

RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO LEGISLATIVA ENTRE O ATIT E AS NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DA CAN

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



RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO LEGISLATIVA ENTRE O ATIT E AS NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DA CAN

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: Eduardo Marra

Diretor: Alexandre Porto

Assessoria de Relações Internacionais (ASINT)

Chefe: Noboru Ofugi

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

Superintendente: Rosimeire Lima de Freitas

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS)

Superintendente-substituta: Priscilla Nunes de Oliveira

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

Superintendente: Mauricio Hideo Taminato Ameomo

Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional (SUART)

Superintendente: Murshed Menezes Ali

Gestor do TED: Noboru Ofugi

Fiscal do TED: Marcos Antônio Lima das Neves

Grupo de Trabalho – ANTT**I – Titulares**

Sandro Vieira da Rosa - ASINT

Eugênio José Saraiva Câmara Costa - SUROC

Tatiana Furtado Alvim de Amorim - SUFIS

Anna Paola Alleone Luksevicius - SUPAS

II - Suplentes

André Dulce Gonçalves Maia - ASINT

Tiago Barbosa de Oliveira - SUROC

Antônio Pedro Spilere Nandi - SUFIS

Bruna Gabriele Borges Freire - SUPAS

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Reitor: Ubaldo Cesar Balthazar, Dr.

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

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

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

Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans)

Coordenador geral: Amir Mattar Valente

APRESENTAÇÃO

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

A fim de cumprir essas atribuições, a ANTT participa de uma série de reuniões que envolvem países da América do Sul. As atas e os anexos resultantes destas, complementarmente ao *Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre* (ATIT) e aos acordos bilaterais em matéria de transporte terrestre com Venezuela, Guiana e França (Guiana Francesa), 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* e do próprio ATIT. 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 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, de alterações 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 internacional terrestre 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 pela Decisão nº 399, de 17 de janeiro de 1997 (substituída pela Decisão nº 837, de 29 de abril de 2019), que trata sobre o transporte internacional de cargas por rodovias.

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

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

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

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Indicadores agregados dos Países-Parte da CAN e signatários do ATIT.....	41
Figura 2 – Distribuição da malha rodoviária na CAN.....	63
Figura 3 – Distribuição da malha rodoviária entre os signatários do ATIT	64
Figura 4 – Fluxograma da metodologia.....	76
Figura 5 – Fluxograma para harmonização dos limites de peso de veículos	139
Figura 6 – Fluxograma para harmonização das dimensões e combinações de veículos permitidas	142

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Participação relativa dos Países-Parte da CAN no PIB agregado em 2018.....	43
Gráfico 2 – Participação relativa dos signatários do ATIT no PIB agregado em 2018.....	44
Gráfico 3 – Classificação por tópico no <i>Ease of Doing Business</i> pela CAN e pelo ATIT em 2019	45
Gráfico 4 – Resultado por indicador no LPI da CAN e do ATIT	47
Gráfico 5 – Participação relativa na balança comercial entre os Países-Parte da CAN em 2019	48
Gráfico 6 – Participação relativa dos signatários do ATIT nas exportações provenientes da CAN em 2019.....	49
Gráfico 7 – Evolução das exportações da CAN com destino nos signatários do ATIT entre 2010 a 2019 – em milhões de US\$ (FOB).....	51
Gráfico 8 – Evolução do volume exportado da CAN para os signatários do ATIT entre 2010 e 2019, em milhões de toneladas	52
Gráfico 9 – Participação relativa dos Países-Parte da CAN nas exportações provenientes do ATIT em 2019.....	53
Gráfico 10 – Evolução das exportações dos signatários do ATIT com destino aos Países-Parte da CAN entre 2010 e 2019 – em milhões de US\$ (FOB)	54
Gráfico 11 – Evolução do volume exportado dos signatários do ATIT para o Brasil entre 2010 e 2019 – em milhões de toneladas.....	55
Gráfico 12 – Participação relativa de cada país na origem das importações da CAN em 2019..	56
Gráfico 13 – Evolução das importações pela CAN com origem nos países signatários do ATIT entre 2010 e 2019 – em milhões de US\$ (CIF)	58

Gráfico 14 – Evolução do volume importado pela CAN dos signatários do ATIT entre 2010 e 2019 – em milhões de toneladas	59
Gráfico 15 – Participação relativa de cada país na origem das importações dos signatários do ATIT em 2019	59
Gráfico 16 – Evolução das importações pelos signatários do ATIT com origem nos Países-Parte da CAN entre 2010 e 2019 – em milhões de US\$ (FOB).....	61
Gráfico 17 – Evolução do volume importado pelos signatários do ATIT do Brasil entre 2010 e 2019 – em milhões de toneladas	62
Gráfico 18 – Extensão e densidade da malha rodoviária da CAN e dos signatários do ATIT	66
Gráfico 19 – Número de empresas habilitadas ao transporte internacional de cargas por país	69
Gráfico 20 – Número de veículos habilitados ao transporte internacional de cargas por país..	70
Gráfico 21 – Número de empresas habilitadas ao transporte internacional de passageiros com origem e destino ao Brasil por país.....	72
Gráfico 22 – Número de linhas ativas de transporte internacional de passageiros com origem e destino ao Brasil por país	73

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Princípios gerais do ATIT e da CAN	40
Tabela 2 – Participação relativa e população absoluta dos Países-Parte da CAN	42
Tabela 3 – Participação relativa e população absoluta dos países signatários do ATIT	44
Tabela 4 – Resultado da balança comercial por signatário do ATIT em 2019	49
Tabela 5 – Área total e malha rodoviária por País-Parte da CAN e do ATIT	65
Tabela 6 – Movimento de carga internacional por rodovias nos Estados-Partes da CAN – em milhões de toneladas	67
Tabela 7 – Movimento de carga internacional por rodovias na CAN em 2018 – em milhões de toneladas.....	67
Tabela 8 – Empresas habilitadas ao transporte internacional terrestre de carga com origem e com destino ao Brasil e sua respectiva frota	69
Tabela 9 – Empresas habilitadas ao transporte internacional terrestre de passageiros e das linhas realizadas com origem e com destino ao Brasil.....	71
Tabela 10 – Padrão de cores utilizado nas tabelas de comparação	77
Tabela 11 – Modelo da tabela de comparação.....	77

Tabela 12 – Tabela de comparação de autorizações, de documentos de transporte e de serviços (2018)	78
Tabela 13 – Tabela de comparação de tarifas e de pedágios (2018)	79
Tabela 14 – Tabela de comparação de seguros (2018)	79
Tabela 15 – Tabela de comparação de produtos perigosos (2018)	79
Tabela 16 – Tabela de comparação de infrações e de sanções (2018)	80
Tabela 17 – Tabela de comparação de normas técnicas (2018)	81
Tabela 18 – Resumo da comparação normativa entre o ATIT e a CAN (2020)	84
Tabela 19 – Documentos propostos para o transporte de cargas classificados quanto à obrigatoriedade de porte atualmente	113
Tabela 20 – Documentos harmonizados de porte obrigatório para o transporte de passageiros	115
Tabela 21 – Comparação entre as normas de autorizações, documentos de transporte e serviços do ATIT e da CAN	124
Tabela 22 – Responsabilidade civil por danos a passageiros	126
Tabela 23 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados	126
Tabela 24 – Tabela de comparação de seguros	128
Tabela 25 – Limites de peso dos veículos transportadores de carga na CAN	137
Tabela 26 – Proposta de harmonização dos pesos	138
Tabela 27 – Limites de dimensões dos veículos transportadores de carga na CAN	140
Tabela 28 – Limites de dimensões dos veículos que transportam passageiros na CAN	140
Tabela 29 – Proposta de harmonização das dimensões	141
Tabela 30 – Tabela de comparação de Normas Técnicas	143
Tabela 31 – Versão do <i>Livro Laranja</i> utilizada como base regulamentar no transporte de produtos perigosos	145
Tabela 32 – Presença de regulamentação quanto aos requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos	147
Tabela 33 – Exigência de treinamento para o transporte de produtos perigosos	150
Tabela 34 – Documentos de porte obrigatório para o transporte de produtos perigosos	155
Tabela 35 – Tabela de comparação de produtos perigosos	157
Tabela 36 – Tabela de comparação de produtos perigosos	174
Tabela 37 – Apêndice de normativas sobre autorizações, documentos de transporte e serviços	227

Tabela 38 – Apêndice de normativas sobre seguros de responsabilidade civil	228
Tabela 39 – Apêndice de normativas sobre normas técnicas.....	230
Tabela 40 – Apêndice de normativas sobre produtos perigosos.....	231
Tabela 41 – Apêndice de normativas sobre infrações e sanções.....	235
Tabela 42 – Apêndice de normativas relativas aos temas não harmonizáveis.....	239

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Organizações Internacionais latino-americanas e seus participantes	30
---	----

LISTA DE SIGLAS

ABS	<i>Antilock Braking System</i>
AET	Autorização Especial de Trânsito
Aladi	Associação Latino-Americana de Integração
AMBA	Área Metropolitana de Buenos Aires
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Anvisa	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ATIT	<i>Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre</i>
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CAAT	Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre
CAIV	Comité Andino de Infraestructura Vial
CAN	Comunidade Andina
Caricom	Comunidade do Caribe
CEI	Conhecimento de Encomendas Internacionais
CIA	Central Intelligence Agency
CIPP	<i>Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos</i>
CITV	<i>Certificado de Inspeção Técnica Veicular</i>
CIV	<i>Certificado de Inspeção Veicular</i>
CMC	Conselho do Mercado Comum

CNH	<i>Carteira Nacional de Habilitação</i>
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
CNT	Confederação Nacional do Transporte
COE	Comité de Operaciones de Emergencia
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
Cosiplan	Conselho de Infraestrutura e Planejamento
CPF	<i>Cadastro de Pessoa Física</i>
CPIC	<i>Carta de Porte Internacional por Carretera</i>
CPIR	<i>Carta de Porte Internacional por Rodovia</i>
CRLV	<i>Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos</i>
CRT	<i>Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário</i>
DEG	Direito Especial de Giro
DES	Direitos Especiais de Saque
Dinatran	Dirección Nacional de Transporte
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DTA	<i>Declaração de Trânsito Aduaneiro</i>
DUA	<i>Documento Único Aduaneiro</i>
EOC	Elemento Objeto de Comparação
EPI	Equipamento de Proteção Individual
EVE	<i>Estudo de Viabilidade Estrutural</i>
FMI	Fundo Monetário Internacional
GATT	Acordo Geral de Tarifas e Comércio (do inglês – <i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>)
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
Inmetro	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
ISO	International Organization for Standardization
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LMI	Limites Máximos de Indenização
LPI	<i>Logistics Performance Index</i>
LTA	<i>Laudo Técnico de Acompanhamento</i>
Mercosul	Mercado Comum do Sul

MIC	<i>Manifiesto Internacional de Carga</i>
MIE	<i>Manifiesto Internacional de Encomendas</i>
MInfra	Ministério da Infraestrutura
MTC	Ministério de Transportes e Comunicações
MTOP	Ministério de Transportes y Obras Públicas
NBR	Norma Brasileira
OAE	Obra de Arte Especial
OI	Organização Internacional
OMC	Organização Mundial do Comércio
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
OTM	Operador de Transporte Multimodal
PBT	Peso Bruto Total
PCR	<i>Polymerase Chain Reaction</i>
PIB	Produto Interno Bruto
Prosul	Foro para o Progresso da América do Sul
RCTR-VI	Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional
R.E.T.A.	<i>Seguro de Responsabilidade do Explorador e Transportador Aéreo</i>
Renavam	<i>Registro Nacional de Veículos Automotores</i>
RNTRC	<i>Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas</i>
SAI	Sistema Andino de Integración
SGT-5	Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transportes do Mercosul
SICEXT	Sistema Integrado de Comércio Exterior
SICOEX	Sistema de Informação de Comércio Exterior
SOAP	Seguro Obrigatório de Acidentes Pessoais
SUFIS	Superintendência de Fiscalização
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
TAI	Trânsito Aduaneiro Internacional
TED	Termo de Execução Descentralizada
TIF	<i>Conhecimento-Carta de Porte Internacional</i>
TRIC	Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
UE	União Europeia

UFSC Universidade Federal de Santa Catarina

Unasul União de Nações Sul-Americanas

WITS *World Integrated Trade Solution*

SUMÁRIO

1. Introdução	19
2. Contextualização	29
2.1. Organizações internacionais e transporte terrestre na América do Sul	29
2.1.1. Desenvolvimento histórico dos acordos e iniciativas sobre transporte terrestre na América do Sul	31
2.1.2. Associação Latino-americana de Integração (Aladi) e o ATIT	32
2.1.3. Comunidad Andina (CAN)	34
2.2. Princípios gerais do ATIT e da CAN	35
2.3. Aspectos socioeconômicos da CAN e do ATIT	40
2.4. Relações comerciais entre ATIT e CAN	47
2.4.1. Exportações	49
2.4.2. Importações	56
2.5. Malha rodoviária no ATIT e na CAN	63
2.5.1. Transporte de carga internacional pelo modal rodoviário	66
2.6. Empresas habilitadas ao transporte internacional terrestre	68
2.6.1. Transporte internacional terrestre de cargas	68
2.6.2. Transporte internacional terrestre de passageiros	70
3. Metodologia	75
3.1. Tabelas de comparação	77
3.2. Comparação normativa e propostas de harmonização	83
4. Visitas técnicas	85
5. Análise comparativa e proposição de harmonização	87
5.1. Autorizações	87
5.1.1. Representante legal	88
5.1.2. Licenças Originárias para o transporte de cargas	89
5.1.3. Licenças Originárias para o transporte de passageiros	92
5.1.4. Licenças Complementares para o transporte de cargas	94
5.1.5. Licenças Complementares para o transporte de passageiros	95
5.1.6. Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros	98
5.1.7. Autorizações relativas ao autotransporte	100
5.1.8. Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas	102
5.1.9. Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros	105

5.1.10.	Autorizações relativas ao transporte por contêineres	106
5.1.11.	Autorizações relativas a cargas fora das dimensões-padrão.....	107
5.1.12.	Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas.....	111
5.1.13.	Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros	114
5.1.14.	Utilização de veículos de terceiros no transporte de passageiros.....	116
5.1.15.	Utilização de veículos de terceiros no transporte de cargas	117
5.1.16.	Bagagens e encomendas no transporte de passageiros.....	118
5.1.17.	Conclusão parcial.....	122
5.2.	Seguros de responsabilidade civil.....	124
5.2.1.	Seguros de responsabilidade civil sobre danos pessoais e corporais.....	125
5.2.2.	Conclusão parcial.....	128
5.3.	Normas técnicas	128
5.3.1.	Habilitação e inspeção dos veículos	128
5.3.2.	Itens obrigatórios para a circulação	132
5.3.3.	Limites de peso	135
5.3.4.	Limites de dimensões	139
5.3.5.	Conclusão parcial.....	142
5.4.	Produtos perigosos	143
5.4.1.	Base regulamentar e classificação de produtos perigosos	144
5.4.2.	Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos.....	146
5.4.3.	Qualificação do pessoal envolvido na operação de transporte de produtos perigosos	150
5.4.4.	Documentação exigida no transporte de produtos perigosos	155
5.4.5.	Conclusão parcial.....	156
5.5.	Infrações e sanções.....	157
5.5.1.	Transporte de passageiros.....	159
5.5.2.	Transporte de cargas	162
5.5.3.	Transporte de produtos perigosos	165
5.5.4.	Fiscalização	169
5.5.5.	Conclusão parcial.....	173
6.	Análise Comparativa dos temas não harmonizáveis	175
6.1.	Autorizações, documentos de transporte e serviços	175
6.1.1.	Capital social das empresas de transporte internacional	176
6.1.2.	Autorizações para prestar serviços de transporte de passageiros	176

6.1.3.	Manifesto Internacional de Cargas/ Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA)	176
6.1.4.	Conhecimento Internacional do Transporte Rodoviário (CRT)	178
6.1.5.	Transporte Local	179
6.1.6.	Transporte Multimodal	180
6.2.	Tarifas e pedágios	182
6.3.	Seguros sobre danos à carga	183
6.4.	Transporte ferroviário	184
7.	Considerações finais	185
	Referências	187
	Apêndices e Anexos	211
	Apêndice 1 – Tabelas de comparação normativa entre o ATIT e a CAN	213
	Anexo 1 – Ofício SEI nº 3903/2020/ASTEC/DIR-ANTT	241

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 ao 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, assim como a harmonização das normas do ATIT com as decisões de transporte da CAN.

