidade de transporte próprio, prevista na Resolução CAN nº 837/2019, no país aplica-se não somente a cargas, mas também a passageiros. Ademais, apesar de a CAN não dispor sobre o transporte próprio de passageiros, a Resolução da Agencia Nacional de Tránsito (ANT) nº 78/2018 estabelece que é necessária uma autorização para esse tipo de transporte, o qual não pode ter caráter público ou comercial. Além disso, a ANT disponibiliza um formulário para a obtenção da Licença Complementar Especial para o transporte internacional por conta própria (ANT, 2018). No formulário, o solicitante deve informar dados pessoais como nome, endereço, número de telefone, correio eletrônico, número do RUC, entre outros, além da placa do veículo ao qual se solicita a autorização.

Por fim, observou-se que 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 (REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DEL LIII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR, 2018):

- I. Dados do responsável pelo transporte: nome, *Carteira Nacional de Habilitação* (CNH) e CPF
- II. Dados dos passageiros: nomes, CPF e nacionalidades
- III. Dados do CRLV: 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 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.

Além disso, em relação à Colômbia, ao Equador e ao Suriname – que não fazem parte do ATIT e tampouco possuem acordos bilaterais com o Brasil em matéria de transporte internacional –, a regulamentação proposta ao transporte de passageiros deve ser incorporada nos eventuais acordos de transporte terrestre firmados com o País.

2.10 AUTORIZAÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE POR CONTÊINERES

Cumprando, 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.

Para os efeitos dessa proposta de harmonização, será adotada a definição de *container* exposta no anexo I, art. 1º, parágrafo 7 do ATIT, transcrita a seguir 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 lacres, 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). A CAN, de maneira semelhante, adota uma definição para contêiner similar à do ATIT, porém não regulamenta especificamente o transporte internacional por contêineres.

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), um documento de legislação de trânsito, com prazo de validade de no máximo um ano (CONTRAN, 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, na qual se verifica uma 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) 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 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.

No Equador, segundo informaram as autoridades competentes, o tema está sujeito às disposições da ISO 6346 (ISO, 1995), que trata da identificação e codificação de contêineres segundo suas características físicas. Essa norma não define limites específicos de pesos e dimensões, apontando apenas como devem ser identificados os contêineres em cada caso.

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, ainda, 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 m (FRANCE, 2017).

A Colômbia define que os veículos que transportam contêineres devem ser equipados com dispositivos de fixação, manuais ou automáticos, que não permitem deslocamento dos contêineres em qualquer direção na plataforma do veículo. Esse mecanismo de fixação deve resistir aos esforços de frenagem, curvas, acelerações, manobras prematuras e vibrações geradas pelo estado da rodovia.

Por fim, verifica-se que o Mercosul, o Uruguai, o Paraguai, o Suriname e o Equador não determinam em suas respectivas disposições normativas diretrizes voltadas para o transporte de cargas por contêineres.

2.10.2 Proposta de harmonização

Com base no exposto, e visando estabelecer uma prática que implemente a 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 tange 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 acrescer 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. Por fim, quanto ao Suriname, à Colômbia e ao Equador, que não são signatários do ATIT e tampouco possuem acordos bilaterais sobre transporte internacional com o Brasil, recomenda-se a formulação de um acordo no mesmo formato.

2.11 AUTORIZAÇÕES RELATIVAS A CARGAS FORA DAS DIMENSÕES PADRÃO

Após analisar as normativas nacionais e internacionais, considera-se necessária a harmonização das autorizações relativas a cargas fora das dimensões padrão, bem como das exigências para a obtenção dessa autorização. No TED nº 2/2016, observou-se que os Estados signatários do ATIT manifestaram estar de acordo sobre a necessidade de se exigir uma autorização para o transporte de cargas fora das dimensões padrão, apesar de o acordo não regulamentar tal autorização. Todavia, entre países que regulam a autorização, são encontradas variações nos limites de dimensões e peso sujeitos à concessão da licença. Ademais, constatou-se que não é unanimidade entre os Estados que se exija tal licença no transporte internacional. Sendo assim, sugere-se a harmonização, com o intuito de evitar discrepâncias na realização desse transporte, em razão das suas particularidades, bem como para proporcionar uniformidade, rapidez e facilidade nos procedimentos aduaneiros e nas fiscalizações.

2.11.1 Situação atual

No que diz respeito às autorizações relativas a cargas fora das dimensões padrão, o ATIT, a União Europeia e o Suriname não as regulamentam. Já a CAN, através da Decisão CAN nº 837/2019, determina que, para o transporte de mercadorias indivisíveis, cujo volume ou peso exceda os limites permitidos, é necessária a requisição de uma autorização específica ao órgão nacional competente dos Países-Membros pelos quais essa operação será realizada. O transporte e a circulação desse tipo de carga devem ser regidos pela legislação doméstica de cada um desses países que fizer parte da rota (CAN, 2019). Ainda no âmbito internacional, o Mercosul, mediante a Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008, estabelece o *Acordo sobre Pesos e Dimensões para veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas*. Essa resolução determina que o transporte em questão somente pode ser admitido a partir de uma concessão prévia de autorizações especiais emitidas pelas autoridades competentes, tendo como base as regras vigentes no país pelo qual se transita (MERCOSUL, 2008).

O Brasil, por sua vez, estabelece a necessidade de autorização prévia para o transporte de carga fora das dimensões padrão através da Resolução DNIT nº 1/2016, na qual também ficam estabelecidos os limites máximos. Além disso, a legislação brasileira, a partir do Decreto nº 7.282/2010, dispõe sobre a execução do *Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas* (BRASIL, 2010). Já na Argentina, o acordo é incorporado em seu ordenamento jurídico pela Resolução ST nº 197/2010, ao passo que a obrigatoriedade de autorização especial para o transporte de cargas e veículos com excesso de peso ou dimensões é assinalada na Resolução ST nº 444/1992 (ARGENTINA, 1992, 2010).

O Paraguai, com fundamento na Lei nº 5.016/2014, determina que, excepcionalmente, em caso justificado, as autoridades competentes poderão autorizar a circulação de veículos que excedam dimensões padrão, tomadas as precauções necessárias (PARAGUAY, 2014). Além disso, assim como os demais países do Mercosul, a legislação uruguaia também indica a necessidade de autorização para o transporte de cargas fora das dimensões padrão. Isso se dá através do *Regulamento Nacional de Circulação Viária* (Decreto nº 118/1984), que prevê a necessidade da expedição de licenças de caráter provisório nos casos especiais de veículos com características distintas das usuais (URUGUAI, 1984).

No âmbito doméstico boliviano, a Lei Geral nº 165/2011 determina que são obrigatórias as licenças especiais para operadores que transportam cargas com excesso de peso e dimensões, e a emissão fica a cargo da autoridade competente no âmbito central (BOLIVIA, 2011). A Lei de Cargas nº 1.769/1997, por sua vez, indica dois tipos de licença, uma para excesso de peso e outra para excesso de dimensões, sendo ambas divididas em duas categorias cada. Ademais, os dois tipos de solicitação devem ser apresentados ao Servicio Nacional de Caminos (BOLIVIA, 1997). No que diz respeito ao Chile, o Decreto nº 158/2015 determina o peso máximo dos veículos que podem circular pelas vias públicas, estabelecendo que, para realizar a solicitação de autorização para o transporte de maquinário ou outro objeto que esteja acima dos limites de peso permitidos, faz-se necessário requerer, com antecedência, à Dirección de Vialidad, a autorização para realizar essa operação (CHILE, 2015). O Decreto nº 1.901/2003, por sua vez, estabelece exceções ao limite de peso para veículos que transportem máquinas ou outros objetos indivisíveis, modificando o Decreto nº 158/2015 (CHILE, 2003).

A Guiana, através do capítulo 51:02 das *Leis da Guiana*, art. 103, autoriza estabelecer condições atípicas, nas quais artigos excepcionalmente pesados ou superdimensionados podem ser transportados por estrada, não estipulando as circunstâncias necessárias para que tal operação possa ocorrer (GUYANA, 1940). Ademais, o *Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana* prevê a necessidade de autorizações especiais para esse tipo de transporte (BRASIL, 2005). Já a Guiana Francesa, a partir do *Código da Estrada*, alterado pelo Decreto nº 16/2017, determina que o transporte de mercadorias, máquinas ou veículos de natureza especial, devido ao excesso de dimensões em relação aos limites impostos, deverão estar sujeitos à autorização prévia, a ser emitida por despacho do prefeito do departamento do local de partida (FRANCE, 1921, 2017).

A normativa peruana conta com o Decreto Supremo MTC nº 2/2005, o qual indica a necessidade de autorização especial prévia, emitida pelo Ministerio de Transportes, para os veículos que ultrapassam o limite de peso bruto em consequência de uma carga (divisível ou indivisível), não sendo permitido exceder limites de peso por eixo estabelecido por legislação (PERU, 2005). Além disso, algumas exceções são estabelecidas na Resolução Diretorial MTC

nº 2.226/2008 (que aprova a Diretiva MTC nº 8/2008), aplicável aos veículos registrados no Provias Nacional (PERU, 2008). Por fim, através da VIII Reunião Bilateral Brasil e Peru dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT, de 23 a 24 de novembro de 2017, as delegações brasileira e peruana concordaram em salientar que qualquer operação especial de transporte deve ser acompanhada de uma autorização especial, concedida pela autoridade nacional competente do país em trânsito (ANTT, 2017b).

Já a Venezuela, em âmbito doméstico, possui o *Regulamento da Lei de Trânsito Terrestre* (1998), o qual define que poderá ser autorizada, em casos estritamente excepcionais, a circulação de veículos de carga que excedam as dimensões ou pesos estabelecidos nas normas venezuelanas (VENEZUELA, 1998a). Na esfera internacional, há a *Lei Aprovatória do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga*, celebrada entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Venezuela, em que fica definido que ambos os países poderão permitir a circulação de veículos cujas características, ou as de suas cargas, sejam especiais ou diferentes das estabelecidas nas respectivas legislações, com prévia tramitação das correspondentes autorizações especiais pelas autoridades competentes (VENEZUELA, 1998b). Por fim, a partir da VII Reunião Bilateral Brasil - Venezuela, dos Organismos Nacionais Competentes para Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga (de 8 a 9 de outubro de 2007), fica estabelecido, no anexo V, o procedimento necessário para a autorização para a circulação de veículos com cargas indivisíveis e/ou medidas excepcionais (ANTT, 2007a).

Na Colômbia, a Lei nº 769/2002 dispõe que é de responsabilidade do Ministerio de Transporte o estabelecimento das licenças referentes ao transporte de cargas fora das dimensões padrão (indivisíveis, extrapesadas e extradimensionadas), além das especificações que devem possuir os veículos que irão transportá-las (COLOMBIA, 2002), de forma que o procedimento para obtê-las está descrito na Resolução MINTRANSPORTE nº 4.959/2006. Essa resolução também afirma que, caso tal operação de transporte envolva cruzar fronteiras, as decisões da CAN sobre transporte internacional deverão ser levadas em consideração (COLOMBIA, 2006). Já o Equador, através do Decreto Supremo nº 1.351/1964 (*Ley de Caminos*) determina a necessidade de um certificado de operações especiais para o transporte de cargas indivisíveis que excedam os pesos e as dimensões máximos estabelecidos na legislação, que terá vigência apenas para a viagem para a qual foi outorgado. Ademais, o art. 58 do mesmo decreto afirma que as legislações internacionais sobre regulamentações de trânsito são incorporadas à respectiva lei (ECUADOR, 1964).

Por fim, a Tabela 3 demonstra os países e os organismos estudados que regulamentam uma autorização especial para o transporte de cargas fora das dimensões padrão.

	ATT	CAN	MERCOSUL	UNIÃO EUROPEIA	BRASIL	ARGENTINA	BOLÍVIA	CHILE	GUIANA	GUIANA FRANCESA	PARAGUAI	PERU	URUGUAI	VENEZUELA	SURINAME	COLÔMBIA	EQUADOR
Autorização especial para o transporte de cargas fora das dimensões padrão		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X

Tabela 3 – Autorizações relativas ao transporte de cargas fora das dimensões padrão

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

Percebe-se, portanto, que a maioria dos países estudados prevêem a necessidade de uma autorização especial para o transporte de cargas fora das dimensões padrão, porém, com grande disparidade quanto aos requisitos mínimos exigidos (em alguns casos não são mencionados), limites extradimensionais estabelecidos e prazos de vigência; evidenciando a necessidade de uma padronização para a autorização desse tipo de operação que por sua própria natureza já apresenta particularidades.

2.11.2 Proposta de harmonização

Com base no que foi exposto na seção anterior, e visando estabelecer uma prática que implemente uniformização da documentação a ser exigida no caso do transporte de cargas fora das dimensões padrão, sugere-se que a legislação brasileira seja utilizada como base para a harmonização da temática apresentada, dado que foi considerada a legislação mais completa sobre o tema. A sugestão tem como fundamento a previsão, pela legislação brasileira, de que o transporte de cargas fora das dimensões padrão seja feito somente após a obtenção da AET, conforme expresso na Resolução DNIT nº 01/2016.

Segundo essa resolução, as cargas com excessos laterais “[...] deverão ser colocadas em equipamentos, cujas larguras sejam compatíveis com a segurança de trânsito, observando-se a Resolução CONTRAN nº 520/2015 ou outra que venha a substituí-la.” (DNIT, 2016, não paginado). Já para as cargas com excessos verticais, a AET somente será fornecida “[...] se comprovado analiticamente que o equipamento de transporte é adequado, tendo em vista sua altura e equilíbrio em relação ao solo.” (DNIT, 2016, não paginado), podendo ser requisitada a apresentação de tal documentação comprobatória pela autoridade competente.

Caso a carga esteja com excesso de peso, é definido que:

Art. 8º - A distribuição de peso no(s) eixo(s) ou linha(s) de eixo(s) do conjunto transportador ou veículo especial⁹, que será transmitido às superfícies das vias públicas, deverá estar de acordo com as especificações técnicas do fabricante e

⁹ Veículo especial é aquele que possui características específicas, destinado ao transporte de cargas indivisíveis excedentes em peso e/ou dimensões, assim como os dotados de equipamentos para prestação de serviço especializado, que se configurem como carga permanente, tais como: guindastes, máquinas perfuratrizes, usinas ou subestação móveis, semirreboque extensivo, caminhão *Munk* ou guindauto, entre outros (DNIT, 2016).

atender aos limites máximos de peso bruto por eixo, linha de eixo ou conjunto de eixos, conforme permitido [...]. (DNIT, 2016, não paginado).