A Fase 1 e a Fase 2 do *Plano de Trabalho* do Termo de Cooperação nº 001/2019 resultaram em três relatórios comparativos¹, a saber:

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

Esses relatórios 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.

O estudo teve prosseguimento com a realização da Fase 3 do *Plano de Trabalho*: “Atualizar as propostas de harmonização”. O objetivo dessa fase foi atualizar os relatórios de harmonização da Fase 3 do TED nº 02/2016, contemplando os novos países analisados (Suriname, Colômbia e Equador) e eventuais revisões legais. Essa fase resultou em quatro volumes:

- » Volume 1 – Contextualização e Metodologia
- » Volume 2 – Autorizações, Documentos de Transporte e Serviços
- » Volume 3 – Seguros e Normas técnicas
- » *Volume 4 – Produtos Perigosos.*

Com a conclusão das fases anteriores, deu-se início à Fase 4: “Prover subsídios para as propostas de harmonização entre o ATIT e as normativas de transporte da CAN”, cujo objetivo é a identificação dos temas divergentes entre os dois organismos e a proposição de harmonização deles. Desse modo, além desta introdução, o presente relatório está estruturado da seguinte forma:

¹ Os relatórios podem ser consultados através do *link*: <https://portal.antt.gov.br/negociações-internacionais>.

- » Contextualização
- » Metodologia
- » Visitas técnicas
- » Análises comparativas e propostas de harmonização
- » Análise comparativa dos temas não harmonizáveis
- » Considerações finais.

Por fim, ressalta-se que, durante a elaboração deste relatório comparativo, houve a declaração da Organização Mundial da Saúde (OMS), no dia 11 de março de 2020, sobre a situação de pandemia de covid-19, doença causada pelo novo coronavírus (SARS-CoV-2), desencadeando a adoção de diversas medidas ao redor do mundo para mitigar o contágio. Na América do Sul, a maioria dos países declarou emergência nacional, ou situação análoga, e ações de restrição de circulação e entrada de estrangeiros em seus territórios. Dessa forma, muitas das medidas adotadas na região têm impacto no transporte internacional terrestre de cargas e, principalmente, de passageiros. A seguir é apresentado um compilado dessas normas adotadas pelos países sul-americanos²:

- » Brasil

- Decreto nº 10.298, de 30 de março de 2020: institui o Conselho Nacional de Secretários de Transportes, um órgão consultivo que tem como objetivo aprimorar o planejamento e a avaliação das políticas públicas setoriais (BRASIL, 2020a).
- Resolução ANTT nº 5.875, de 17 de março de 2020: dispõe sobre as medidas para enfrentamento da pandemia de covid-19 no âmbito do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. A resolução suspende por 60 dias (com possibilidade de prorrogação) a prestação do serviço de transporte rodoviário internacional de passageiros, regular, sob regime de fretamento, e semiurbano em região de fronteira, realizada por empresas brasileiras e estrangeiras, e dá outras providências (ANTT, 2020h).
- Resolução ANTT nº 5.876, de 20 de março de 2020: dispõe sobre as medidas para enfrentamento da pandemia de covid-19 no âmbito do serviço de transporte rodoviário de cargas. A resolução prorroga até 31 de julho de 2020 a validade dos certificados do *Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas* (RNTRC), previsto na Resolução ANTT nº 4.799/2015, cujo vencimento esteja compreendido entre 1º de março e 30 de junho de 2020, e suspende, até 31 de julho de 2020, a aplicação da alínea "d" do inciso I do art. 6º; da alínea "e" do inciso II do art. 6º; do inciso V do §2º do art. 16; do inciso IV do §2º do art. 19; e a exigência de *Certificado de Inspeção Técnica Veicular* (CITV), prevista no art. 28; todos da Resolução ANTT nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019. O art. 3º da Resolução ANTT nº 5.876/2020 também altera a Resolução ANTT nº 5.840/2019, para incluir o art. 25-A, com a seguinte redação: "Art. 25-A. Suspende, até ulterior Deliberação da ANTT, as obrigações e penalidades relacionadas ao cadastramento da Operação de Transporte, com a consequente geração do CIOT, para as contratações que não envolverem TAC e TAC – Equiparado" (ANTT, 2020i, p. 98).
- Resolução ANTT nº 5.879, de 26 de março de 2020: dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da

²O levantamento contempla normativas encontradas e publicadas até o dia 28 de agosto de 2020.

emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências (ANTT, 2020j). A resolução foi prorrogada, inicialmente, pela Resolução nº 5.889, de 19 de maio de 2020, com vigência até 31 de julho de 2020 (ANTT, 2020k). Posteriormente, a Resolução ANTT nº 5.900, de 21 de julho de 2020, alterou a Resolução ANTT nº 5.879, prorrogando seu prazo por mais 60 dias (até 31 de setembro) e incluindo a Licença Complementar no rol dos documentos sujeitos à flexibilização de prazos, desde que haja reciprocidade do país estrangeiro em relação às empresas brasileiras (ANTT, 2020n).

- Resolução ANTT nº 5.893, de 2 de junho de 2020: estabelece as medidas a serem adotadas no âmbito dos serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros e dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do novo coronavírus, responsável pela covid-19. A resolução suspende a “prestação dos serviços de transporte coletivo rodoviário internacional de passageiros, regular, semiurbano e de fretamento, das empresas brasileiras e estrangeiras que possuem licenças originárias, complementares e ocasionais”, podendo excetuar-se dessa suspensão o transporte de passageiros com a finalidade de garantir o retorno de brasileiros ou estrangeiros aos seus respectivos países de origem, o transporte de profissionais que atuem em serviços públicos a atividades essenciais e o deslocamento de pessoas com enfermidades para tratamento de saúde (ANTT, 2020l).
- Resolução nº 5.894, de 9 de junho de 2020: altera a Resolução nº 5.893. Estende as obrigações de instrução de passageiros, a cada viagem, sobre os cuidados a serem observados para a prevenção da transmissão da covid-19 às empresas operadoras de serviços de transporte ferroviário de passageiros. E, desse modo, foi revogado o art. 5º da Resolução nº 5.893, que tratava da obrigação apenas no serviço regular de transporte rodoviário interestadual de passageiros. Ademais, foi revogado o art. 9º da mesma resolução, pois sua redação atual, ao estabelecer o prazo máximo de 120 dias para reembolso integral do valor do bilhete de passagem pelos operadores do transporte rodoviário de passageiros, contrariou o disposto na Lei nº 11.975, de 2009, que estabelece o prazo de 30 dias, pelo que se propõe a revogação desse dispositivo. Revogou-se o art. 15 da citada resolução visando à isonomia de tratamento dos serviços e operadores regulados pela ANTT aos critérios de preservação da saúde pública emanados pelas autoridades competentes, que já se encontram disciplinados nos arts. 2º e 3º da Resolução nº 5.893, de 2 de junho de 2020. Considerou que a manutenção da suspensão das autorizações vigentes poderia ocasionar paralisações dos serviços não justificadas, relativamente a operadores que atendam às diretrizes baixadas pelas autoridades de saúde municipais, estaduais e federais competentes, entendendo que à SUFER cabe o tratamento casuístico aos pedidos de suspensão temporária desses serviços (ANTT, 2020m).
- Portaria nº 204, de 29 de abril de 2020: a portaria interministerial – Ministérios da Casa Civil, Infraestrutura e Saúde – dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, por via terrestre, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Essa medida não impede o transporte rodoviário internacional de cargas (BRASIL, 2020c). A portaria foi prorrogada sucessivas vezes, e a última prorrogação, determinada pela Portaria nº 340, de 30 de junho de 2020, estendeu sua vigência até 30 de julho de 2020 (BRASIL, 2020d). Posteriormente, a Portaria CC-PR/MJSP/MINFRA/MS nº 1, de 29 de julho de 2020, ampliou a restrição da entrada de estrangeiros de qualquer nacionalidade, não só por meios terrestres, mas também por meios marítimos, além de proibir voos internacionais com destino a alguns estados brasileiros, até 30 de agosto de 2020. As restrições não se aplicam ao transporte de cargas (BRASIL, 2020b).

» Argentina

- Decreto nº 260/2020, de 12 de março de 2020: decreta a Emergência Sanitária da covid-19 e dispõe sobre a adoção de novas medidas para conter a propagação do novo coronavírus. O art. 17 trata das obrigações das empresas operadoras de meios de transporte, internacionais e nacionais, que operam na Argentina, em cumprir as medidas sanitárias e as ações preventivas que foram estabelecidas, bem como emitir os reportes que lhes sejam requeridos (ARGENTINA, 2020b).
- Decreto nº 274/2020, de 16 de março de 2020 – Proibição de ingresso ao território nacional: estabelece a proibição de ingresso ao território nacional, por um prazo de 15 dias, de pessoas estrangeiras não residentes no país, através de portos, aeroportos, postos de fronteira e qualquer outro ponto de acesso ao território argentino. O decreto não impede a circulação de pessoas envolvidas no transporte terrestre (e demais modos de transporte) internacional de cargas (ARGENTINA, 2020d). Foi prorrogado por sucessivos decretos, sendo o último o Decreto nº 409/2020 (ARGENTINA, 2020e), o qual esteve vigente até 10 de maio de 2020.
- Resolução Conjunta nº 4/2020: aprova o protocolo para implementação do *Plano de Emergência Covid-19, para o Transporte Automotor de Cargas Gerais e Perigosas nas Rotas Nacionais*. O plano determina os requisitos mínimos de higiene e prevenção para evitar a propagação do vírus e é aplicável ao transporte nacional e internacional de cargas (ARGENTINA, 2020c).
- Em 26 de junho, o Governo da Argentina prorrogou, pela sétima vez, as medidas de confinamento no país até 17 de julho, promovendo também um endurecimento das medidas na Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) (PRESSE, 2020). Posteriormente, o governo anunciou que o país passará a uma fase mais flexível com relação ao isolamento social, entre 18 de julho e 2 de agosto, com possibilidade de retornar à fase mais rígida (ARGENTINA, 2020a).

» Bolívia

- Decreto Supremo nº 4.196, de 17 de março de 2020: declara situação de emergência sanitária nacional e quarentena em todo o território boliviano. Estipula o fechamento de fronteiras a partir do dia 20 de março até o dia 31 do mesmo mês para estrangeiros não residentes no país. Entre as exceções estão as pessoas envolvidas no transporte internacional de cargas (BOLÍVIA, 2020a). Foi prorrogado por sucessivos decretos, sendo o último o Decreto Supremo nº 4.276, de 26 de junho de 2020, com vigência até 31 de julho de 2020 (BOLÍVIA, 2020c).

» Chile

- Declaração de Estado de Catástrofe, de 18 de março de 2020: declara estado de exceção constitucional de catástrofe em todo território nacional, com vigência de 90 dias, a partir do dia seguinte de sua publicação. Esse estado de exceção permite a limitação do trânsito de pessoas e prevê assegurar distribuição de bens e serviços básicos (CHILE, 2020a). O estado de catástrofe foi prorrogado por mais 90 dias, com nova vigência até 14 de setembro (CHILE, 2020d).
- Plano de Ação Coronavírus Covid-19: compila disposições sobre diversos temas envolvendo a pandemia de covid-19. Sobre o transporte público, serão estabelecidas medidas e controles sanitários nos terminais de ônibus, bem como novos horários de circulação. No que se refere às fronteiras, foram tomadas medidas de controle da entrada de pessoas com risco de contágio, decretando-se o fechamento das fronteiras terrestres, marítimas e aéreas para estrangeiros a partir de 18 de março. Além disso, o ingresso de passageiros por via marítima está suspenso até 30 de setembro. Essa medida não afeta o transporte de cargas (CHILE, 2020e).

- O Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no dia 30 de março de 2020, estendeu o prazo para a realização de revisão técnica veicular em dois meses, a fim de evitar aglomerações. Posteriormente, o Decreto Supremo nº 41, de 22 de junho de 2020, modificou esse prazo para quatro e cinco meses, de forma que os veículos que deveriam ser revisados inicialmente em abril e maio o sejam apenas em setembro. Sendo assim, fica estendida a vigência do *Certificado da Revisão Técnica e de Verificação de Emissões Contaminantes*. Além disso, as licenças de condução foram estendidas em um ano, de modo que aquelas que expirariam em 2020 poderão ser renovadas em 2021. Por fim, o ministério iniciou uma campanha para que as pessoas renovem ou obtenham seu Seguro Obrigatório de Acidentes Pessoais (SOAP), que é exigido por lei e deve ser contratado por todos os proprietários de veículos automotores (CHILE, 2020b, 2020c).

» Colômbia

- Decreto nº 417, de 17 de março de 2020: declara estado de emergência econômica, social e ecológica em todo território nacional por um período de 30 dias (até 16 de abril de 2020) (COLOMBIA, 2020f).
- Decreto nº 482, de 26 de março de 2020: cria o Centro de Logística e Transporte, no âmbito do Ministério de Transporte. Dispõe sobre o transporte de passageiros nas modalidades intermunicipal e massivo, bem como sobre o transporte de cargas durante o estado de emergência declarado pelo Decreto nº 417/2020. Suspende os serviços prestados pelos organismos de apoio ao trânsito, assim como os trâmites que sejam efetuados por eles. Assim, os documentos de trânsito, incluindo a licença de condução e o certificado de revisão técnico-mecânica e de emissões contaminantes, cuja vigência expire, não serão exigidos (COLOMBIA, 2020c). Também a revisão técnico-mecânica e de emissões contaminantes e a cobrança de pedágios aos veículos que transitam no território nacional para realização das atividades tratadas no Decreto nº 457/2020 (COLOMBIA, 2020d) estão suspensas durante o período de vigência do Decreto nº 417/2020.
- Decreto nº 569, de 15 de abril de 2020: prorroga o prazo de operação do Centro de Logística e Transporte e, além disso, adotam-se medidas relacionadas com transporte de passageiros, de carga e aéreo, no âmbito de restrições de mobilidade e isolamento preventivo obrigatório. Da mesma forma, são estabelecidas a isenção de pedágios, a suspensão temporária da cobrança de taxas de *leasing* e da cobrança de infraestrutura aeroportuária. No que se refere aos portos de serviço privado, estes poderão participar de operações de carga com o objetivo de garantir o fornecimento de mercadorias de primeira necessidade para as populações dentro da área portuária, independentemente do tipo de carga autorizada (COLOMBIA, 2020a). Posteriormente, o Decreto Legislativo nº 768, de 30 de maio de 2020, determinou, entre outras medidas, o retorno do pagamento dos pedágios e do serviço individual de transporte de passageiros a partir de 1º de junho de 2020 (COLOMBIA, 2020b).
- Decreto nº 1.076, de 28 de julho de 2020: outorga o isolamento preventivo obrigatório, com limitação à circulação de pessoas e veículos em todo o território nacional. Além disso, o decreto determina o fechamento de fronteiras fluviais, marítimas e terrestres com Panamá, Equador, Peru, Brasil e Venezuela até 1º de setembro de 2020. As determinações não se aplicam ao transporte de carga (COLOMBIA, 2020e).

» Equador

- Decreto nº 1.017, de 16 de março de 2020: decreta estado de exceção e calamidade pública em todo o território equatoriano, com a suspensão do direito da liberdade de trânsito por um período de 60 dias. Fica estabelecida a obrigatoriedade da quarentena comunitária e toque de recolher a partir do dia 17 de março, impossibilitando a circulação nas vias e espaços públicos (ECUADOR, 2020b). Ademais, o estado de

exceção e calamidade foi prorrogado por 30 dias (até 15 de junho) através do Decreto nº 1.052/2020, o qual estabelece também o toque de recolher (*toque de queda*) a partir do dia 16 de maio, de forma que não se poderia circular em vias e em espaços públicos no âmbito nacional (ECUADOR, 2020a). O Decreto nº 1.126, de 14 de agosto de 2020, renova mais uma vez o estado de exceção no país, mantendo restrições de mobilidade e o toque de recolher por mais 30 dias a partir de sua publicação (ECUADOR, 2020c).