A AET é fornecida, para o trânsito diurno, aos veículos ou conjunto de veículos responsáveis pelo transporte de carga indivisível, excedente em peso e/ou dimensões, ou ainda veículos especiais, respeitando os limites de:

- I - comprimento total: até 30,00 m (trinta metros);
- II - largura total: até 3,20 m (três metros e vinte centímetros);
- III- altura total: até 4,40 m (quatro metros e quarenta centímetros);
- IV- Peso Bruto Total Combinado - PBTC: 57,0 t (cinquenta e sete toneladas),,
- V - distribuição de peso bruto por eixo ou conjunto de eixos, de acordo com o artigo 8º desta Resolução (DNIT, 2016, não paginado).

Ademais, caso o Peso Bruto Total (PBT) do reboque ou semirreboque seja superior a 150 t e inferior a 288 t, a AET deve ser submetida à análise da autoridade competente. Caso o PBT seja superior a 288 t, deverá ser realizado um *Estudo de Viabilidade Estrutural (EVE)*¹⁰ de todas as Obras de Arte Especiais (OAEs)¹¹ que constam ao longo do itinerário a ser percorrido. O EVE deve ser executado por uma empresa especializada de engenharia e submetido à autoridade competente. As especificações do EVE estão descritas no inciso 1º do art. 9º do primeiro anexo da Resolução DNIT nº 01/2016. Ressalta-se que a operação de transporte da carga com PBT superior a 288 t deverá ser acompanhada pelos técnicos responsáveis pelo EVE, os quais emitirão o *Lauda Técnico de Acompanhamento (LTA)*¹².

O requerimento da AET deve ser feito de forma *on-line*, somente por transportadores (pessoa física ou jurídica responsável pelo transporte da carga) ou embarcadores (proprietário da carga conforme nota fiscal) (DNIT, 2016), à autoridade competente do país de destino, a qual deverá encaminhar a solicitação – após ter comprovado o atendimento aos requisitos mínimos – à autoridade competente do país de destino e/ou trânsito da carga. Quanto aos requisitos que devem ser informados na solicitação, destaca-se a VII Reunião Bilateral Brasil - Venezuela, dos Organismos Nacionais Competentes para Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, na qual ficou estabelecido, no anexo V, o procedimento necessário para a autorização do transporte com cargas indivisíveis e/ou medidas excepcionais entre os dois países (ANTT, 2007a).

Com base na Resolução DNIT nº 1/2016, no anexo V da reunião supracitada e nas demais legislações nacionais sobre o tema, sugere-se que a solicitação para a autorização de transporte de cargas fora das dimensões padrão deve conter as informações do veículo, como

¹⁰ EVE é o estudo da capacidade portante das OAEs existentes ao longo de determinado itinerário, para fins de viabilização ou não da passagem de Conjunto Transportador com Peso Bruto Total Combinado (PBTC) acima de determinados limites. Compreende a análise das características estruturais e do estado de conservação das OAEs e, quando for o caso, do seu projeto e memória de cálculo. No relatório final deverão constar indicações das providências que precisam ser tomadas para possibilitar o transporte (DNIT, 2016).

¹¹ OAEs são aquelas obras que pertencem ao conjunto de itens da infraestrutura rodoviária e ferroviária, essencialmente, pontes, túneis e viadutos.

¹² LTA é o documento de responsabilidade da empresa encarregada pela elaboração do EVE, elaborado com base no acompanhamento técnico do transporte, reportando como foram atendidas as recomendações relacionadas à passagem do conjunto transportador sobre as obras de arte, como as estruturas se comportaram durante a transposição, se houve alguma ocorrência com efeito prejudicial à capacidade portante das OAEs, devendo conter o LTI, quando forem identificadas as necessidades, sugerindo a liberação ou não das obras para um possível novo transporte com carregamento com as mesmas características do transporte em questão (DNIT, 2016).

a placa e os números do *Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM)* dos veículos declarados e do *Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC)*, para o caso brasileiro (DNIT, 2016). Para os demais países, são requeridos o *Certificado de Registro do Veículo* utilizado no transporte e o documento que comprova a propriedade do veículo pelo transportador.

Além disso, tendo em vista que o requerimento deverá ser aprovado também pelas autoridades competentes dos países de destino e trânsito da operação de transporte e que a infraestrutura viária de cada país possui capacidade e particularidades próprias, sugere-se que as seguintes informações adicionais sejam fornecidas no ato da solicitação:

- » Características técnicas do veículo ou combinação veicular
- » Medidas do veículo ou combinação veicular
- » Peso bruto máximo e peso sobre os eixos
- » Características da carga a ser transportada
- » Data e horário em que se iniciará o transporte
- » Rota do traslado
- » *Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil.*

Em relação à vigência da AET, conforme a Resolução DNIT nº 01/2016 (DNIT, 2016), sugere-se o prazo de validade um ano aos conjuntos transportadores quando transportando carga indivisível, excedente em peso e/ou dimensões, ou veículos especiais, respeitados os limites máximos de peso e dimensões exibidos anteriormente. Caso o veículo exceda esses limites, a AET passa a ter um prazo de validade de 90 dias, sendo o documento válido para apenas uma viagem com rota definida, incluindo o retorno do veículo e os equipamentos utilizados na execução do transporte. Esse prazo pode ser prorrogado por igual período, caso o tempo necessário para concluir o transporte seja superior a 90 dias.

Cabe ressaltar que cada país deve definir seus próprios limites extradimensionais para as situações previstas nesta proposta de harmonização, dado que estes estão intimamente ligados às características da infraestrutura viária de cada país.

2.11.3 Impacto

Tendo em vista que, no âmbito do ATIT, não há regulação sobre a temática, deve-se acrescentar ao acordo a obrigatoriedade de uma autorização especial para transportar cargas fora das dimensões padrão, respeitando as especificações apresentadas no tópico anterior, as quais estão baseadas na legislação brasileira. 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. Por fim, quanto ao Suriname, à Colômbia e ao Equador, países que não são signatários do ATIT e tampouco possuem acordos bilaterais no que concerne ao transporte internacional com o Brasil, recomenda-se que a formulação de acordos com esses países aborde os pontos expostos na seção 2.11.2.

2.12 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 nos projetos anteriores, 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 são 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 MIC, a CNH, o seguro e o CITV deveriam ser obrigatórios.

Ademais, em relação ao documento de habilitação, na Reunião Extraordinária dos Organismos de Aplicação do ATIT (ANTT, 2020a), realizada em 22 de abril de 2020, definiu-se que, de acordo com o disposto no art. 9º do ATIT, serão reconhecidas mutuamente as prorrogações dos prazos de vigência das carteiras de habilitações definidas pelos países signatários do acordo. De maneira similar, na Reunião Extraordinária Virtual Argentina-Brasil dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do ATIT (ANTT, 2020b), realizada em 2 de abril de 2020, havia-se acordado o reconhecimento mútuo da normativa interna de cada país em relação ao prazo da validade do documento de habilitação – *Carteira Nacional de Habilitação* (CNH) no Brasil e *Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional* (LiNTI) na Argentina. Esse último acordo possui vigência de 60 dias a partir de 6 de abril de 2020.

2.12.1 Situação atual

O ATIT, em que pese a 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, estando 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, de forma não explícita, 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 Originária; *Carta de Porte Internacional por Carretera* (CPIC); *Certificado da Habilitação dos Veículos de Transporte*; *Manifesto Internacional de Carga* (MIC); licença para conduzir o veículo; e *Apólice Andina de Seguro* (CAN, 2019).

O Mercosul define na Resolução Mercosul/GMC nº 34/2019 que para o transporte de mercadorias, são obrigatórios:

Art. 1º - Aprovar os seguintes “Documentos de porte obrigatório no transporte rodoviário de passageiros e de cargas”:

- Autorização da empresa e habilitação do veículo (licenças). (1)

- Certificado de apólice única de seguros de responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados (Acordo 1.41 - XV Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul). (2)
- Certificado de apólice única de seguros de responsabilidade civil por danos à carga transportada (Acordo 1.67 – XVI Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul). (2) (4)
- Certificado de inspeção técnica veicular. (5)
- Carta de porte internacional (CRT).
- Manifesto internacional de carga/Declaração de trânsito aduaneiro internacional (MIC/DTA). (3)

(1) Para o tráfego e de acordo com o tipo de licença correspondente, exceto nos casos em que bilateral ou multilateralmente tenham-se acordado outros procedimentos de controle que não requeiram seu porte e exibição.

(2) Exceto se existir um sistema de verificação substitutiva acordado pelos países signatários dos Acordos em matéria de tráfego.

(3) A documentação alternativa que o organismo de aplicação de cada país determinar, para o trecho de origem à fronteira, nos casos em que o despacho da mercadoria não é realizado em origem. (Entre eles pode estar a fatura comercial ou a nota de remissão).

(4) Não exigido pela Argentina e o Paraguai aplica reciprocidade.

(5) O aval técnico, se corresponder, no caso de certos veículos especiais (MERCOSUL, 2019, p. 1-2).

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 como 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.

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 a documentação do veículo, o CITV e a habilitação do motorista.

O Suriname, país não signatário do ATIT, determina a necessidade de uma permissão do Ministério de Obras Públicas e Tráfego – atual Ministério de Transporte, Comunicação e Turismo – para transportar cargas ou passageiros em vias terrestres. Além disso, para o

transporte de carga, é necessário portar o formulário denominado *Documento Único* (do holandês – *Enig document*, tradução nossa) – o qual é análogo ao CRT.

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

A Tabela 4 apresenta a relação de documentos tidos como de porte obrigatório para cada país/organismo observada nos relatórios comparativos. Ressalta-se que as nomenclaturas dos documentos utilizados por cada país diferem. Dessa forma, na tabela, foram adotadas nomenclaturas-padrão. Conforme a legenda explicitada na Tabela 4, os países que exigem documentos cuja nomenclatura não siga o padrão estabelecido, mas que tenham função equivalente à dos documentos listados, serão devidamente indicados com a 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 4 – Legenda da tabela de documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Item	ATIT	CAN	Mercosul	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana ¹³	Guiana Francesa ¹⁴	Paraguai	Peru ¹⁵	Uruguai	Venezuela
Apólice de seguro													
Autorizações para os serviços ocasionais													
Cartão de identificação do veículo													
<i>Certificado de habilitação dos veículos de transporte</i>													
CRT													
Descrição de veículos habilitados													
Documentação do veículo													
Documentação específica para cada tipo de transporte													
<i>Documento Aduaneiro Único (DAU)</i>													
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													
<i>Registro Único de Transporte Automotor (RUTA)</i>													
Cópia autenticada da Tarifa de Pedágio													

Tabela 5 – Documentos obrigatórios para o transporte de cargas
 Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

¹³ Documentação definida no *Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana* e na I Reunião Bilateral Brasil e Guiana, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros.

¹⁴ Documentação definida 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*.

¹⁵ Documentação parcialmente definida na VIII Reunião Bilateral Brasil e Peru dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT.

2.12.2 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, CRT, MIC/DTA, Descrição e Documentação dos Veículos Habilitados, Apólice de seguro (nos padrões definidos pelo acordo) e Licença para conduzir.

Durante a referida 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* a exigência, 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. CRT
- IV. 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.

A Tabela 6 apresenta os documentos para o transporte de carga segundo a proposta de harmonização, demonstrando os países que os instituem como obrigatórios em sua legislação interna (em verde), os que possuem documentos obrigatórios semelhantes (em bege) e os que não definem como obrigatório (em vermelho).

Item	ATIT	CAN	Mercosul	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana ¹⁶	Guiana Francesa ¹⁷	Paraguai	Peru ¹⁸	Uruguai	Venezuela	Suriname	Colômbia	Equador
Apólice de seguro																
CITV																
CRT																
Descrição de veículos habilitados																
Documentação dos veículos																
DTA																
Habilitação do motorista																
Licença Complementar																
Licença Originária																
MIC																

Tabela 6 – Documentos harmonizados de porte obrigatório para o transporte de cargas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

2.12.3 Impacto

Considerando que os documentos de porte obrigatório não são estabelecidos de forma clara no ATIT, sua modificação mostra-se 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, a Guiana Francesa e a Venezuela, que deverão refletir o que for incorporado ao ATIT. Já no caso do Suriname, da Colômbia e do Equador – que não são signatários do ATIT e não possuem acordos bilaterais firmados com o Brasil a respeito da temática do transporte internacional – sugere-se a formulação de um acordo que contemple os documentos de porte obrigatório listados na seção anterior.

2.13 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, a Argentina, a Bolívia e o Paraguai apresentaram problemas relacionados ao tema, assim como o Peru e o Chile. Os três primeiros países, através dos seus respectivos órgãos reguladores, expressaram as dificuldades comuns ao transporte de passageiros. A Bolívia também relata que a Argentina

¹⁶ Documentação definida no *Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana* e na I Reunião Bilateral Brasil e Guiana, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros.

¹⁷ Documentação definida 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*.

¹⁸ Documentação parcialmente definida na VIII Reunião Bilateral Brasil e Peru dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT.

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 de trânsito, sendo aqueles exigíveis no âmbito do ATIT e esses no âmbito da legislação nacional de cada país.

2.13.1 Situação atual

Para os documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros, tendo novamente por base o conteúdo desenvolvido nos relatórios comparativos, 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 (2019) define, em sua Decisão nº 837/2019, de forma não explícita, os seguintes documentos: (i) Licença Originária de Prestação de Serviços, (ii) Licença Complementar de Prestação de Serviços, (iii) *Certificado de Habilitação do Veículo*, (iv) *Apólice Andina de Seguro*, (v) *Certificado de Habilitação* da empresa de transporte, (vi) licença para conduzir e (vii) lista de passageiros.

O Mercosul define na Resolução Mercosul/GMC nº 34/2019 que, para o transporte de passageiros, são obrigatórios:

Art. 2º - Aprovar os seguintes documentos de porte obrigatório para o transporte rodoviário de passageiros:

- Autorização da empresa e habilitação do veículo (licenças). (1)
- Certificado de apólice única de seguros (passageiros e suas bagagens e responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados) (Acordo 1.41 - XV Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul). (2)
- Certificado de inspeção técnica veicular.
- Lista de passageiros. (3)

(1) Para o tráfego e de acordo com o tipo de licença correspondente, exceto nos casos em que bilateral ou multilateralmente tenha-se acordado outros procedimentos de controle que não requeiram seu porte e exibição.

(2) Exceto se existir um sistema de verificação substitutiva acordado pelos países signatários no tráfego.

(3) Para o caso de serviços ocasionais em circuito fechado ou outros nos quais se acorde bilateralmente (MERCOSUL, 2019, p. 1-2).

Ademais, a resolução estabelece que, entre os documentos de porte obrigatório no transporte internacional de passageiros por rodovia, inclui-se a lista de passageiros no caso de “serviços ocasionais em circuito fechado ou outros nos quais se acorde bilateralmente” (MERCOSUL, 2019, p. 2).

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 uma 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.

Por fim, não foram identificadas normativas ou diretrizes que abordem esse subtema nas legislações da Argentina, do Chile, da Colômbia e do Equador.