- No dia 14 de março de 2020, o Governo do Equador proibiu a entrada de estrangeiros no país por via aérea, terrestre e marítima, a partir do dia 15 de março, por um período de 21 dias. O governo também decidiu por um fechamento parcial das fronteiras terrestres, mantendo habilitados apenas os postos de fronteira de Rumichaca, San Miguel e Puerto El Carmen no Norte, e Huaquillas, Macará e Zapotillo ao sul do país. Destaca-se que o comércio internacional não foi afetado pela decisão (GARCÍA; VALENCIA; LLANGARÍ, 2020).
- Em notícia do dia 2 de junho, é afirmado que o Comité de Operaciones de Emergencia (COE) aprovou alguns alinhamentos referentes à entrada de estrangeiros no Equador, entre eles: os viajantes necessitarão apresentar um exame PCR (do inglês – *Polymerase Chain Reaction*) negativo para o coronavírus, realizado no máximo sete dias antes da viagem, preencher a *Ficha del Viajero* e realizar isolamento preventivo obrigatório por 14 dias (dependendo do grupo em que a pessoa se encontra, poderá ser realizado em domicílio ou em alojamento temporário). Por outras duas semanas, ainda, ficam proibidos voos provenientes de países com alto contágio, como o Brasil (VELEZ, 2020).
- Resolução nº MTOP-DVGT-2020-0001-R, de 15 de março de 2020: informa o procedimento para coordenar o ingresso de pessoas e veículos ao Equador por via terrestre e os protocolos de cada instituição perante o coronavírus (covid-19). Contém disposições sobre as operações nos Centros de Atenção em Fronteira, sobre o controle de cidadãos equatorianos ou residentes no país que cruzem as fronteiras por meios próprios e sobre o controle para o transporte de carga internacional e o livre trânsito fronteiriço (ECUADOR, 2020d). Em 27 de abril de 2020, foi emitido o *Protocolo para o Transporte Internacional de Mercadorias por Rodovia na Fronteira Norte* (ECUADOR, 2020e).
- Em notícia do dia 7 de agosto de 2020, afirma-se que o transporte terrestre turístico está reativado no país, mas com um novo protocolo, no qual se destaca a necessidade do uso da máscara e do álcool em gel. Os veículos estão circulando com ocupação máxima de 50% e estão sendo desinfetados antes e depois de cada viagem. Além disso, ampliou-se o uso dos desumidificadores (GARCIA, 2020).

» Guiana

- O Ministério de Infraestrutura Pública suspendeu os serviços de *ferryboat* entre a Guiana e o Suriname a partir de 14 de março (GUYANA, 2020b). Em 16 de abril de 2020, o ministério retomou os serviços de *ferryboat* para facilitar o transporte de mantimentos e comida. É permitido no máximo 200 passageiros, que devem manter distância adequada entre si (GUYANA, 2020e).
- O Ministério de Relações Exteriores declarou o fechamento das fronteiras, suspendendo viagens para países com os quais a Guiana faz fronteira (GUYANA, 2020b).
- O Governo da Guiana anunciou, no dia 14 de agosto, uma extensão das medidas emergenciais adotadas no contexto da pandemia, cujas determinações são válidas até o dia 31 de agosto. Entre elas, destacam-se a prorrogação do toque de recolher, que vai das 21:00 às 5:00 em todo o país, com exceção das regiões Sete, Oito e Nove, onde continua valendo o toque de recolher das 18:00 às 6:00 (GUYANA, 2020a).

» Guiana Francesa

- Segundo informa o Comunicado de Imprensa, de 19 de março de 2020, as fronteiras entre a Guiana Francesa e o Suriname foram fechadas em 14 de março. A travessia do Rio Maroni foi interdita, excetuando-se casos de urgência sanitária ou econômica, bem como a autorização diplomática prévia (GUYANE, 2020c).
- Segundo informa o Comunicado de Imprensa, de 25 de março de 2020, as fronteiras entre a França (por consequência a Guiana Francesa) e o Brasil foram fechadas no dia 19 de março. De acordo com o comunicado, só podem entrar no departamento ultramarino cidadãos franceses, estrangeiros residentes na Guiana, cidadãos da União Europeia (UE) ou estrangeiros que vivem na fronteira e trabalham na Guiana, desde que tenham a documentação necessária. O transporte de cargas não foi afetado (GUYANE, 2020d).
- Lei nº 2020-856, de 9 de julho de 2020: determina a prorrogação do estado de emergência sanitária, decretado pela Lei nº 2020-290, de 23 de março de 2020, até o dia 30 de outubro, especificamente para os departamentos ultramarinos da Guiana Francesa e de Mayotte (FRANCE, 2020).

» Paraguai

- Decreto nº 3.456, de 16 de março de 2020: declaração de estado de emergência sanitária e confinamento obrigatório (PARAGUAY, 2020a). Foi prorrogado por sucessivos decretos, sendo o último o Decreto nº 3.564/2020, com vigência até 3 de maio, mês no qual teve início o plano de retomada “Quarentena Inteligente” (PARAGUAY, 2020c).
- Decreto nº 3.458, de 16 de março de 2020: decreta o fechamento parcial e temporário dos postos de fronteira pelo período de duração do estado de emergência sanitária estipulado pelo Decreto nº 3.456/2020, determinando em quais postos de fronteira será permitida a entrada de pessoas e/ou cargas e quais não (PARAGUAY, 2020j). Tal decreto teve seu art. 3º modificado pelo Decreto nº 3.465/2020 (PARAGUAY, 2020b).
- O Decreto nº 3.576/2020, por sua vez, estabeleceu as medidas correspondentes à Fase 1 do *Plano de Levantamento Gradual do Isolamento Preventivo Geral (Quarentena Inteligente)*, de 4 a 25 de maio, de forma que, nesse período, ficou estabelecido que as pessoas somente poderiam sair de suas casas para realizar deslocamentos mínimos e indispensáveis das 5:00 às 21:00, sendo também realizado um rodízio de veículos com base nas placas (PARAGUAY, 2020d). A Fase 2 corresponde ao Decreto nº 3.619/2020 (vigente de 25 de maio a 14 de junho), que estabeleceu que os habitantes somente poderiam se deslocar das 5:00 às 21:00 para as atividades e serviços indicados no decreto (PARAGUAY, 2020e). Por fim, a Fase 3, presente no Decreto nº 3.706/2020 (vigente de 15 de junho a 5 de julho), determina que a população somente poderá realizar os seus deslocamentos das 5:00 às 23:00 de domingo a quinta-feira e das 5:00 à 0:00 nas sextas-feiras e sábados para as atividades dispostas no decreto (PARAGUAY, 2020f). O Decreto nº 3.780/2020, de 5 de julho de 2020, amplia o prazo estabelecido no Decreto nº 3.706/2020. Sendo assim, a Fase 3 passa a valer até 19 de julho de 2020 (PARAGUAY, 2020g). Já o Decreto nº 3.835, de 18 de julho de 2020, estabelece que o país – com exceção da capital, Assunção, e dos departamentos Central e do Alto Paraná – passará para a Fase 4 da *Quarentena Inteligente*, entre 20 de julho e 16 de agosto. Essa fase é marcada por uma abertura maior, na qual são retiradas as restrições de deslocamento e são permitidos eventos sociais (de caráter público e privado) e religiosos, bem como a realização de atividades físicas e a reativação do setor hoteleiro (PARAGUAY, 2020h). Em 15 de agosto, o Decreto nº 3.943 estendeu a duração da Fase 4 até o dia 30 daquele mês, válida para as mesmas regiões previstas anteriormente (PARAGUAY, 2020i).

- Resolução C.D. nº 113/2020: aprova o protocolo de aplicação de medidas preventivas de fiscalização de caminhões de transporte de cargas, nacional e internacional, em pontos de fronteira por parte da Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN, 2020a).
- Resolução C.D. nº 156/2020: estabelece, em 28 de março, o prazo excepcional de 30 dias de vigência e prorrogação para a inspeção técnica veicular no serviço regular nacional e internacional de transporte de passageiros e cargas (DINATRAN, 2020b). Em 15 de abril, foi publicada pelo Dinatran a Resolução C.D. nº 183/2020, na qual fica estabelecido o protocolo para a abertura dos centros de inspeção técnica veicular no país (DINATRAN, 2020c).
- Resolução C.D. nº 391/2020, de 31 de julho: autoriza a suspensão temporária e excepcional de sanções relativas ao vencimento das habilitações outorgadas pela Dinatran para o serviço de transporte de cargas e de passageiros. A suspensão é válida até 31 de agosto (DINATRAN, 2020d).

» Peru

- Decreto Supremo nº 044/2020, de 15 de março de 2020: declara o estado de emergência nacional pelo prazo de 15 dias (prorrogáveis por igual período) e estipula o isolamento social obrigatório. Também estabelece o fechamento temporário das fronteiras, com a suspensão do transporte internacional de passageiros pelos meios terrestre, aéreo, marítimo e fluvial a partir do dia 16 de março. O decreto não proíbe o transporte internacional de cargas (PERÚ, 2020c). Foi prorrogado por sucessivos decretos, sendo o último o Decreto nº 135/2020, com vigência até 31 de agosto de 2020 (PERÚ, 2020d).
- Decreto Supremo nº 020/2020, de 3 de junho de 2020: prorroga o estado de emergência sanitária por mais 90 dias a partir de 10 de junho de 2020 (PERÚ, 2020b).
- Decreto Supremo nº 139/2020, de 12 de agosto: estabelece novas medidas de prevenção a serem seguidas enquanto durar o estado de emergência sanitária. Destaca-se o toque de recolher, válido de segunda-feira a sábado, das 22:00 às 4:00 na maior parte do país. Aos domingos, a imobilidade é obrigatória em todo o território nacional, e a população deve ficar em casa até as 4:00 do dia seguinte. São exceções as movimentações realizadas por prestadores de serviços de abastecimento de alimentos, saúde, medicamentos, serviços financeiros e de entrega de restaurantes (PERÚ, 2020e).
- Em 24 de abril de 2020, o Ministro de Transportes e Comunicações, Carlos Lozada, informou que as fronteiras aéreas, terrestres, marítimas e fluviais do Peru se manterão fechadas por um tempo indeterminado. Também permanece suspenso o transporte interprovincial (EL COMERCIO, 2020; CONSULADO GENERAL DEL PERÚ EN RÍO DE JANEIRO, 2020).
- Resolução Diretorial nº 015-2020-MTC/18, de 19 de julho de 2020: prorroga a vigência das carteiras de habilitação que venceram entre 1º de janeiro e 15 de agosto desse ano, conforme a categoria da licença. As carteiras de condução de veículos particulares tiveram sua vigência prorrogada até 31 de janeiro de 2021; já as carteiras que habilitam a condução de ônibus foram prorrogadas até 30 de novembro de 2020; e, por fim, a vigência das carteiras para condução de veículos de carga, como caminhões, foi prorrogada até 31 de dezembro de 2020 (PERÚ, 2020a).

» Uruguai

- Decreto nº 93/2020, de 13 de março de 2020: declara o estado de emergência nacional sanitária como consequência da pandemia originada pela covid-19. Dentre as providências, estabelece o fechamento de alguns pontos turísticos (URUGUAY, 2020d).

- Decreto nº 94/2020, de 16 de março de 2020: decreta o fechamento de fronteira com a Argentina, bem como a proibição de chegada de cruzeiros de países centros da doença. O decreto não impede o transporte internacional de cargas (URUGUAY, 2020e).
 - Ministerio do Transporte y Obras Públicas: em 29 de maio, declarou a não exigência da vigência da *Permissão Nacional de Circulação* dos veículos de transporte de passageiros registrados na Dirección Nacional de Transporte até 30 de junho de 2020, para todos os veículos de transporte de passageiros, cujo vencimento se verifique entre 13 de março e 30 de junho (URUGUAY, 2020c).
 - O governo uruguaio anunciou uma série de medidas específicas para a cidade de Rivera, localizada na fronteira com o Brasil, como forma de conter o avanço da covid-19 na região de fronteira (URUGUAY, 2020a). Entre essas medidas estão a criação de uma Comissão Binacional Consultiva de Saúde nas Fronteiras, a qual realizou sua primeira reunião no dia três de junho, e a reativação de um Acordo Binacional para autorizações de estudo e trabalho para cidadãos brasileiros e uruguaios que moram nas fronteiras. Além disso, o Presidente anunciou o controle rígido de todos que entram e saem da cidade, através de quatro postos sanitários nas rotas de entrada e saída (EL PAÍS, 2020).
 - Decreto nº 292, de 15 de julho de 2020: definiu uma série de medidas sanitárias para o ingresso de uruguaios e estrangeiros no país, por meios aéreos, marítimos ou terrestres. Entre as novas regras, estão: o preenchimento de um formulário (disponível no anexo I do decreto), com informações, tais como a manifestação ou não de sintomas da doença, o contato com pessoas infectadas, entre outros; a aferição da temperatura no ponto de entrada; a apresentação de um teste negativo de detecção do vírus da Sars-CoV-2, realizado até 72 horas antes da viagem; o cumprimento do isolamento preventivo; entre outras medidas (URUGUAY, 2020a).
 - Complementando as disposições do Decreto nº 292/2020, a Resolução MSP S/N, do dia 13 de agosto, determina que todas as pessoas a entrarem no território nacional sem um resultado negativo para o teste de coronavírus deverão realizar uma análise nos aparelhos móveis de testagem disponibilizados nos pontos de entrada do país, arcando com as próprias despesas (URUGUAY, 2020b).
 - No que diz respeito ao transporte internacional de cargas, o Decreto nº 223, do dia 11 de agosto, determina o aumento da Guia de Trânsito Terrestre (uma taxa do serviço aduaneiro nacional), que passa a ser de 1.500 pesos uruguaios, com o objetivo de custear os testes de coronavírus no país. Todo declarante de mercadorias em situação de importação, exportação ou traslado, entrando ou saindo do país, está sujeito à taxa, com exceção dos veículos circulando sem carga ou com mercadorias nacionais e/ou nacionalizadas (PERÚ, 2020f).
- » Mercosul
- Reunião Preparatória à LVII Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT nº 5), realizada por videoconferência nos dias 27 e 28 de maio de 2020: a delegação brasileira apresentou um relatório estratégico contendo a análise do transporte interestadual e internacional de passageiros, tendo como objetivo apresentar os impactos da pandemia nos números de viagens, de passageiros, entre outros fatores. Além disso, a delegação propôs a criação de uma Subcomissão de Segurança do Transporte no âmbito do SGT nº 5, já que, devido à situação de emergência causada pela covid-19, se faz necessária a implementação de novos protocolos de segurança, de forma a garantir uma boa logística de transporte entre os Estados que fazem parte do Mercosul. Dessa forma, o Anexo XII contém a Resolução de Segurança Vial (Draft ONU), a qual serviu como base para um documento que circulou durante a reunião e que servirá de apoio aos trabalhos da Comissão. Por fim, a delegação argentina também realizou suas contribuições ao apresentar três documentos emitidos pela Comissão Europeia (Anexo XIII), abordando orientações da UE para a retomada

progressiva dos serviços turísticos e de transporte (REUNIÓN TÉCNICA PREPATATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINÁRIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 2020).

- LVII Reunião Ordinária do SGT nº 5, realizada por videoconferência, nos dias 23 e 24 de junho de 2020: o subgrupo tomou nota da Reunião de Trabalho do SGT nº 5 (anexo XIII da reunião), realizada em 12 de junho de 2020, na qual as delegações dos países apresentaram as medidas sanitárias relativas ao transporte tomadas pelos governos. Além disso, na LVII Reunião, os países trocaram informações a respeito dos impactos da pandemia no que tange ao transporte internacional de cargas e de passageiros e concordaram em realizar um trabalho conjunto com o SGT nº 11 (Saúde) do Mercosul. A delegação argentina, em especial, informou os procedimentos de repatriação, tanto para estrangeiros quanto para argentinos, e anunciou a aprovação de um protocolo do *Plano de Emergência para o Transporte Automotor de Cargas Gerais e Produtos Perigosos*. Em relação à criação da Subcomissão de Segurança do Transporte, foi realizada uma apresentação (anexo XV) a respeito dos pontos a serem considerados por essa subcomissão, e o tema continua na agenda do SGT nº 5 (REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT nº 5 "TRANSPORTE", 2020).