A Tabela 7 contempla a relação dos documentos considerados como de porte obrigatório para o transporte de passageiros por cada país/organismo observada nos projetos anteriores. Ressalta-se que as nomenclaturas dos documentos utilizados por cada país diferem. Dessa forma, nessa Tabela foram adotadas nomenclaturas-padrão. Conforme a legenda, explicitada na Tabela 6, os países que exigem documentos cuja 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 7 – Legenda da tabela de documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

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

Tabela 8 – Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

2.13.2 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 se fundamenta 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 (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 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.

A Tabela 9 apresenta os documentos para o transporte de passageiros segundo a proposta de harmonização, demonstrando os países que os instituem como obrigatórios em sua legislação interna (verde), que possuem documentos obrigatórios semelhantes (bege) e os que não definem como obrigatório (vermelho).

Item	ATIT	CAN	Mercosul	Brasil	Argentina	Bolívia ¹⁹	Chile	Guiana ²⁰	Guiana Francesa ²¹	Paraguai	Peru ²²	Uruguai ²³	Venezuela	Suriname	Colômbia	Equador
Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil																
Autorizações dos serviços ocasionais																
Documentação dos veículos habilitados																
CITV																
Habilitação do condutor																
Licença Complementar																
Licença Originária																
Relação de passageiros (apenas para viagens ocasionais)																
CRT/MIE-DTA																

Tabela 9 – Documentos harmonizados de porte obrigatório para o transporte de passageiros

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

2.13.3 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, a Guiana Francesa e a Venezuela, que deverão refletir o que for incorporado ao ATIT. Ademais, em relação ao Suriname, à Colômbia e ao Equador, sugere-se que a eventual realização de um acordo bilateral com o Brasil no âmbito do transporte internacional terrestre de passageiros contemple os documentos de porte obrigatórios definidos no item 2.13.3

2.14 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. Destaca-se que a diversificação das modalidades de contratação se mostra essencial para que mais empresas de transporte estejam aptas a

¹⁹ Documentação definida na XV Reunião Bilateral Brasil-Bolívia dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do ATIT.

²⁰ Documentação definida na I Reunião Bilateral Brasil e Guiana dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros.

²¹ Documentação definida no *Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros*.

²² Documentação em parte definida na VIII Reunião Bilateral Brasil e Peru dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT.

²³ Documentação definida na XXII Reunião Bilateral Brasil - Uruguai, dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do ATIT.

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 em 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.

2.14.1 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 de contrato de *leasing*.

A CAN, de maneira similar, estabelece que, para o transporte internacional de passageiros por rodovia, é possível a habilitação de veículos que estão sob arrendamento mercantil (*leasing*), e tais veículos serão permitidos nos Países-Membros, pelos quais passaram em regime de admissão temporária pelo tempo que for indicado no contrato. O Mercosul, em contrapartida, não aborda o assunto em questão.

A legislação argentina reconhece apenas o disposto no ATIT, prevendo apenas o contrato de *leasing*. Essa 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, o contrato de locação financeira é definido como aquele em que há a concessão de bens que ainda pertencem à empresa arrendadora, porém estabelecendo-se a opção de compra pelo arrendatário (UE, 2009). Na Guiana não há regulamentação do subtema.

O Uruguai apenas prevê o arrendamento de ônibus e micro-ônibus para realização do transporte de passageiros (URUGUAY, [201-]). De maneira semelhante, a Colômbia reconhece que o Serviço Público de Transporte Terrestre Automotor de Passageiros por Rodovia pode ser realizado por veículos de terceiros sob arrendamento mercantil (*leasing*) (COLOMBIA, 2001). Já o Paraguai autoriza, para empresas de transporte de passageiros nacionais e internacionais, a implementação de contratos de *leasing* celebrados por instrumentos privados e com vigência de até seis meses (DINATRAN, 2005).

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, venezuelana, surinamesa e equatoriana não versam sobre as formas de contrato admitidas para o transporte de passageiros de forma clara.

2.14.2 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. Desse 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).

2.14.3 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 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 acordo. Já em relação ao Suriname, à Colômbia e ao Equador, que não são signatários do ATIT e não possuem um acordo bilateral em matéria de transporte internacional com o Brasil, recomenda-se a realização de um acordo que reflita as eventuais mudanças no ATIT, conforme explicitado anteriormente.

2.15 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 as 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. Nesse sentido, a Resolução Mercosul/GMC nº 54/2018 institui o “Regime de identificação de bagagens aplicável aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros”, que consiste em um sistema de controle de bagagens com rótulos para volumes despachados em compartimento e para bagagens de mão.

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. Quanto ao conceito de bagagens, a Resolução Mercosul/GMC nº 54/2018 define que:

Trata-se de todo volume fechado, de valor declarado ou não, que um passageiro transporte consigo. Considera-se bagagem de mão aquela que o passageiro transporta junto à sua pessoa e bagagem despachada em compartimento aquela cuja custódia o passageiro confere à empresa de transporte em caráter de depósito acessório ao contrato de transporte (MERCOSUL, 2018, p. 2).

2.15.1 Situação atual

Conforme salientado anteriormente, o ATIT não aborda esse subtema, enquanto o Mercosul apenas estabelece o 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.

A CAN, por sua vez, define apenas que as transportadoras autorizadas podem realizar, de forma complementar, o transporte internacional de encomendas e pacotes postais. Esse serviço é restrito a veículos autorizados e registrados.

Em relação ao transporte de bagagens e encomendas, os países 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 30 kg (além de 5 kg no porta-embrulhos), no Peru é de 20 kg, na Argentina de 15 kg e na Guiana não há especificação de limite de peso. Na Bolívia, no Paraguai e no Equador 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, o Brasil, a Argentina, o Peru e a 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 valor das indenizações por danos e extravios de bagagem precisa ser revisto, uma vez que era calculado com base no coeficiente tarifário, o qual foi revogado pela Deliberação ANTT nº 955/2019 (ANTT, 2019d). Até a publicação do presente documento, essa questão não foi solucionada. Por fim, Bolívia, Guiana, Paraguai, Equador e Uruguai não definem normas para as indenizações.

Na XVI Reunião Bilateral Brasil-Bolívia dos organismos nacionais competentes de aplicação do ATIT (2019) a delegação brasileira apresentou uma série de definições a respeito do transporte internacional de passageiros, entre essas as definições de bagagem e bagageiro. Ademais, observou-se que, até a elaboração deste relatório, não é permitido o transporte de encomendas entre os países, o qual está previsto na Resolução Mercosul/GMC nº 28/05, uma vez que não foram definidos os trâmites operacionais (MERCOSUL, 2005).

Por fim, ressalta-se que o Chile, a Guiana Francesa, o Suriname e a Colômbia não regulamentam o tema “Bagagem e encomendas”.

2.15.2 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, juntamente com o Regime de Identificação de bagagens e encomendas, definido na Resolução Mercosul/GMC nº 54/2018 (MERCOSUL, 2018).

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 ao volume em excesso (ANTT, 2006).

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, 2006, não paginado).

Destaca-se a Resolução Mercosul/GMC nº 54/2018, a qual institui o Regime de identificação de bagagens aplicável aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros (MERCOSUL, 2018). Essa resolução estabelece um sistema de controle de bagagens com rótulos ou etiquetas autoadesivas para identificar volumes despachados em compartimento, bem como para bagagens de mão. Os arts. 2º, 3º e 4º do anexo da resolução tratam do Sistema de Controle e Identificação de bagagens:

Art. 2º - Sistema de Controle de Bagagens

As empresas de transporte internacional abrangidas pela presente Resolução deverão identificar toda bagagem despachada em compartimento ou transportada com os passageiros mediante rótulo correspondente, de acordo com o tipo de despacho do qual se trate. Caso contrário o volume não poderá dar entrada na unidade de transporte, sem direito a compensação alguma.

Art. 3º - Identificação da Bagagem despachada em compartimento. Rótulo.

Para a identificação da bagagem, utilizar-se-ão rótulos ou etiquetas autoadesivas. Os referidos rótulos deverão possuir um sistema de segurança que advirta sobre qualquer tentativa de remoção. Por sua vez, dever-se-á adotar um código que permita sua leitura ágil e que conte com dois canhotos adesivos, um destinado a ser colocado no verso da passagem ou no *voucher* entregue ao usuário, e outro que deverá ser fixado na lista de passageiros ou no canhoto da passagem que fica em poder do motorista. Os referidos códigos deverão conter numeração correlativa e letras identificativas de cada Estado-Parte (AR-BR-UY-PY), a indicação que se trata da bagagem despachada em compartimento e a identificação da empresa de transporte que recebeu a bagagem a ser despachada. As autoridades de fiscalização de cada Estado Parte poderão ampliar a quantidade de dados a serem incluídos nesses códigos, a fim de garantir o rastreamento das bagagens despachadas.

Art. 4º - Identificação de Bagagens de mão. Rótulo.

Sistema similar ao indicado no artigo 3º do presente Anexo, utilizar-se-á para identificar a bagagem de mão, devendo o rótulo ser dotado de cor e numeração diferente e devendo o código nele inserido conter a especificação que se trata de bagagem de mão e a identificação da empresa de transporte internacional (MERCOSUL, 2018, p. 2-3).

Ademais, a resolução estabelece como deve ser feita a fiscalização e institui que as empresas devem possuir um sistema para acompanhar as reclamações dos usuários. Também é definido que, caso haja descumprimento ou cumprimento dessas disposições, serão aplicadas as sanções previstas no *Segundo Protocolo* do ATIT.

Ressalta-se que o Regime de Identificação de Bagagens foi formulado com base na Resolução nº 74/2016, da Secretaria de Gestão de Transportes, apresentada pela delegação argentina na Reunião Ordinária do SGT nº 5, ocorrida entre 30 de maio e 1 de junho de 2018.

Essa resolução tratava do tema de “Identificação de bagagens, encomendas e pacotes” que vinha sendo discutido no âmbito do Mercosul em reuniões anteriores (REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR”, 2018).

Ressalva-se que a legislação não está em vigência e não foi incorporada pelos Estados-Membros do Mercosul até a data de conclusão deste relatório. Ainda assim, entende-se que essa normativa é um importante paradigma para a harmonização do tema. Por fim, conforme colocado no art. 6º do anexo da Resolução Mercosul/GMC nº 54/2018, a respeito das reclamações e indenizações por eventuais avarias às bagagens transportadas, cabe a cada país estipular os valores em sua legislação interna. Dessa forma, a temática relativa a reclamações e indenizações não se constitui objeto de harmonização.

A normativa argentina que trata da identificação de encomendas e pacotes, em seu art. 6º, apresentado abaixo, 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 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 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, argentina e do Mercosul abrangendo todos os pontos de divergência de acordo com o disposto nos art. 3º, 4º e 8º da Resolução ANTT nº 1.432/2006, no art. 6º da Resolução SGT nº 74/2016 e na Resolução Mercosul/GMC nº 54/2018.

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 CRT e do MIE/DTA na proposta de harmonização referente ao subtema “Documentos de porte obrigatório”.

2.15.3 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, à Guiana e à 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. Por fim, em relação ao Suriname, à Colômbia e ao Equador, que não são signatários do ATIT e não possuem um acordo bilateral a respeito da temática de transportes com o Brasil, sugere-se a realização de um acordo que contemple as práticas definidas no tópico anterior, no que tange ao tema “Bagagens e encomendas”.

Considerações finais

Neste volume foram apresentadas as propostas de harmonização do tema “Autorizações, documentos de transporte e serviços” e seus subtemas, selecionados conforme a metodologia detalhada no volume 1. Para cada subtema foi feita uma breve contextualização e, posteriormente, os subtemas foram analisados em três seções: situação atual, proposta de harmonização e impacto.

Em meio aos subtemas analisados, observou-se que o ATIT é um dos principais paradigmas para a harmonização, haja vista que foi colocado como modelo a ser seguido nos subtemas: “Licenças Complementares para o transporte de cargas”; “Licenças Complementares para o transporte de passageiros”; “Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros”; e “Autorizações relativas ao autotransporte”. Além disso, reuniões realizadas no âmbito do ATIT também serviram de subsídio para a proposta de harmonização nos subtemas “Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas” e “Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros”.

Em relação às legislações internas dos países, notou-se que a legislação brasileira também subsidiou as propostas de harmonização, haja vista que foi definida como modelo nos seguintes temas: “Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas”; “Utilização de veículos de terceiros no transporte de passageiros”; e “Bagagens e cargas no transporte de passageiros”.

Além disso, ao longo do relatório, verificou-se a importância do contato com os organismos dos países da América do Sul, a fim de verificar as adversidades no que tange ao transporte terrestre internacional e prover melhores harmonizações. Esse contato foi especialmente fundamental para o subtema “Representante legal”, uma vez que essa temática não estava contemplada, inicialmente, pelo volume de *Autorizações, documentos e serviços* e passou a integrá-lo devido à urgência da harmonização do tema.

Por fim, 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 3 – Seguros e normas técnicas*
- » *Volume 4 – Produtos perigosos.*

REFERÊNCIAS

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 78**. Reglamento de Transporte por Cuenta Propia. Quito, D.C.: ANT, nov. 2018. Disponível em: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2019/02/13Reglamento-de-transporte-por-cuenta-propia.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Anexo IV Definições e conceitos referentes ao transporte de passageiros. *In*: REUNIÃO BILATERAL BRASIL BOLÍVIA, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE ATIT, 16., 2019, São Paulo. **Atas** [...]. São Paulo: ANTT, abr. 2019a. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Ata da Reunião. *In*: REUNIÃO BILATERAL BRASIL - BOLÍVIA DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT, 15., 13 e 14 de julho de 2017, Corumbá. **Atas** [...]. Corumbá: ANTT, 2017a. Disponível em: <http://tri.antt.gov.br/Lists/DocumentoANTT/20170714-Arb-Anexo9.pdf#search=regime%20de%20viagens%20ocasionais>. Acesso em: maio 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Ata da Reunião. *In*: REUNIÃO BILATERAL BRASIL E BOLÍVIA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 16., 2019, São Paulo. **Atas** [...]. São Paulo: ANTT, abr. 2019b. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/54760/XVI_Reuniao_Bilateral_Brasil_e_Bolivia_dos_Organismos_Competentes_de_Aplicacao_do_ATIT.html. Acesso em: maio 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Ata da Reunião. *In*: REUNIÃO BILATERAL BRASIL E PERU DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 8., 23 a 24 de novembro de 2017, São Paulo. **Atas** [...]. São Paulo: ANTT, 2017b. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/52844/VIII_Reuniao_Bilateral_Brasil_e_Peru_dos_Organismos_Competentes_de_Aplicacao_do_ATIT.html. Acesso em: maio 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Ata da Reunião. *In*: REUNIÃO BILATERAL BRASIL PARAGUAI, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE ATIT., 37., 2019, Foz do Iguaçu. **Atas** [...]. Foz do Iguaçu: ANTT, abr. 2019c. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Ata da reunião. *In*: REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA - BRASIL, 7., 2007, Ilha de Margarita. **Atas** [...]. São Paulo: ANTT, out. 2007a. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6227/VII_Reuniao_Bilateral_VENEZUELA____BRASIL.html. Acesso em: 25 jun. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Ata de reunião. *In*: REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS ORGANISMOS DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE - ATIT, 2020, [s. l.]. **Atas** [...]. [S. l.], 22 abr. 2020a. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Ata de reunião. *In*: REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA VIRTUAL ARGENTINA-BRASIL, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE - ATIT, 2020, Buenos Aires; Brasília. **Atas** [...]. Buenos Aires; Brasília: ANTT, 2 abr. 2020b. 2 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Deliberação nº 955, de 22 de outubro de 2019. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 out. 2019d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=47&data=30/10/2019>. Acesso em: 29 maio 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Instrução de Serviço SUROC/ANTT nº 001/2009, de 30 de setembro de 2019**. Brasília, DF: ANTT, 30 set. 2019e. Disponível em: http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/2019/10/01/Instrucao_de_Servico_n0012019.pdf. Acesso em 28 abr. 2020.