Para o Suriname, não foram encontradas normativas relacionadas à pandemia de covid-19 que impactaram o transporte internacional terrestre de cargas e/ou passageiros.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

Com o propósito de ampliar a compreensão sobre a Comunidade Andina de Nações (CAN), e sobre o *Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre* (ATIT) e seu papel dentro da Associação Latino-americana de Integração (Aladi), o presente capítulo destina-se a demonstrar elementos informativos referentes a esses organismos e seus respectivos Estados-Partes e/ou signatários. As informações sobre as organizações internacionais supracitadas serão concernentes aos fatores institucionais, socioeconômicos, regulatórios, de *performance* logística e de infraestrutura rodoviária de cada uma. Além disso, este capítulo apresenta uma descrição acerca do desenvolvimento histórico de acordos e iniciativas internacionais sobre transporte terrestre na América do Sul.

2.1. ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS E TRANSPORTE TERRESTRE NA AMÉRICA DO SUL

As Organizações Internacionais (OIs) multiplicaram-se após o fim da Segunda Guerra Mundial com o objetivo de manter a paz, a ordem, os direitos humanos e a integração multilateral no Sistema Internacional. Em 11 de abril 1949, por meio de um Parecer Consultivo da Corte Internacional de Justiça, as OIs passaram a ser consideradas sujeitos de Direito Internacional Público, assim como os Estados. Com o desenvolvimento das telecomunicações e o processo de globalização a partir de então, as relações internacionais tornaram-se cada vez mais dinâmicas e frequentes. No que tange ao comércio internacional, essas mudanças criaram a necessidade de apoio institucional e jurídico por meio das OIs, para que se evitassem fraudes e concorrência desleal entre os países. Uma das formas de se alcançar esses objetivos e evitar atritos entre os Estados, especificamente no que concerne à integração logística, foi a criação de OIs cujo escopo de atuação envolve temas como: controle fronteiriço; infraestrutura; questões sobre transportes dos mais diversos modais; entre outros.

No Quadro 1 são demonstradas as OIs latino-americanas que buscam a integração regional e discutem temas de infraestrutura e coordenação logística relativos ao transporte de bens e passageiros entre seus Estados-Partes. Dentre elas destacam-se a Aladi e a CAN, que são de maior interesse a este projeto, pois são objetos de estudo e comparação para fins de harmonização normativa e, por isso, são abordadas de forma mais profunda nas subseções adiante. No entanto, encontram-se também o Mercosul, a Comunidade do Caribe (Caricom), a União de Nações Sul-Americanas (Unasul) e o Foro para o Progresso da América do Sul (Prosul). O quadro também apresenta a UE, devido à presença da Guiana Francesa (território ultramarino francês) na América do Sul.

Além disso, o Quadro 1 aborda — a título de comparação — os acordos e as iniciativas mais representativas sobre o transporte terrestre na América do Sul, sendo eles o ATIT e a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA, do espanhol – Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), fundada no ano de 2000 e posteriormente integrada como órgão técnico ao Conselho de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan), da Unasul. Ressalta-se que a Unasul se encontra paralisada em razão da saída de diversos países da organização em 2019, incluindo o Brasil, que passaram a atuar por meio do Prosul. Os representantes dos governos desse bloco se reuniram em 2020 para

discutir ações voltadas ao combate à pandemia de covid-19, como o fechamento de fronteiras e as garantias para o tráfego de bens essenciais ao abastecimento dos países, por via rodoviária, por exemplo (VERDÉLIO, 2020).

Países ³	Organizações Internacionais						Acordos/Iniciativas		
	Aladi	CAN	Mercosul	Unasul	Prosul	Caricom	UE	ATIT	IIRSA
Antígua e Barbuda									
Argentina									
Bahamas									
Barbados									
Belize									
Bolívia⁴									
Brasil									
Chile									
Colômbia									
Cuba									
Dominica									
Equador									
Granada									
Guiana									
Guiana Francesa									
Haiti									
Jamaica									
México									
Montserrat									
Panamá									
Paraguai									
Peru									
Santa Lucia									
São Cristóvão e Névis									
São Vicente e Granadinas									
Suriname									
Trinidad e Tobago									
Uruguai									
Venezuela ⁵									

Legenda:

Estados-Partes	
Países associados	

Quadro 1 – Organizações Internacionais latino-americanas e seus participantes

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

³ Os países destacados em negrito fazem parte dos blocos deste estudo.

⁴ A Bolívia encontra-se atualmente em processo de adesão ao Mercosul e é país-observador do Prosul.

⁵ A Venezuela encontra-se suspensa de todos os direitos e obrigações inerentes a sua condição de Estado-Parte do Mercosul.

Para uma compreensão panorâmica do tema, a seguir será apresentado o desenvolvimento histórico dos principais acordos e iniciativas que impactaram o transporte terrestre na América do Sul a partir da segunda metade do século 20.

2.1.1. Desenvolvimento histórico dos acordos e iniciativas sobre transporte terrestre na América do Sul

Como mencionado na seção anterior, após a Segunda Guerra Mundial, várias OIs surgiram visando à integração regional. Nas palavras de Neto:

A integração regional é um processo de partilha voluntária de soberania entre Estados contíguos. Por definição, pressupõe que os partícipes cedam – portanto, percam – a capacidade de agir sozinhos em certas áreas. O pressuposto é que a ação coletiva é mais eficiente que a individual para a resolução de certos problemas. Além da paz interestatal, o objetivo central da integração é o crescimento (ou desenvolvimento) econômico por meio de ganhos de escala e complementaridade. (NETO, 2014, p. 11).

Nesse contexto, diversas OIs com diferentes formatos e estruturas também surgiram na América Latina, como a CAN em 1969, a Caricom (1973), a Aladi (1980), o Mercosul (1991) e, posteriormente, a Unasul (2008). Ainda nesse sentido, no que tange à América do Sul, Neto destaca que:

Na década de 1990, o regionalismo sul-americano foi marcado por uma visão que privilegiava essencialmente a redução das barreiras aos fluxos comerciais e de investimentos, favorecendo a formação de uniões aduaneiras e de mercados comuns. Já nos anos 2000 foi colocado em prática um regionalismo multidimensional, com espaço para novos temas como a questão social, a redução das assimetrias estruturais, a cooperação em defesa, os investimentos em infraestrutura de transportes, energia e comunicações, bem como a concertação do continente para atuação conjunta em foros da governança global. (NETO, 2014, p. 11).

Consequentemente, a partir do final do século 20, com o aprofundamento das relações bilaterais e multilaterais entre os países sul-americanos, foram implementados diversos acordos internacionais e normativas comuns referentes ao transporte terrestre, principalmente o rodoviário. Dentre elas destacam-se, para o escopo deste estudo, as iniciativas observadas no âmbito da CAN, da Aladi, do Mercosul e da Unasul, resumidas de forma cronológica abaixo:

- » Em janeiro de 1990, no escopo da Aladi, concebeu-se o ATIT.
- » Em outubro de 1990, no âmbito da CAN, a Decisão CAN nº 271/1990 (SUTRAN, 1990) constituiu o Comité Andino de Infraestructura Vial (CAIV), responsável pelo Sistema Andino de Carreteras (rodovias).
- » Em 1991, concebeu-se o Mercosul, cujo Tratado Constitutivo determinou a formação, dentre outros, do Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT-5), referente ao Transporte Terrestre, que realiza reuniões regularmente (BRASIL, 1991).
- » Em dezembro de 1994, os quatro países do Mercosul assinaram o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos (ALADI, 1994).
- » Em julho de 1995, o Brasil e a Venezuela celebraram, no âmbito da Aladi, o Acordo de Alcance Parcial nº 15 (ALADI, 2001), tratado bilateral que regula o transporte de cargas e de

passageiros entre os dois países. No Brasil, o acordo foi promulgado pelo Decreto nº 2.975/1999 (BRASIL, 1999).

- » Em agosto de 1995, no âmbito da Aladi, Brasil, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai assinaram o Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias (ALADI, 1995).
- » Em janeiro de 1997, a CAN aprovou as decisões nº 398/1997 e nº 399/1997, relativas ao transporte rodoviário internacional de mercadorias e de passageiros, respectivamente. Tais normativas constituíram a base legislativa inicial sobre transporte rodoviário no bloco, e passaram por uma série de atualizações nos anos posteriores (CAN, 1997a, 1997b).
- » Em 1998, a CAN criou, mediante sua Decisão nº 434/1998, o Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), responsável, entre outras coisas, por propor inovações e soluções conjuntas ao setor (CAN, 1998).
- » Em setembro do ano 2000, a primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, realizada em Brasília, deu origem à IIRSA, a qual foi a primeira iniciativa de integração regional no subcontinente que contou com a participação dos 12 países sul-americanos (HONÓRIO, 2013). Seu objetivo era financiar projetos de infraestrutura para a integração logística da região.
- » Em fevereiro de 2003, o Brasil e a Guiana celebraram o Acordo Bilateral de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas. No Brasil, o tratado foi ratificado pelo Decreto nº 5.561/2005 (BRASIL, 2005b).
- » Em fevereiro de 2005, foi celebrado o *Segundo Protocolo Adicional* ao ATIT, relativo a infrações e sanções (ALADI, 2005).
- » Em 2008, foi celebrado o Tratado Constitutivo da Unasul. No ano seguinte, a IIRSA foi incorporada ao bloco sob a forma de secretaria técnica do Cosiplan (HONÓRIO, 2013).
- » Em maio de 2010, os países do Mercosul assinaram, no âmbito da Aladi, o Acordo de Alcance Parcial nº 17, relativo a pesos e dimensões de veículos de transporte rodoviário de passageiros e de cargas (ALADI, 2010).
- » Em março de 2014, o Brasil e a França celebraram o Acordo Bilateral referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, visando à integração entre Brasil e Guiana Francesa. O acordo foi ratificado no âmbito doméstico brasileiro pelo Decreto nº 8.964/2017 (BRASIL, 2017).

Portanto, nota-se que desde a década de 1990 muitas iniciativas vêm sendo realizadas no que diz respeito à integração em matéria de transporte terrestre na América do Sul por meio das OIs destacadas. Nesse sentido, a seguir serão apresentadas em maior detalhamento a Aladi (organização que engloba o ATIT) e a CAN, objetos de estudo deste relatório.

2.1.2. Associação Latino-americana de Integração (Aladi) e o ATIT

A Aladi foi instituída a partir da assinatura do Tratado de Montevideu, ocorrida em 12 de agosto de 1980, e conta com personalidade jurídica internacional. A organização é formada por 13 países, o que faz dela o maior agrupamento de integração latino-americano, sendo seus membros: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Paraguai, Panamá, Peru, Uruguai e Venezuela. Os princípios gerais que regem o ordenamento jurídico da instituição fundamentam-se no pluralismo nas esferas política e econômica, na

flexibilidade, no tratamento diferencial de acordo com o nível de desenvolvimento dos países e na multiplicidade das formas de concertação de instrumentos comerciais (ALADI, c2019b).

Entre seus objetivos, destacam-se aqueles voltados à integração em matéria econômica. Desde sua fundação, a Aladi tem baseado suas ações na busca pela convergência progressiva para um mercado comum latino-americano. Logo, reduzir e eliminar gradativamente as barreiras ao comércio é uma de suas principais metas. Além disso, o bloco possui, no âmbito do seu arcabouço jurídico, um conjunto significativo de normas voltadas à regulamentação de temas diversos, como a cooperação financeira, tributária, aduaneira e sanitária; a preservação do meio-ambiente; a cooperação científica e tecnológica; e a promoção do turismo, assim como normas de natureza eminentemente técnicas etc., seja por meio de acordos no âmbito regional ou mesmo parciais (ALADI, c2019b).

Do ponto de vista institucional, a estrutura organizacional da Aladi apresenta quatro principais instâncias: 1) o Conselho de Ministros (órgão supremo do bloco, que conduz a política superior de integração, sendo formado pelos ministros de relações exteriores dos Países-Partes); 2) o Comitê de Representantes (foro negociador no qual são debatidas todas as iniciativas a serem tomadas pelo grupo); 3) a Conferência de Avaliação e Convergência (cujo papel é examinar o funcionamento de integração em todos os seus aspectos, sendo formada por representantes plenipotenciários dos Países-Partes); e 4) a Secretaria Geral (que busca apoiar os países em questões de aspectos técnicos no intento de facilitar as negociações). Além disso, no quadro organizacional do Comitê de Representantes, foram instituídos órgãos auxiliares e grupos de trabalho com temas específicos de interesse da organização (ALADI, c2019c).

No que se refere especificamente à contribuição da Aladi ao desenvolvimento da regulamentação e harmonização de normas, em matéria de transporte terrestre na América Latina, destaca-se o ATIT, firmado em 1990 e um dos principais objetos deste estudo, cujos signatários são Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. O ATIT é o principal instrumento jurídico de regulamentação da prestação de serviços de transporte internacional terrestre na região, tanto de cargas quanto de passageiros. O acordo consiste em:

[...] adotar uma norma jurídica única que reflita os princípios essenciais acordados por esses Governos, particularmente aqueles que reconhecem o transporte internacional terrestre como serviço de interesse público fundamental para a integração de seus respectivos países e no qual a reciprocidade deve ser entendida como o regime mais favorável para otimizar a eficiência desse serviço. (BRASIL, 1990b, p. 15).

Nessa perspectiva, cabe destacar que o art. 16 do ATIT institui uma Comissão destinada a avaliar e discutir permanentemente os termos do acordo e de seus anexos, constituída pelas autoridades dos órgãos nacionais competentes ou por seus representantes (BRASIL, 1990b). Essa comissão reúne-se por meio de convocação por parte de qualquer um dos países signatários, a qual deve ser feita com pelo menos 60 dias de antecedência. A Secretaria Geral da Aladi desempenha, nessa ocasião, o papel de secretaria técnica da Comissão, apoiando os países na definição de políticas na tentativa de dirimir dúvidas de interpretação e execução, resolver questões pontuais e continuar aperfeiçoando o conjunto de normas que compõem seu marco normativo. Até o presente momento, já foram realizadas 21 reuniões desse tipo, cujas atas estão disponibilizadas no *site* da Aladi (c2019a).

No âmbito do ATIT também são implementados acordos e reuniões bilaterais, que ocorrem juntamente com os órgãos de aplicação do ATIT presentes em cada país. Além disso,

há acordos de alcance parcial, dos quais cabe destacar os Protocolos Adicionais ao ATIT. Destes, o mais relevante é o *Segundo Protocolo Adicional*, referente a infrações e sanções, cujos signatários são Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Cabe observar, no entanto, que nem todos os Estados-Partes da Aladi, e nem mesmo todos os participantes do ATIT, são signatários desses acordos subsidiários, fenômeno que acaba por gerar dificuldades de ordem prática na execução das normas que regulam o transporte na região, decorrente sobretudo da falta de uniformidade normativa.

2.1.3. Comunidad Andina (CAN)

A CAN, inicialmente conhecida como Pacto Andino, é uma organização internacional de integração regional composta por quatro Estados-Partes: Bolívia, Colômbia, Equador e Peru. No intuito de “[...] alcançar um desenvolvimento integral, equilibrado e autônomo [...]” (CAN, [201-]c, não paginado, tradução nossa) por meio da integração na região dos Andes, foi fundada em maio de 1969 com a assinatura do Acordo de Cartagena, tratado constitutivo que define seus objetivos e sistema institucional, bem como as políticas específicas a serem desenvolvidas pelos seus órgãos e instituições (CAN, [201-]c).

Atualmente, além dos quatro Estados-Partes citados, a CAN reconhece como “países associados” os países integrantes do Mercosul, e como “país observador” a Espanha. Venezuela aderiu ao grupo em 1973, mas se retirou em 2006 (CAN, [201-]c). Deve-se destacar, nessa perspectiva, que os quatro Estados-Partes da CAN atualmente também fazem parte da Aladi, mas apenas dois deles (Bolívia e Peru) são signatários do ATIT.

Entre os maiores diferenciais apresentados pelo ordenamento jurídico da CAN em relação ao da Aladi, encontra-se o Sistema Andino de Integración (SAI), estabelecido pelo Protocolo de Trujillo em 1996. O SAI consiste em um conjunto de órgãos e instituições articuladas no intuito de buscar o aprofundamento da integração andina, promovendo sua projeção externa. Esses órgãos têm diferentes funções, que vão desde ações de caráter executivo, legislativo e judiciário, até as esferas deliberativa, social, financeira e educativa, também contando com instâncias de participação da sociedade civil. Representantes dessas instâncias reúnem-se de maneira ordinária pelo menos uma vez ao ano, e de maneira extraordinária sempre que necessário (CAN, [201-]b).

Entre os órgãos que compõem o SAI, podem ser destacados: 1) o Consejo Presidencial (órgão máximo da CAN, responsável pela direção política do sistema); 2) a Comisión de la Comunidad Andina (órgão legislativo integrado por um representante plenipotenciário de cada Estado-Parte, cujas decisões são de aplicação imediata, isto é, não precisam de aprovação prévia por parte dos congressos de cada país); e 3) a Secretaría General (órgão executivo sediado em Lima, no Peru, que emite resoluções vinculantes e tem a função de administrar o processo de integração do grupo) (CAN, [201-]b, 2017).

Dessa forma, a CAN destaca-se, em relação à Aladi, pelo poder de emitir normas supranacionais revestidas de natureza obrigatória, que se incorporam diretamente ao ordenamento jurídico dos Estados-Partes, e também por exercer funções típicas de judiciário por meio do seu Tribunal de Justicia (sediado em Quito, no Equador), o qual é responsável por assegurar a interpretação uniforme de sua legislação. Além dos órgãos e instituições que compõem o SAI, a CAN ainda conta com instâncias de assessoria que a auxiliam em matérias

especializadas. Entre elas estão os Comitês, que possuem caráter técnico e são compostos por autoridades setoriais de alto nível dos Estados-Partes. A função desses comitês é emitir opiniões de caráter não vinculante nos seus respectivos temas e auxiliar a Comisión de la Comunidad Andina e a Secretaría General em suas atividades, estas sim com funções típicas de legislativo vinculante (CAN, [201-]a).

Dos comitês que compõem a CAN, devem ser destacados, em particular, o CAATT, criado pela Decisão CAN nº 434/1998, e o CAIV, criado pela Decisão CAN nº 271/1990. Ao primeiro cabe buscar ferramentas voltadas à modernização e ao aumento da eficiência do transporte terrestre; facilitar a integração física entre os Estados-Partes; promover o intercâmbio de informação estatística e técnica; e propor soluções aos problemas do setor. O segundo comitê, por sua vez, é responsável pela gestão do Sistema Andino de Carreteras (rodovias). Além desses dois, a CAN ainda conta com a presença de outros dois comitês relativos ao transporte, um tendo por objeto o meio aquático e o outro voltado ao setor aeronáutico (SUTRAN, 1990; CAN, 1998, 2016).

2.2. PRINCÍPIOS GERAIS DO ATIT E DA CAN

Esta seção destina-se a realizar a análise dos princípios gerais que regem o *Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)*, bem como os protocolos adicionais que compõem o seu arcabouço normativo e as decisões nº 398/1997 e nº 837/2019 da Comunidad Andina (CAN), as quais abordam a temática do transporte de passageiros e de cargas, respectivamente. Cabe ressaltar que a Decisão nº 837/2019 substitui a Decisão nº 399/1997 no que tange ao transporte internacional de cargas. O texto do ATIT, acordo realizado no âmbito da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), não apresenta de modo explícito seus princípios gerais, que, contudo, emergem ao longo do acordo. Diferentemente do ATIT, ambas as decisões nº 398 e nº 837 da CAN explicitam os princípios fundamentais para o transporte internacional de cargas e passageiros:

A oferta e a prestação do serviço de transporte internacional baseiam-se nos seguintes princípios fundamentais: liberdade de operação; acesso ao mercado; tratamento nacional; transparência; não discriminação, igualdade de tratamento legal; livre concorrência; e nação mais favorecida (CAN, 1997a, 2019c, não paginado, tradução nossa).

Tais princípios estão amparados nos preceitos consolidados na Organização Mundial do Comércio (OMC), os quais remontam ao Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT, do inglês – *General Agreement on Tariffs and Trade*). O princípio geral do GATT, herdado pela OMC, é o da não discriminação. Desse preceito emanam outros dois: o do tratamento nacional e o da nação mais favorecida. O princípio da nação mais favorecida complementa o do tratamento nacional ao estabelecer que o Estado-Parte, nesse caso da CAN, deve estender a todos os demais Estados-Partes no âmbito aduaneiro “[...] qualquer concessão, benefício ou privilégio concedido a outro membro” (BRASIL, [201-], não paginado), de modo que nenhum país tenha vantagem sobre os demais.

O princípio do tratamento nacional garante que após concluídos os procedimentos administrativos e fiscais previstos na legislação aduaneira “um produto ou serviço importado deve receber o mesmo tratamento que o produto ou serviço similar quando entra no território do membro” (BRASIL, [201-], não paginado). O ATIT também aborda esse princípio em seu art. 5º, ao estabelecer que: “Cada país signatário assegurará às empresas autorizadas dos demais

países signatários, em base de reciprocidade, um tratamento equivalente ao que dá às suas próprias empresas” (BRASIL, 1990, p. 15).

No art. 5º do ATIT também se encontra explícito o princípio da reciprocidade, uma das pedras basilares do Direito Internacional contemporâneo. Esse princípio “[...] consiste em permitir a aplicação de efeitos jurídicos em determinadas relações de direito [...]” (FEITOSA NETO; LIMA, 2016, não paginado), tendo, concomitantemente, “[...] uma natureza política, jurídica e negocial [...]” (FEITOSA NETO; LIMA, 2016, não paginado). No caso específico do ATIT, é possível inferir que os termos do acordo resguardam o princípio da reciprocidade em relação aos direitos e deveres imputados ao transportador internacional, os quais devem ser iguais àqueles aplicáveis ao transportador nacional. No que diz respeito às normativas da CAN, é possível constatar que o art. 14 da Decisão nº 398/1997 aborda o princípio da reciprocidade, de maneira não explícita, ao expressar que “[...] não será possível condicionar o início da prestação do serviço de transporte ou impedi-lo pelo fato de uma transportadora autorizada de outro País-Membro envolvido no tráfego não ter iniciado ou suspenso suas operações.” (CAN, 1997a, p. 5, tradução nossa).

O princípio da transparência, por sua vez, determina que “[...] os membros devem dar publicidade às leis, regulamentos e decisões de aplicação geral [...], de modo que possam ser amplamente conhecidas por seus destinatários.” (BRASIL, [201-], não paginado). A respeito desse princípio, observa-se que o ATIT é consoante à CAN, haja vista que em seu art. 18 é definido que: “Quando um dos países signatários adotar medidas que afetem o transporte internacional terrestre, deverá dar conhecimento delas aos outros Organismos Nacionais Competentes antes que entrem em vigor.” (BRASIL, 1990b, p. 15).

O princípio da livre concorrência também inspira as normas que compõem o ATIT e a CAN, sendo delineado pela bibliografia jurídica nos seguintes termos:

A livre concorrência está correlacionada com o princípio da livre iniciativa, ou seja, quando se está diante de um mercado competitivo, os empresários que estejam atuantes com suas atividades, podem perfeitamente utilizar todos os recursos lícitos para que desenvolvam da melhor maneira possível sua atividade econômica. Desta feita, a concorrência permite que o mercado se mantenha com aqueles que são os mais capacitados para fornecer produtos e serviços diferenciados à clientela. (RODRIGUES; BARROSO; ALVES, 2017, não paginado).

É possível observar, em particular, elementos bastante evidentes desse princípio no âmbito daquele que trata de “liberdade de operação”, expressamente mencionado no rol de princípios fundamentais da CAN, demonstrando que toda empresa está apta a realizar transporte internacional de cargas e passageiros, desde que atenda aos requisitos dispostos nas decisões nº 837 e nº 398 da CAN.

Entre tantos pontos de convergência na intersecção dos dois conjuntos normativos internacionais, exsurge, contudo, uma divergência significativa. Em outros termos, o princípio de acesso ao mercado, exposto como enunciado fundamental da CAN, colide com as normas do ATIT. Tal incongruência foi constatada no estudo apresentado no documento *Análisis Comparativo de las Normas sobre Transporte Internacional Terrestre de Carga y Pasajeros y de Tránsito Aduanero Vigentes en el Ámbito de la Aladi y de la CAN, en el Marco de una Posible Armonización* (ALADI; CAN, c2017), quando afirma que a CAN garante o livre acesso ao mercado de transporte a todos os Estados-Partes da organização, ao passo que o ATIT vincula o acesso

ao mercado à assinatura de acordos bilaterais firmados entre os países signatários. Isso fica claro no art. 20, o qual dispõe que:

Para estabelecer serviço de transporte internacional por rodovia e suas modalidades, deverá haver um acordo prévio entre os países signatários. Estes outorgarão as licenças correspondentes com o objetivo de tornar efetiva a reciprocidade, independentemente entre as empresas de carga e as de passageiros. (BRASIL, 1990, p. 16).

Neste quadro, as normas que compõem seja o arcabouço da CAN, seja o ATIT, limitam a atuação no transporte internacional a empresas, inclusive dispondo que Licenças Originárias e Complementares e Autorizações de transporte ocasional somente serão outorgadas a empresas legalmente constituídas. No caso do ATIT, os arts. 2º e 22 expõem que:

Artigo 2. O transporte internacional de passageiros ou cargas somente poderá ser realizado pelas empresas autorizadas, nos termos deste Acordo e seus Anexos.

[...]

Artigo 22. §1. Os países signatários só outorgarão licenças originárias às empresas constituídas de acordo com a legislação do país a cuja jurisdição pertençam. (BRASIL, 1990b, p. 15-16).

Seguindo na mesma direção, o inciso primeiro do art. 23 da Decisão nº 398/1997 da CAN dispõe que: “Para a solicitação das Licenças Originárias e Complementares de Prestação de Serviços, a transportadora deve ser estar constituída como uma empresa em qualquer um dos Países-Membros do Acordo de Cartagena.”(CAN, 1997a, p. 6, tradução nossa). Em consonância, o art. 20 da Decisão nº 837/2019 (CAN, 2019c) faz a mesma afirmação, no contexto do transporte de cargas.

O texto do art. 13 da Decisão nº 837/2019 da CAN, por sua vez, complementa e aperfeiçoa o dispositivo por último mencionado, dispondo que as empresas que realizam o transporte internacional de cargas têm o direito de estabelecer escritórios ou filiais (CAN, 2019c). Ademais, o art. 33 da Decisão nº 398/1997 expressa que:

A transportadora autorizada deve contar permanentemente, nas cidades de origem, itinerário e destino de suas rotas designadas, com instalações, públicas ou privadas, para atender os passageiros e expedir e recepcionar os veículos autorizados. Da mesma forma, antes de iniciar as operações, a empresa deve informar aos organismos nacionais competentes que emitiram as Licenças Originária e Complementar de Prestação de Serviços, o endereço dessas instalações em seus respectivos países (CAN, 1997a, p. 7, tradução nossa).

O texto do ATIT, em contrapartida, não chega a contemplar a temática relativa às instalações de empresas autorizadas.

Outro princípio importante do direito internacional, também presente no direito interno dos Estados-Partes da CAN e do ATIT, que vem citado em ambos os ordenamentos jurídicos que são objeto desta análise, é o da “territorialidade da lei”, o qual se traduz na “[...] prevalência da lei de um país, dentro dos limites de seu território” (FEITOSA NETO; LIMA, 2016, não paginado), servindo, sobretudo, para a fixação de competência sobre atos e fatos jurídicos. No caso do ATIT, observa-se que esse princípio se aplica às questões de natureza tributária, às sanções e às normas técnicas, conforme explicitado em seus arts. 4º, 31 e 34:

Art.4º § 2 As empresas deverão cumprir as disposições sobre as taxas e impostos estabelecidos por cada país signatário.

[...]

Art. 31 § 3 Os veículos habilitados por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários sempre que se conformem às especificações referidas na jurisdição destes últimos quanto às dimensões, pesos máximos e demais requisitos técnicos.

[...]

Art. 34 § 1 As queixas ou denúncias e a aplicação de sanções a que derem lugar os atos e as omissões contrários às leis e seus regulamentos serão resolvidas ou aplicadas pelo país signatário em cujo território os fatos se houverem produzido, de acordo com o seu regime legal, independentemente da jurisdição a que pertença a empresa afetada ou por cujo intermédio as queixas ou denúncias tiverem sido apresentadas (BRASIL, 1990b, p. 15-17).

Apesar de o ATIT inserir o tema de normas técnicas sob o abrigo do princípio de territorialidade da lei, é possível constatar a existência de divergências no que concerne aos limites de dimensões e de pesos adotados pelos países signatários do acordo, como foi mencionado na *Atualização do Relatório de Harmonização: Seguros e Normas Técnicas*, vol. 3 (ANTT, 2020c). Para mais informações a respeito do modo como o ATIT e a CAN abordam essa temática, é possível consultar a seção 5.3.

Já em relação à CAN, o princípio aplica-se em outros campos, ou seja, às normas de trânsito, à constituição de filiais de empresas de transporte estrangeiras e ao transporte internacional, de maneira geral, como é possível observar nos arts. 9º, 23, 30 e 68 da Decisão nº 398/1997:

Artigo 9 - O transporte internacional realizado por transportadoras de países terceiros, através do território de um ou mais Países-Membros, será regido pelas regulamentações nacionais de cada um dos Países-Membros pelos quais é transitado ou pelas disposições dos acordos internacionais vigentes.

[...]

Artigo 23 § 3 - A instalação de escritórios ou a constituição de sucursais serão regidas pela lei do País-Membro em que estão estabelecidas.

[...]

Artigo 30 - A circulação de veículos autorizados será regulada pelas disposições sobre trânsito de veículos a motor, em vigor nos Países-Membros por cujo território circulam.

[...]

Artigo 68 - Os condutores de veículos autorizados devem cumprir as disposições sobre trânsito terrestre, em vigor nos Países-Membros por cujo território circulam. (CAN, 1997a, p. 4-11, tradução nossa).

A Decisão nº 837/2019 reitera o conteúdo normativo afirmado nos arts. 23 e 30, citados acima.

Ainda outro princípio fundamental identificado no ordenamento jurídico da CAN e no ATIT é aquele que se refere ao reconhecimento mútuo, o qual se aplica à carteira de habilitação dos condutores e aos documentos de habilitação de veículos emitidos pelos demais países. O ATIT, adicionalmente, em seu art. 32, também dispõe que os países devem reconhecer de modo recíproco os certificados de inspeção mecânica emitidos pelos outros países signatários do acordo.

Além disso, nos dois organismos, encontra-se prevista a utilização de documentos e formulários padronizados, conforme o que é estabelecido no ATIT ou pelo CAATT. Em outros termos, os Estados-Partes não podem exigir formulários ou documentos com formatos

diferentes, devendo todos seguir regras e padrões uniformes. Nesse sentido, o ATIT dispõe que “O formato e o conteúdo dos documentos necessários à aplicação do presente Acordo são aqueles que se estabelecem nos apêndices respectivos” (BRASIL, 1990, p. 15). Ademais, na Decisão 398 da CAN, encontra-se expresso que:

Art. 162. - A Junta do Acordo de Cartagena, após parecer do Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), aprovará por resolução os regulamentos e formulários das autorizações e documentos a serem utilizados no transporte, que sejam necessários para o cumprimento das regras estabelecidas na presente Decisão. Da mesma maneira, poderá modificar os formulários e as informações neles inseridas (CAN, 1997a, p. 29, tradução nossa).