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, 2017c.

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, 2017d.

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, 2017e.

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, 2017f.

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.

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]: LabTrans/UFSC, mar. 2020c. 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]: LabTrans/UFSC, abr. 2020d. 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]: LabTrans/UFSC, maio 2020e. 381 p. [.pdf]. No prelo.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Reunião Bilateral Brasil e Argentina dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT**. Curitiba, mar. 2017g.

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: maio 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). 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. 2006. Disponível em:

https://anttlegis.datalegis.inf.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&numero=00001432&sgl_tipo=RES&sgl_orgao=DG/ANTT/MT&vlr_ano=2006&seq_ato=0001. Acesso em: maio 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). 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:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=72&data=30/06/2015>. Acesso em: maio 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). 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:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=69&data=08/07/2015>. Acesso em: maio 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). 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:

https://anttlegis.datalegis.inf.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&sgl_tipo=RES&numero=00004998&seq_ato=000&vlr_ano=2016&sgl_orgao=DG/ANTT/MT&cod_modulo=161&cod_menu=5411. Acesso em: maio 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019. Dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 jan. 2019f. Disponível em:

http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/60344144/do1-2019-01-24-resolucao-n-5-840-de-22-de-janeiro-de-2019-60343978. Acesso em: 30 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Ata de Reunião Extraordinária Brasil-Argentina dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, 2007, Foz do Iguaçu. **Atas [...]**. Foz do Iguaçu: ANTT, 24 set. 2007b. Disponível em:

http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6022/Reuniao_Extraordinaria_BRASIL___A. Acesso em: nov. 2017.

ARGENTINA. Decreto nº 808, de 21 de noviembre de 1995. Modificase 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: maio 2020.

ARGENTINA. 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: 29 maio 2020.

ARGENTINA. Resolución nº 74, de 27 de octubre de 2016. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 31 oct. 2016. Disponível em: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/265000-269999/266993/norma.htm>. Acesso em: 29 maio 2020.

ARGENTINA. 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: maio 2020.

ARGENTINA. Secretaria de Transporte. Resolución nº 197, de 15 de setembro de 2010. Incorporase al ordenamiento jurídico nacional el "Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones para Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas". **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 15 set. 2010. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-197-2010-172376/texto>. Acesso em: 25 jun. 2020.

ARGENTINA. Secretaria de Transporte. Resolución nº 444, de 5 de outubro de 1992. Establécense pautas respecto a los pesos y dimensiones de vehículos. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 10 out. 1992. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-444-1992-26945/texto>. Acesso em: 24 jun. 2020.

BOLIVIA. Decreto Supremo nº 24.327, de 28 de junio de 1996. El presente decreto supremo se aplica a todo vehículo de transporte de carga o de pasajeros que circula por las carreteras del país. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 28 jun. 1996. Disponível em: <https://www.lexivox.org/norms/BO-DS-24327.xhtml#disclaimer>. Acesso em: maio 2020.

BOLIVIA. 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 agosto 2000. Disponível em: http://www.aduana.gob.bo/aduana7/sites/default/files/kcfinder/files/COM_.%20REGLAMENTO%20A%20LEY%20DE%20ADUANAS.pdf. Acesso em: maio 2020.

BOLIVIA. Ley n. 165, de 16 de agosto de 2011. Ley general de transporte. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 16 ago. 2011. Disponível em: <https://att.gob.bo/sites/default/files/archivospdf/Ley%20N%C2%B0%20165%20de%2016%20de%20agosto%20de%202011.pdf>. Acesso em: 25 jun. 2020.

BOLIVIA. Ley n. 1.769, de 10 de março de 1997. Elévase a rango de Ley, el Decreto Supremo n. 24327 de 28 de junio de 1996. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 10 mar. 1997. Disponível em: http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/verGratis_gob2/22175. Acesso em: 25 jun. 2020.

BOLIVIA. Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV). **Resolución Ministerial nº 328**. La Paz: MOPSV, 29 nov. 2018. Disponível em: https://sionet.oopp.gob.bo/Public/doc/COMUNICADO_SIONET_37_2018.pdf. Acesso em: 28 abr. 2020.

BOLIVIA. Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV). 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: maio 2020.

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 oct. 2005. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5561.htm. Acesso em: maio 2020.

BRASIL. 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: maio 2020.

BRASIL. 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: maio 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990**. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial nº 17 ao Amparo do Artigo 14 do Tratado de Montevideu de 1980 (AAP/A14TM/17) - Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas -, assinado entre os Governos da República Argentina, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, em 27 de maio de 2010. Brasília, DF: Presidência da República, 1 set. 2010. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/D7282.htm. Acesso em: 24 jun. 2020.

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 feb. 1992. Disponível em: http://www.subtrans.cl/pdf/Dec_14.1992.pdf. Acesso em: 29 maio 2020.

CHILE. 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: 29 maio 2020.

CHILE. Decreto nº 158, de 29 de enero de 1980. Fija el peso Maximo de los vehículos que pueden circular por caminos públicos. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 6 feb. 2020. Disponível em: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=10212>. Acesso em: 25 jun. 2020.

CHILE. Decreto n. 1901, de 31 out. 2002. Modifica el Decreto MOP nº 158, de 1980. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 4 feb. 2003. Disponível em: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=207304>. Acesso em: 25 jun. 2020

CHILE. Ley nº 18.290, de 7 de febrero de 1984. Ley de Tránsito. **Diario Oficial de la República Federativa de Chile**, Santiago, 7 feb. 1984. Disponível em: <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>. Acesso em: maio 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte. **Decreto número 171 de 2001**. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera. Bogotá, D.C.: Ministerio de Transporte, 2001. Disponível em: https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/226/1/Decreto_171_2001.pdf. Acesso em: 29 maio 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). Resolución 4.959 de 8 de noviembre de 2006. Por la cual se fijan requisitos y procedimientos para conceder los permisos para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte. **Diario Oficial**, Bogotá, D. C., 10 nov. 2006c. Disponível em: http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_75992042270df034e0430a010151f034. Acesso em: 25 jun. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la Republica. **Ley 769 de 2002**. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D. C.: Sistema Único de Información Normativa, 6 jul. 2002. Disponível em: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1826223>. Acesso em: 25 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión nº 398**. Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, sustitutoria de la Decisión 289. Lima: CAN, 17 enero 1997. 30 p. [.doc].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **Decisión nº 617**, de 15 de julho de 2005. Tránsito Aduanero Comunitario. Lima: CAN, 18 jun. 2005. Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC617s.asp>. Acesso em: maio 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **Decisión nº 837**. Sustituye la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Lima: CAN, 29 abr. 2019. 33 p. [.doc].

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. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, nov. 2015. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=61&data=27/11/2015>. Acesso em: 29 maio 2020.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Resolução nº 1, de 14 de janeiro de 2016. Normas para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões e para o trânsito de veículos especiais em rodovias federais. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 jan. 2016. Disponível em: http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/22176523/do1-2016-01-15-resolucao-n-1-de-14-de-janeiro-de-2016-22176474. Acesso em: 25 jun. 2020.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). **Resolución del Consejo de la Dinatran nº 136**. San Lorenzo: DINATRAN, 19 mayo 2005. Disponível em: http://www.dinatran.gov.py/docum/resoluciones/res136_05.PDF. Acesso em 29 maio 2020.

ECUADOR. Decreto Supremo 1.351. Ley de Caminos. **Registro Oficial**, Quito, D.C., 7 jul. 1964. Disponível em: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/ley_de_caminos_y_reglamentos2.pdf. Acesso em: 25 jun. 2020.

ECUADOR. Ley 1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. **Registro Oficial**, Quito, D.C, 31 dic. 2014. Disponível em: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2020.

FRANCE. Décret nº 16 du 6 janvier 2017. Relatif à la circulation des transports exceptionnels. **Journal Officiel de la République Française**, Paris, janv. 2017. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000033836356&categorieLien=id>. Acesso em: 29 maio 2020.

FRANCE. Secrétariat général du Gouvernement. **Code de la route**. Paris: Secrétariat général du Gouvernement, 1921. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20180215>. Acesso em: 25 jun. 2020.

GUYANA. Motor Vehicles and Road Traffic Act. *In*: GUYANA. **Laws of Guyana**, [Georgetown]: [s. n.], 1940. Chap. 51:02, Act 22 of 1940. Disponível em: <http://mola.gov.gy/information/laws-of-guyana/891-chapter-5102-motor-vehicles-and-road-traffic/file>. Acesso em: 25 jun. 2020.

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION (ISO). **ISO 668**: 2013. Geneva: ISO, 2013. Disponível em: <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:668:ed-6:v1:en>. Acesso em: 29 maio 2020.

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION (ISO). **ISO 6346**: 1995. Geneva: ISO, 1995. Disponível em: <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:6346:ed-3:v1:en>. Acesso em: 4 agosto 2020.

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: Mercosul, 22 jun. 2006. Disponível em: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/5358_RES_014-2006_PT_PrincipAtivTransportador.pdf. Acesso em: maio 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **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. Montevidéo: Mercosul, 19 out. 2005. Disponível em:

https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/10469_RES_028-2005_PT_NormaRelTranspEncomendas.pdf. Acesso em: abr. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **MERCOSUL/GMC/RES nº 58, de 1994**. Princípios gerais de acesso à profissão de Transportista e seu exercício no âmbito do Mercosul. Brasília, 4 nov. 1994. Disponível em: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/19647_RES_058-1996_PT_ProfTransport.pdf. Acesso em: maio 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **MERCOSUL/GMC/RES nº 64/2008**. Acordo sobre Pesos e Dimensões para veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas. Brasília: MERCOSUL, 28 nov. 2008. Disponível em: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/14711_RES_065-2008_PT_FERR_Pesos%20veiculos.pdf Acesso em: 24 jun. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 34, de 15 de julho de 2019**. Documentos de porte obrigatório no transporte rodoviário de passageiros e cargas. Santa Fé: Mercosul, 15 jul. 2019. Disponível em: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/73864_RES_034-2019_PT_Documentos%20porte%20obligatorio.pdf. Acesso em: 21 fev. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 54, de 16 de dezembro de 2018**. Regime de identificação de bagagem aplicável aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros. Montevideo: Mercosul, 16 dez. 2018. Disponível em: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/71417_RES_054-2018_PT_Identificacao%20Bagagem.pdf Acesso em: 21 maio 2020.

PARAGUAY. Ley nº 5.016, de 16 de maio de 2014. Ley nacional de transito y seguridad vial. **Gaceta Oficial**, Asunción, 16 maio, 2014. Disponível em: <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/4418/ley-n-5016-nacional-de-transito-y-seguridad-vial>. Acesso em: 25 jun. 2020.

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: 29 maio 2020.

PERU. Decreto Supremo nº 002-2005-MTC, de 21 de janeiro de 2005. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 21 jan. 2005. Disponível em: <http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/05/DS-002-2005-MTC.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

PERU. Decreto Supremo nº 058-2003-MTC, de 7 de octubre de 2003. Aprueban el Reglamento Nacional de Vehículos. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, 7 oct. 2003. Disponível em: http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_70.pdf. Acesso em: 29 maio 2020.

PERU. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Resolución Directorial nº 2.226-2008-MTC/20, de 23 de setembro de 2008. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, PE, 13 oct. 2008. Disponível em: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/321997/1_0_2048_.pdf. Acesso: 25 jun. 2020.

REUNIÃO BILATERAL BRASIL E ARGENTINA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT. 31 e 31 mar. 2017, Curitiba. **Atas [...]**. Curitiba: ATIT, 2017. Disponível em:

http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=22480. Acesso em: 23 jun. 2020.

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

REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA BILATERAL BRASIL E PARAGUAI DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT. 6 e 7 abr. 2017, Foz do Iguaçu. **Atas [...]**. Foz do Iguaçu: ATIT, 2017. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=22515. Acesso em: 23 jun. 2020.

REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR”, 53., 30 a 31 de mayo y 1 de junio de 2018, Asunción. **Atas [...]**. Asunción, 2018. 16 p. [.pdf].

REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DEL LIII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR”, 9, 10, 11 mayo 2018, Asunción. **Atas [...]**. Asunción: Mercosur, 2018. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=23259. Acesso em: maio 2020.

UNIÃO EUROPEIA (UE). Conselho Europeu (CE). Regulamento nº 1.072 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009. Estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias. **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: 29 maio 2020.

URUGUAY. Decreto nº 118/1984, de 23 de março de 1984. Aprobación del nuevo texto del reglamento nacional de circulación vial. **Diario Oficial**, Montevidéo, DF, 1984. Disponível em: <https://www.impo.com.uy/bases/decretos/118-1984>. Acesso em: 25 jun. 2020.

URUGUAY. Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO). **Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas (CIRHE)**. Montevideo, c2016. Disponível em: <http://www.mtop.gub.uy/tramites/cirhe>. Acesso em: maio 2020.

URUGUAY. Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO). Dirección Nacional de Transporte. **Guía para el Usuario: Alta de empresas y vehículos**. 2 v. Montevideo, [201-]. Disponível em: <http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/21156/ALTA+EMPRESA+Y+VEHICULO/72b35acd-2711-4bc3-b03f-7ed1f74bc5bb?version=1.0>. Acesso em: 29 maio 2020.

VENEZUELA. Presidencia de la República. Decreto nº 2.542, de 2 de julho de 1998. Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre. **Gaceta Oficial de la República de Venezuela**, Caracas, 26 jun. 1998a. Disponível em: <http://www.tradex.com.ve/wp-content/uploads/2019/06/Reglamento-de-la-Ley-de-Tr%C3%A1nsito-Terrestre-1998.pdf>. Acesso em: 25 jun. 2020.

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**. Caracas: Congreso de la República de Venezuela, 1º oct. 1998b. Disponível em: <https://pandectasdigital.blogspot.com/2017/04/acuerdo-de-transporte-internacional-por.html>. 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