Quanto à continuidade do transporte dentro da unidade autorizada, o *Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções* ao ATIT (BRASIL, 2005a) não permite a possibilidade de transbordo da carga para outro veículo que não aquele em específico autorizado para fazer determinada operação de transporte, como pode ser observado em seu art. 3º:

Artigo 3º - São infrações graves as seguintes:

a) De passageiros

[...]

3. Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.

[...]

b) De carga

[...]

3. Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior (BRASIL, 2005, p. 2).

Todavia, apesar do transbordo de carga não ser permitido sem autorização prévia, exceto em casos de força maior, o intercâmbio de tração é permitido, conforme as negociações bilaterais previstas no ATIT.

As normas da CAN, por sua vez, permitem a troca de veículo, como está explicitado no art. 21 da Decisão nº 837/2019:

Artigo 21.- O transporte rodoviário internacional de mercadorias será realizado sob controle aduaneiro através das seguintes formas de operação:

a) Direto, sem mudar o caminhão ou trator e o reboque ou semirreboque;

ou,

b) Direto, com troca de caminhão-tractor, sem transbordo de mercadorias.

O transbordo das mercadorias ocorrerá somente quando acordado expressamente entre a transportadora autorizada e o remetente, o que deve estar indicado no CPIC6 (CAN, 2019c, p. 8, tradução nossa).

Nesse sentido, a CAN admite o fenômeno que vem denominado no *Estudo Comparativo* entre a Aladi e a CAN (ALADI; CAN, 2017) como “quebra de continuidade”. O ATIT, em contraste, permite o fenômeno desde que esteja previsto em negociações bilaterais. Dessa forma, há uma similaridade entre as normas do ATIT e da CAN, já que ambas permitem o intercâmbio de tração e proíbem o transbordo de mercadorias. Ademais, o texto do art. 3º do

⁶ *Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário (CRT)*, do espanhol – *Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC)*.

Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções ao ATIT salienta, nesse sentido, a impossibilidade de troca de veículo para o transporte de passageiros, exceto em casos de força maior. Já a Decisão nº 398/1997 da CAN não aborda esse tema especificamente.

A Tabela 1 reporta a lista, de forma resumida, contendo os princípios citados acima, identificando com um “x” se o ATIT ou as decisões nº 837 e nº 398 da CAN adotam tais princípios.

Princípio	ATIT	CAN
Não discriminação		X
Tratamento nacional	X	X
Nação mais favorecida		X
Reciprocidade	X	X
Transparência	X	X
Livre concorrência		X
Liberdade de operação		X
Acesso ao mercado	X	X
Atuação de empresas	X	X
Estabelecimento de escritórios ou filiais por empresas estrangeiras		X
Territorialidade da lei	X	X
Reconhecimento mútuo	X	X
Padronização de documentos e formulários	X	X
Continuidade do transporte		X

Tabela 1 – Princípios gerais do ATIT e da CAN

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

2.3. ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DA CAN E DO ATIT

Esta seção tem como objetivo apresentar indicadores agregados no que concerne à CAN e ao ATIT, buscando comparar aspectos socioeconômicos e logísticos entre o bloco de integração regional e o acordo subscrito no âmbito da Aladi.

A Figura 1 demonstra os principais indicadores agregados dos Estados-Partes que compõem a CAN e dos países signatários do ATIT⁷.

⁷ Para o desenvolvimento da Figura 1, utilizou-se de indicadores dos Países-Parte da CAN e dos signatários do ATIT. Desse modo, através de cálculos matemáticos dos indicadores, pode-se obter os indicadores agregados presentes nessas organizações internacionais.

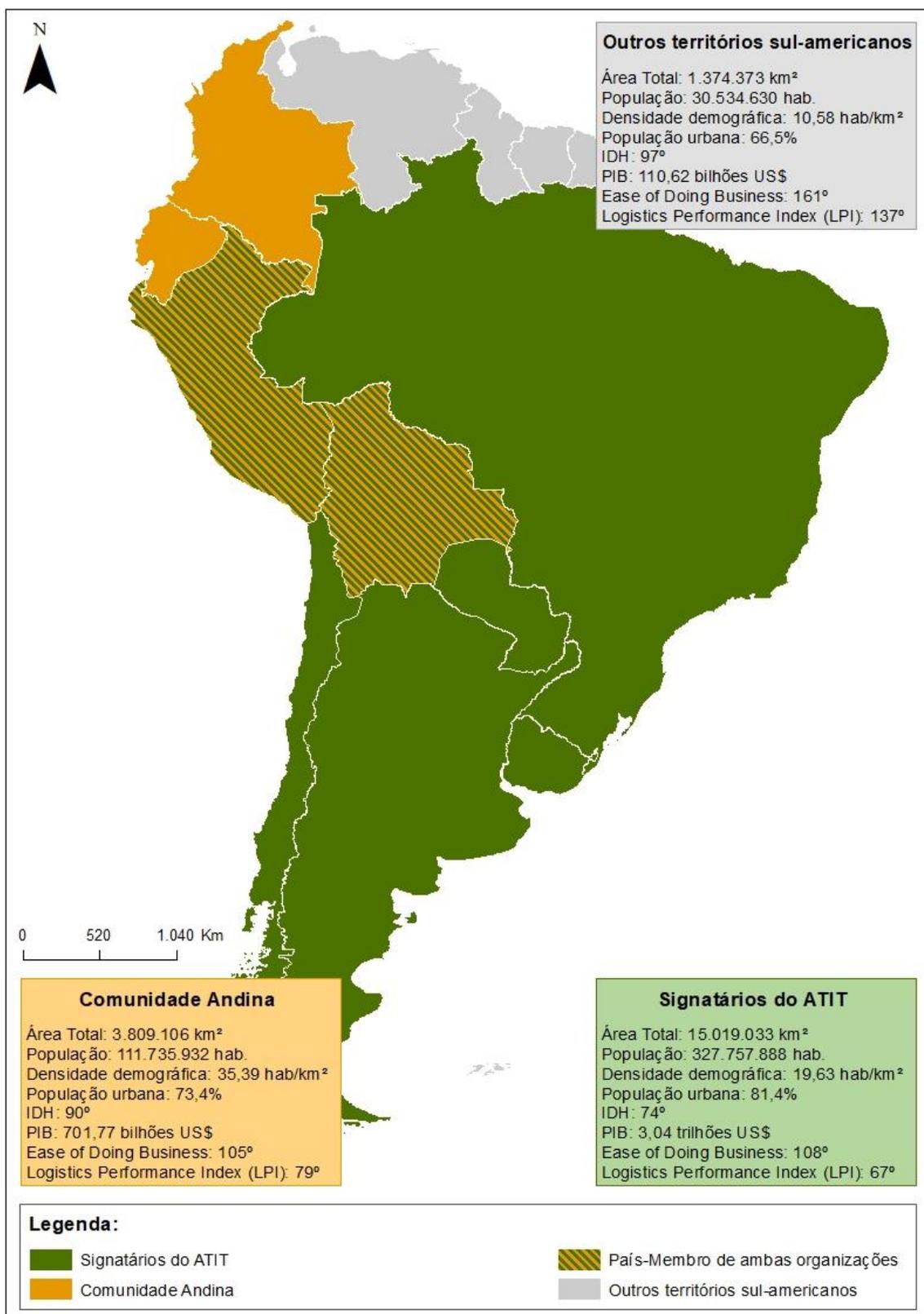


Figura 1 – Indicadores agregados dos Países-Parte da CAN e signatários do ATIT

Fonte: CIA (2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020e, 2020f, 2020g, 2020h, 2020i), IBGE⁸ (c2020a, c2020b, c2020c), The World Bank (c2020a, c2020b), Jaramillo *et al.* (2018), ANTT (2020a, 2020b), UNDP (2019), ANTT (2018, 2020g), IEDOM (2019) e Statista (2019). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A CAN representa uma das mais estruturadas organizações internacionais atuantes na América do Sul, sendo também uma das mais antigas. Apesar desse fato, e da diversidade de tradições e culturas encontradas nos países andinos, a sub-região onde se encontra a CAN apresenta significativas desigualdades, o que, concomitantemente a outros fatores, implica diferenças econômicas e sociais entre os países que a compõem (RIBEIRO; GONTIJO; ANTUNES, 2018).

De forma agregada, a Figura 1 mostra que os países que fazem parte da CAN apresentam uma área territorial de 3,80 milhões de km², equivalente a 21,4% da América do Sul e a 44,7% do território brasileiro. Em relação à população de tais países – formada por cerca de 111 milhões de habitantes –, esta se concentra predominantemente nas cidades, com urbanização média de 73,4% da população. A Tabela 2 apresenta a divisão geográfica da população entre os Países-Parte da CAN.

PAÍS	PARTICIPAÇÃO RELATIVA	POPULAÇÃO ABSOLUTA
Bolívia	10,3%	11,35 milhões
Colômbia	45,4%	50,88 milhões
Equador	15,5%	17,51 milhões
Peru	28,8%	31,98 milhões
ATIT	100%	111,73 milhões

Tabela 2 – Participação relativa e população absoluta dos Países-Parte da CAN

Fonte: CAN (2019a), CIA (2020b, 2020g) e ANTT (2020a, 2020b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Figura 1 apresenta também o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) – indicador que leva em consideração a renda, a educação e a saúde nos países –, para o qual a média obtida para a CAN, a partir dos valores encontrados para seus Estados-Partes, a colocaria na 90ª posição na classificação global. Por outro lado, os países signatários do ATIT alcançaram em média o 74º lugar no *ranking* global do IDH, obtendo, assim, uma melhor classificação que os Estados-Partes da CAN (UNDP, 2019).

De acordo com dados do Banco Mundial, o Produto Interno Bruto (PIB) da CAN foi de US\$ 702 bilhões em 2018. Se posto em perspectiva com outras economias mundiais, esse resultado a classifica como a 21ª maior economia do mundo, atrás de países como Turquia e Suíça. O Gráfico 1 apresenta a participação relativa dos Estados-Partes no PIB agregado da CAN.

⁸ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

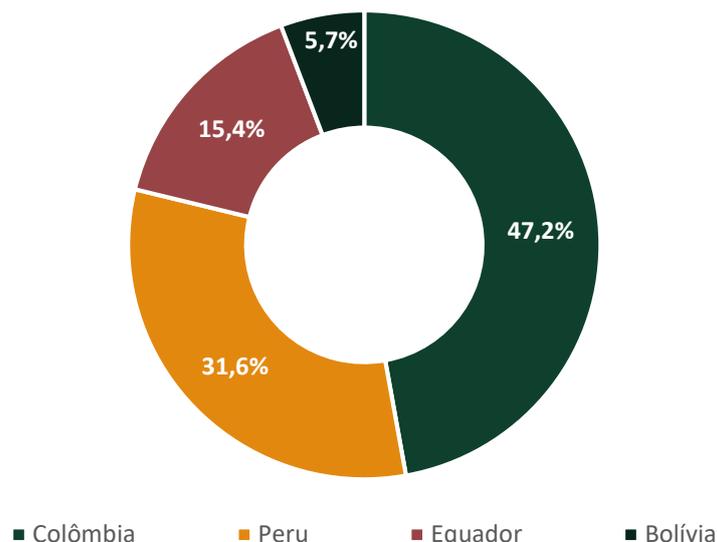


Gráfico 1 – Participação relativa dos Países-Parte da CAN no PIB agregado em 2018

Fonte: The World Bank (c2020b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Em 2018, a CAN apresentou variação positiva do PIB de 5,6% em relação ao ano anterior, sobressaindo-se nesse campo os índices da Bolívia e da Colômbia, que demonstraram crescimento de 7,4% e 6,2% no mesmo período, respectivamente (THE WORLD BANK, c2020b). De forma desagregada, o relatório *Cuentas Nacionales Anuales de la Comunidad Andina 2018* demonstra que as atividades econômicas que tiveram a maior participação no PIB da CAN em 2018 foram:

- » Outros serviços⁹ – com participação de 21,5% no PIB
- » Indústria – com participação de 12% no PIB
- » Mineração e hidrocarbonetos – com participação de 11,3% no PIB
- » Comércio – com participação de 9,1% no PIB (CAN, 2019b).

Em relação ao ATIT, os países signatários possuem capacidade de logística terrestre e legislações diversas, as quais, nesse contexto, apresentam um papel relevante no processo de ampliação da integração logística e comercial em grande parte da América do Sul. Conforme os elementos apresentados na Figura 1, os países signatários do ATIT possuem uma área territorial de cerca de 15 milhões de km², ocupando 84,2% da América do Sul – a título de comparação, sua área territorial é somente menor que a Rússia, maior país do mundo. Em relação à população absoluta, os países do ATIT englobam, aproximadamente, 327,7 milhões de habitantes, com população urbana média de 81,4%. A Tabela 3 mostra a relevância de cada signatário na população total:

PAÍS	PARTICIPAÇÃO RELATIVA	POPULAÇÃO ABSOLUTA
Argentina	13,6%	44,49 milhões
Bolívia	3,5%	11,35 milhões
Brasil	64,3%	210,78 milhões
Chile	5,7%	18,72 milhões

⁹ Referente às atividades imobiliárias, empresariais e de aluguel.

PAÍS	PARTICIPAÇÃO RELATIVA	POPULAÇÃO ABSOLUTA
Paraguai	2,1%	6,95 milhões
Peru	9,8%	31,98 milhões
Uruguai	1,1%	3,44 milhões
ATIT	100%	327, 75 milhões

Tabela 3 – Participação relativa e população absoluta dos países signatários do ATIT

Fonte: CIA (2020a, 2020b, 2020d, 2020f, 2020g, 2020h) e IBGE (c2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Apesar de os países signatários do ATIT apresentarem maior população absoluta que a CAN, a densidade demográfica no ATIT – equivalente a 19,6 hab/km² – é metade da encontrada na CAN – cerca de 35,4 hab/km². Tal resultado pode ser entendido devido ao fato de a área territorial dos países signatários do ATIT ser cerca de quatro vezes maior do que a presente na CAN, fenômeno que não é acompanhado pelo valor absoluto de habitantes nos países que ratificaram o Acordo.

Na base econômica, a Figura 1 mostra que o PIB dos signatários do ATIT alcançou cerca de US\$ 3,04 trilhões em 2018, resultado que demonstra a importância econômica do grupo – equivalente à quinta maior economia do mundo –, e como o acordo pode ser benéfico na expansão do comércio terrestre entre seus signatários. Entre os países avaliados, as maiores variações positivas no PIB em 2018 foram do Chile e da Bolívia, ambos com aumento de 7,4% em relação ao ano anterior. Além disso, conforme o Gráfico 2, a participação do PIB brasileiro no PIB agregado dos signatários do ATIT foi de 61,3%, demonstrando a importância da economia brasileira neste bloco. O Gráfico 2 demonstra a participação relativa dos signatários do ATIT no PIB agregado.

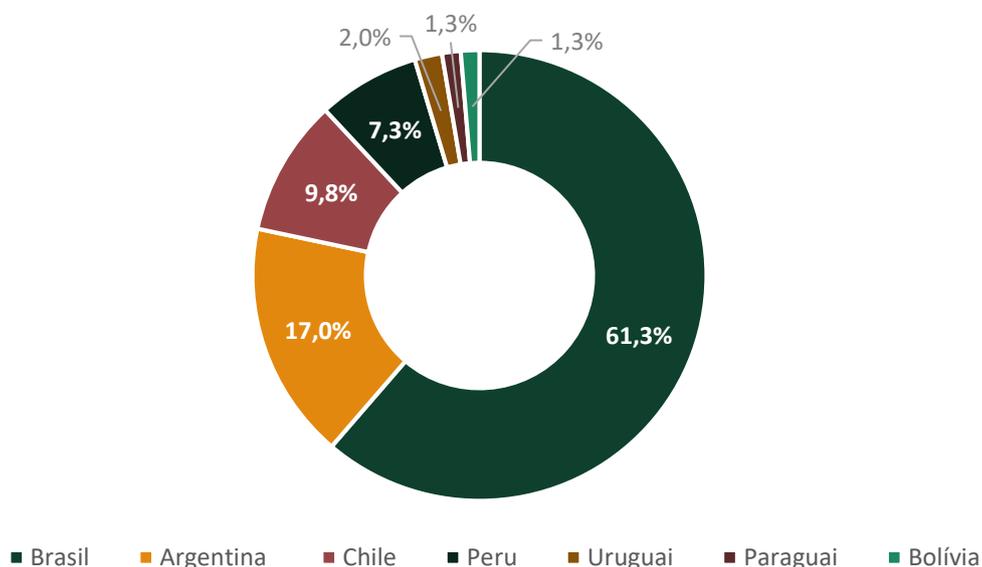


Gráfico 2 – Participação relativa dos signatários do ATIT no PIB agregado em 2018

Fonte: The World Bank (c2020b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

No que tange ao *Ease of Doing Business*, índice que mede o grau de facilidade na realização de negócios em 190 países por meio da análise de dez tópicos, no ano de 2019, os

Países-Parte da CAN classificaram-se em média na 105ª colocação, com destaque para a Colômbia, que ocupa o 67º lugar; o país da CAN com a pior colocação, por sua vez, foi a Bolívia, ficando na 150ª posição. Em contrapartida, observando-se os signatários do ATIT, é possível constatar que, na média, foi obtida a 109ª colocação, salientando-se o resultado positivo demonstrado pelo Chile – que ocupou a 59ª posição –, concomitantemente ao resultado negativo apresentado pela Bolívia (THE WORLD BANK, c2020a). Esse resultado demonstra que entre os Países-Parte da CAN, a Colômbia oferece um ambiente regulatório mais propício para a abertura de novas empresas e suas operações do que a Bolívia, país em que é mais difícil abrir novas empresas e operá-las. Da mesma forma, para os signatários do ATIT, o ambiente regulatório é mais propício no Chile (THE WORLD BANK, c2020a).

O Gráfico 3 apresenta de forma desagregada a classificação global da CAN e do ATIT para cada tópico que compõe o *Ease of Doing Business* em 2019.

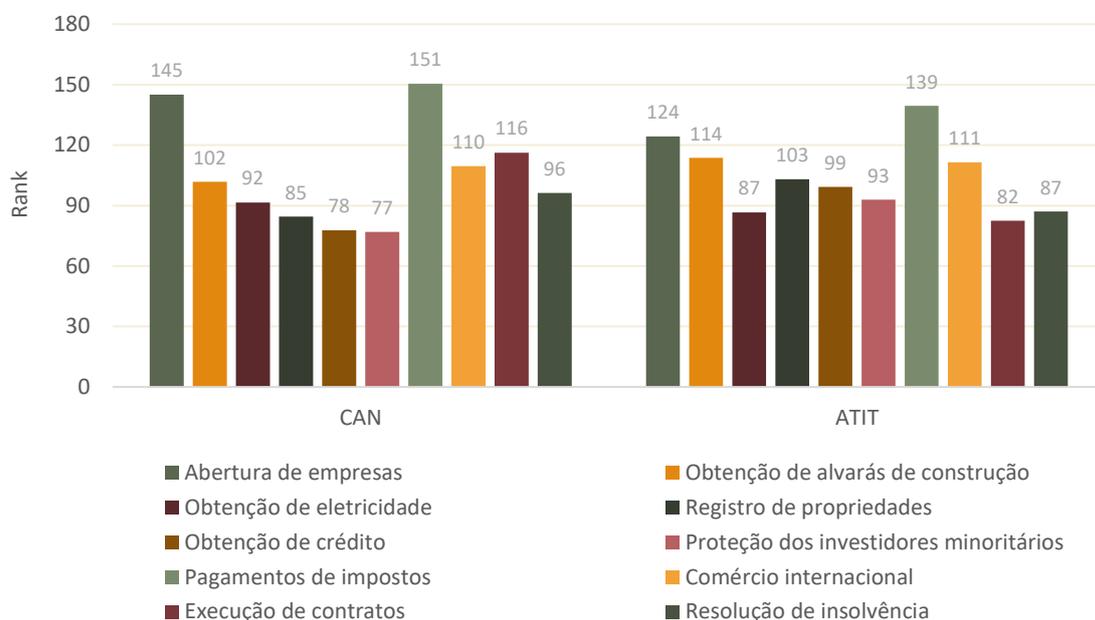


Gráfico 3 – Classificação por tópico no *Ease of Doing Business* pela CAN e pelo ATIT em 2019

Fonte: The World Bank (c2020a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Gráfico 3 demonstra que os Países-Parte da CAN, em média, obtiveram a melhor colocação no tópico “Proteção de investidores minoritários”, alcançando o equivalente ao 77º lugar na classificação global. No caso dos países signatários do ATIT, a melhor posição no ranking global foi no tópico “Execução de contratos”, atingindo o 82º lugar. Em contrapartida, o tópico com a pior classificação para ambos os blocos foi o de “Pagamentos de impostos”, com a CAN na 151ª posição e o ATIT no 139º lugar da classificação global.

O Índice de Desempenho Logístico (LPI, do inglês – *Logistics Performance Index*), por outro lado, mede a *performance* logística de 160 países avaliados através da média ponderada dos seguintes indicadores qualitativos:

- » A eficiência do processo de desembaraço alfandegário – ou seja, rapidez, simplicidade e previsibilidade das formalidades pelas agências de controle de fronteiras, incluindo as aduanas.

- » A qualidade da infraestrutura comercial e de transporte – por exemplo, portos, ferrovias, estradas e tecnologia da informação.
- » A facilidade de organizar embarques de mercadorias a preços competitivos.
- » A competência e a qualidade dos serviços logísticos – por exemplo, operadores de transporte e despachantes aduaneiros.
- » A capacidade de controlar e rastrear as remessas/mercadorias.
- » A pontualidade dos embarques em alcançar o destino dentro do prazo de entrega programado ou esperado (JARAMILLO *et al.*, 2018).

Nesse sentido, o LPI avalia diversas métricas que consideram a infraestrutura do país, o tempo de trânsito de bens e a qualidade da mão de obra logística. Em outros termos, o índice verifica a eficiência com que um país consegue transportar as mercadorias na sua cadeia logística. Através do resultado nesses indicadores, conseqüentemente, foi desenvolvida a Pontuação LPI, com escala de pontos de 0 a 5, sendo esse último o melhor resultado no Índice.

Em 2018, através do resultado dos Países-Parte da CAN e dos signatários do ATIT, obteve-se a eficiência logística média do bloco de integração regional e do acordo de transportes. Nesse sentido, a CAN alcançou no LPI 2,72 pontos, resultado que a colocaria na 79ª posição do *ranking* global – a título de comparação, a CAN está ao lado do Líbano (79º lugar), e à frente do Peru (83º) e do Uruguai (85º). Já em relação ao ATIT, a Pontuação LPI observada foi de 2,82, desempenho que colocaria os signatários do ATIT de forma conjunta na 67ª colocação, ao lado do Egito (67º lugar), e superior aos resultados do Paraguai (74º) e da Rússia (75º) (JARAMILLO *et al.*, 2018).

De forma desagregada, a melhor colocação entre os Países-Parte da CAN foi obtida pela Colômbia, que teve auferida a 58ª posição, com 2,94 pontos; já no que concerne aos signatários do ATIT, é possível constatar a presença do Chile na 34ª posição, com 3,32 pontos. No que se refere ao resultado menos qualificado no âmbito da CAN e do ATIT, tem-se a Bolívia na 131ª posição com 2,36 pontos. O resultado da Bolívia pode ser em parte explicado pelo fato de o país apresentar baixa qualidade de infraestrutura – principalmente nos modais rodoviário e ferroviário –, e também devido às exíguas competência e qualidade de serviços, conforme dados disponibilizados pelo Banco Mundial (JARAMILLO *et al.*, 2018; THE WORLD BANK, 2018).

Assim sendo, observando-se todos os indicadores utilizados para calcular o referido índice, é possível verificar que tanto para a CAN como para o ATIT destaca-se positivamente a métrica de pontualidade dos embarques em alcançar o destino dentro do prazo de entrega programado ou esperado. No geral, entre os Países-Parte da CAN e os signatários do ATIT, esse indicador é o que apresenta a melhor *performance*. Alternativamente, os resultados mais modestos entre os indicadores na CAN referem-se à qualidade da infraestrutura comercial e de transporte. Para o ATIT, os índices mais exíguos encontram-se na eficiência do processo de desembarço alfandegário (ou seja, rapidez, simplicidade e previsibilidade das formalidades) pelas agências de controle de fronteiras, incluindo as aduanas (JARAMILLO *et al.*, 2018). No Gráfico 4 são demonstrados os resultados obtidos nos indicadores do LPI pela CAN e pelo ATIT.

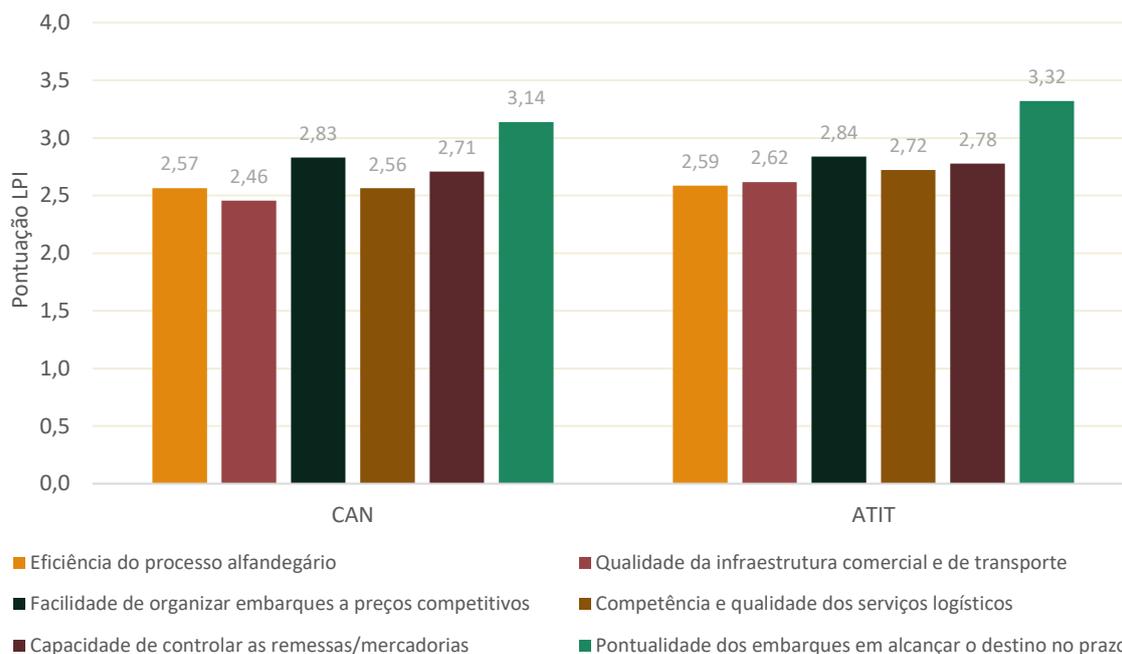


Gráfico 4 – Resultado por indicador no LPI da CAN e do ATIT

Fonte: Jaramillo *et al.* (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Na seção a seguir são apresentados dados que retratam o comércio exterior da CAN e do ATIT, destacando a participação dos Estados-Partes de cada um, bem como do modal rodoviário nas transações comerciais inter e intrabloco.

2.4. RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE ATIT E CAN

Com o desenvolvimento tecnológico e, conseqüentemente, a expansão dos meios de comunicação e de transporte, o desenvolvimento dos países que compõem os dois acordos internacionais foi marcado pela participação cada vez mais expressiva dos fluxos de mercadorias no comércio exterior. A presente seção tem por finalidade reportar e analisar informações referentes aos fluxos de exportação e de importação, além do resultado comercial e da participação de cada Estado-Parte dentro dos respectivos acordos internacionais ao longo dos últimos anos.

Segundo o Sistema Integrado de Comércio Exterior (SICEXT) da CAN, entre 2010 e 2019, seus Países-Parte apresentaram déficit na balança comercial em relação ao resto do mundo de cerca de US\$ 94,91 bilhões; fenômeno análogo ocorreu em relação ao comércio com os países signatários do ATIT, cujo déficit alcançou US\$ 27,28 bilhões. Ainda de acordo com o SICEXT, em 2019, o resultado do comércio multilateral dos Países-Parte da CAN com o resto do mundo foi negativo, em cerca US\$ 15,58 bilhões; no tocante ao resultado com os signatários do ATIT, o saldo da balança comercial foi deficitário em US\$ 5,59 bilhões em 2019 (CAN, 2020). O Gráfico 5 apresenta a participação relativa dos Países-Parte da CAN no déficit apresentado pelo bloco na balança comercial de 2019 em relação ao resto do mundo.

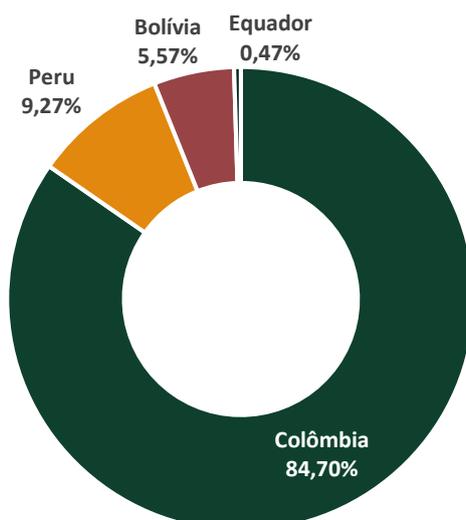


Gráfico 5 – Participação relativa na balança comercial entre os Países-Parte da CAN em 2019

Fonte: CAN (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Gráfico 5 demonstra que cerca de 94% do déficit na balança comercial em 2019 foi decorrente dos fluxos de importação terem sido maiores do que os de exportação na Colômbia e no Peru, exibindo o resultado deficitário de US\$ 13,20 bilhões e de US\$ 1,44 bilhão, respectivamente. O resultado expressivo apresentado pelo déficit colombiano na balança comercial pode ser compreendido pela importância econômica e comercial do país na CAN, sendo responsável por 47% do PIB agregado do bloco – cerca de US\$ 331 bilhões.

De acordo com dados do Sistema de Informação de Comércio Exterior (SICOEX), da base de dados do *World Integrated Trade Solution* (WITS) e de outras fontes de dados disponíveis¹⁰, os países signatários do ATIT apresentaram superávit agregado na balança comercial de US\$ 301,29 bilhões no período de 2010 a 2019 (ALADI, 2020b; THE WORLD BANK, [2020]; INDEC, 2020; COMEXSTAT, 2020; CHILE, [2020]a; IBCE, c2017). Em 2019, o resultado superavitário na balança comercial obtido por esses países foi de cerca de US\$ 65,77 bilhões. A Tabela 4 mostra a participação de cada signatário na balança comercial em 2019.

País	Balança comercial (em bilhões de US\$)	
	Superavitária	Deficitária
Argentina	15,98	-
Bolívia	-	0,98
Brasil	48,03	-
Chile	6,55	-
Paraguai	-	4,84
Peru	2,90	-
Uruguai	-	1,88

¹⁰ Como forma de complementar e elevar a fidedignidade dos dados apresentados no relatório, foram consultadas fontes de dados estatísticos oficiais sobre o comércio exterior da Argentina, da Bolívia, do Brasil e do Chile.

País	Balança comercial (em bilhões de US\$)	
	Superavitária	Deficitária
Resultado da balança comercial	65,77	

Tabela 4 – Resultado da balança comercial por signatário do ATIT em 2019

Fonte: Aladi (2020b), The World Bank [2020], INDEC (2020), Comex Stat (2020), Chile ([2020]a) e IBCE (c2017).
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Tabela 4 demonstra que o Brasil foi responsável por cerca de 65% do superávit agregado dos signatários do ATIT na balança comercial, fato que está em conformidade com o histórico da estrutura comercial brasileira, marcada por sucessivos superávits comerciais, referentes, principalmente, às exportações de *commodities*, como soja e minério de ferro, para diversos países do mundo.

2.4.1. Exportações

Segundo dados do SICEXT, a CAN exportou para o mundo aproximadamente US\$ 115,98 bilhões em 2019, resultado que demonstra queda do valor exportado de 2,8% em relação a 2018. Desse valor, cerca de US\$ 8,31 bilhões foram de transações intracomunitárias na CAN. Quanto ao comércio multilateral entre os Países-Parte da CAN e os países signatários do ATIT, o fluxo de exportação do primeiro bloco para o segundo alcançou US\$ 13,87 bilhões em 2019, o que representou uma redução de 9,8% em comparação ao ano anterior. O Gráfico 6 apresenta a participação relativa dos signatários do ATIT nas exportações provenientes da CAN para esse grupo de países em 2019.

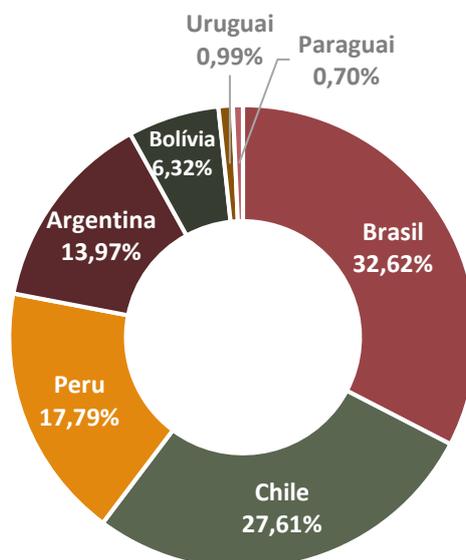


Gráfico 6 – Participação relativa dos signatários do ATIT nas exportações provenientes da CAN em 2019

Fonte: CAN (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Gráfico 6 demonstra que mais de 60% das exportações dos Países-Parte da CAN direcionadas aos signatários do ATIT são dirigidas ao Brasil e ao Chile, alcançando em torno de

US\$ 8,35 bilhões. Destaca-se abaixo, entre os produtos exportados pela CAN aos signatários do ATIT, os seguintes:

- » Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos de sua destilação – cerca de 49% do valor total exportado, equivalente a 36 milhões de toneladas.
- » Plásticos e suas manufaturas – cerca de 6,5% do valor total exportado, equivalente a 620 mil toneladas.
- » Minerais metalíferos, escória e cinzas – cerca de 4,9% do valor total exportado, equivalente a 469 mil toneladas (CAN, 2020).

O Gráfico 6 mostra ainda que quase um terço das exportações da CAN para os signatários do ATIT foi direcionada ao Brasil em 2019, o equivalente a US\$ 4,5 bilhões. Apesar disso, o papel das exportações da CAN no valor total importado pelo Brasil refletiu em apenas 2% em 2019. Especificamente pela via rodoviária, o comércio multilateral entre os Países-Parte da CAN e o Brasil alcançou cerca de US\$ 53,38 milhões¹¹ em 2019, apenas 1,2% do valor total exportado para o Brasil em 2019 pelo bloco por todos os modais. Esse resultado pode ser explicado através de diferentes fatores, tais como: os elevados custos logísticos e a baixa capacidade de transporte de cargas presente na infraestrutura modal rodoviária que liga os países andinos e o Brasil, se comparado ao transporte aquaviário; a natureza dos produtos exportados pela CAN ao Brasil, sendo principalmente produtos primários; e a falta de acordos sobre o transporte internacional terrestre entre o Brasil e alguns Países-Parte do bloco – como o Equador e a Colômbia –, que poderia facilitar o processo de trânsito de mercadorias até o território brasileiro. Abaixo encontram-se mencionados os principais produtos exportados pela CAN por meio do modal rodoviário ao Brasil:

- » Ácido bórico natural – cerca de 23,6% do valor total exportado, equivalente a 53 mil toneladas.
- » Ureia – cerca de 17,6% do valor total exportado, equivalente a 37 mil toneladas.
- » Desperdícios e resíduos de alumínio – cerca de 8,4% do valor total exportado, equivalente a 3 mil toneladas (COMEX STAT, 2020).

Segundo o SICOEX, na série histórica de 2010 a 2019¹², o volume total de exportações da CAN direcionadas aos países que ratificaram o ATIT atingiu US\$ 156,29 bilhões, com o ápice em 2013, exportando cerca de US\$ 20,88 bilhões. No entanto, as exportações para o ATIT demonstraram, no período analisado, taxa média de crescimento negativa de 2,2% ao ano (CAN, [2020], 2020b). O Gráfico 7 apresenta a evolução das exportações da CAN com destino nos signatários do ATIT entre 2010 a 2019.

¹¹ Realça-se que 90,6% do valor exportado para o Brasil é proveniente da Bolívia, fator que em parte demonstra a importância do Acordo para o trânsito internacional de mercadorias.

¹² No período, as exportações totais da CAN para o mundo alcançaram cerca de US\$ 1,16 trilhão (FOB) com taxa média de crescimento de 1,9%. Por outro lado, as exportações intracomunitárias atingiram aproximadamente US\$ 86,49 bilhões com taxa média de crescimento de 0,7% (CAN, [2020], 2020b)

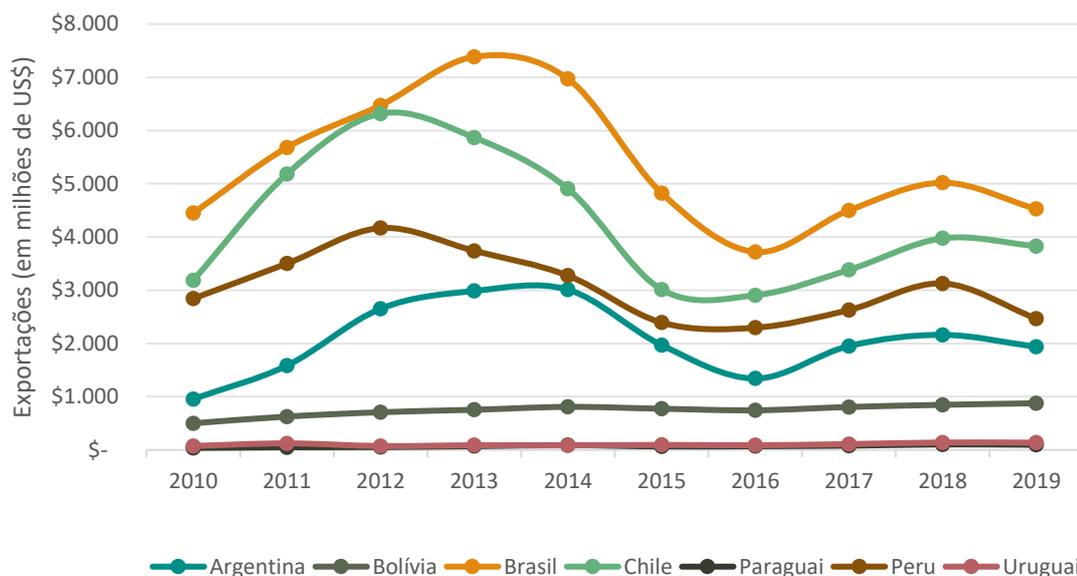


Gráfico 7 – Evolução das exportações da CAN com destino nos signatários do ATIT entre 2010 a 2019 – em milhões de US\$ (FOB)

Fonte: CAN ([2020]). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Corroborando o que apresenta o Gráfico 6, os elementos presentes no Gráfico 7 demonstram que, entre 2010 e 2019, mais de 61% do total exportado pelos Países-Parte da CAN foi direcionado para o Brasil e para o Chile, fato que está de acordo com a representação comercial e econômica de ambos os países na América do Sul. Em relação ao Chile, em 2019 foram exportados pela CAN o valor de US\$ 3,82 bilhões, com destaque para combustíveis e lubrificantes minerais, com participação de 58% no total exportado – cerca de US\$ 2,13 bilhões (CAN, [2020]; CHILE, [2020]a). Ainda assim, em comparação a 2012, o valor total exportado para o Chile sofreu uma redução de cerca de 39%.

Já em relação ao volume total exportado entre 2010 e 2019, a CAN exportou cerca de 2,28 bilhões de toneladas, apresentando taxa média de crescimento de 2,1% ao ano. Somente em 2019 foram exportadas pela CAN aproximadamente 228 milhões de toneladas, visto que, desse total, 19,7% – cerca de 45 milhões de toneladas – foram direcionadas aos países signatários do ATIT. O Gráfico 8 mostra a evolução do volume exportado pela CAN aos signatários do ATIT entre 2010 e 2019.

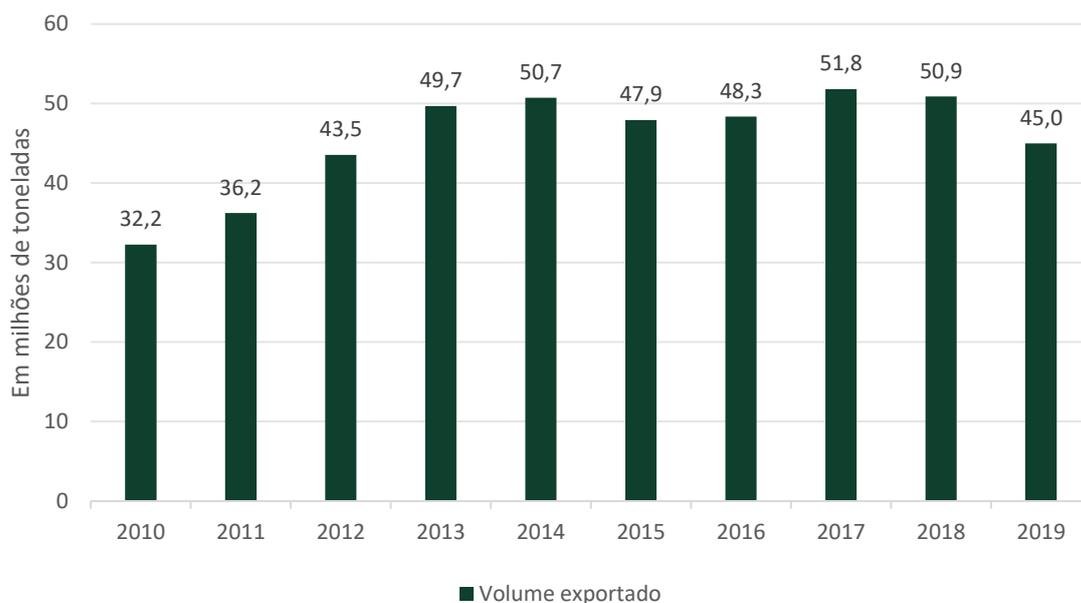


Gráfico 8 – Evolução do volume exportado da CAN para os signatários do ATIT entre 2010 e 2019, em milhões de toneladas

Fonte: CAN ([2020]). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Gráfico 8 demonstra que ao longo do período analisado – 2010 a 2019 –, o volume exportado para os países signatários do ATIT alcançou cerca de 456,41 milhões de toneladas, equivalente a 20% do volume total exportado mundialmente pela CAN. Apesar de no último ano ter apresentado uma variação negativa de 11,6%, a taxa média de crescimento entre 2010 e 2019 foi de 3,8% ao ano.

De acordo com a base de dados SICEXT, da Aladi, no tocante aos signatários do ATIT, as exportações em 2019 alcançaram cerca de US\$ 429,70 bilhões, com redução de 4% em relação ao ano anterior. Em 2019, o Brasil qualificou-se como o principal exportador entre os países que ratificaram o acordo, representando 52% do total – equivalente a US\$ 225,38 bilhões das exportações. Em relação às exportações com destino aos Países-Parte da CAN, ainda em 2019, o valor englobou 4,1% do total exportado no ano, em torno de US\$ 17,8 bilhões, expansão de 1,9% em comparação a 2018 (ALADI, 2020b). As informações que constam no Gráfico 9 demonstram a participação relativa dos Países-Parte da CAN nas exportações provenientes dos países signatários do ATIT.

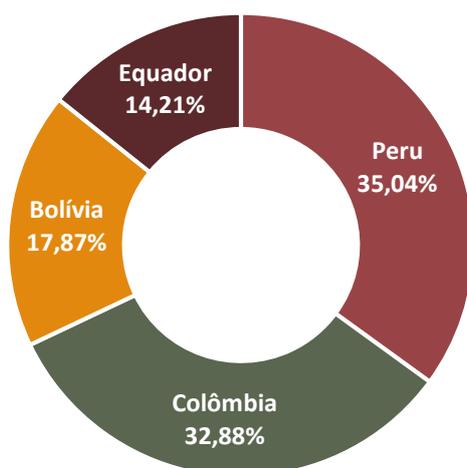


Gráfico 9 – Participação relativa dos Países-Parte da CAN nas exportações provenientes do ATIT em 2019

Fonte: Aladi (2020b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Por meio do Gráfico 9 é possível constatar que quase 68% das exportações dos países signatários do ATIT direcionadas à CAN têm como países receptores o Peru e a Colômbia. Esse resultado pode ser em parte explicado devido ao fato de ambos os países corresponderem a cerca de 79% do PIB agregado do bloco de integração andina, fazendo com que apresentem maior poder econômico e, conseqüentemente, poder de compra comercial. Nesse quadro, podem ser salientados os seguintes produtos exportados dos signatários do ATIT aos Países-Parte da CAN:

- » Veículos automóveis e suas partes e acessórios – cerca de 13,5% do valor total exportado, equivalente a 254 mil toneladas.
- » Cereais – cerca de 8% do valor total exportado, equivalente a 6,06 milhões de toneladas.
- » Reatores nucleares, caldeiras e outras máquinas – cerca de 7% do valor total exportado, equivalente a 147 mil toneladas (ALADI, 2020b; CAN, [2020]).

Segundo SICOEX, entre 2010 e 2019, o valor exportado acumulado dos signatários do ATIT direcionados aos Países-Parte da CAN atingiu o patamar de US\$ 175,73 bilhões, porém, a taxa média de crescimento teve índices negativos, de cerca de 1,1% ao ano (ALADI, 2020b). O intuito do Gráfico 10, nessa perspectiva, é mostrar a evolução das exportações dos signatários do ATIT com destino aos Países-Parte da CAN entre 2010 e 2019.

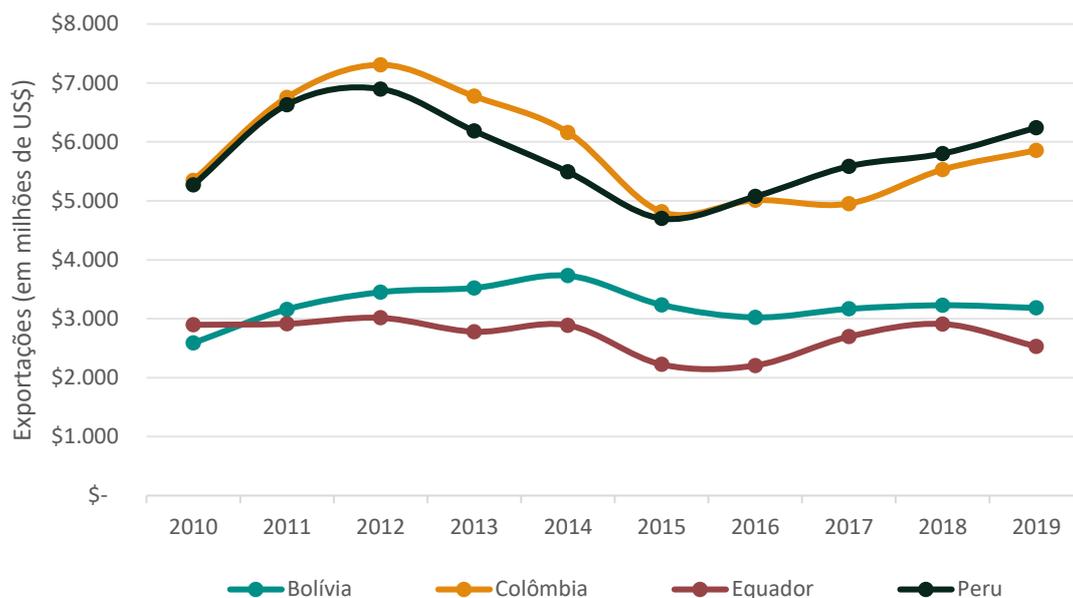


Gráfico 10 – Evolução das exportações dos signatários do ATIT com destino aos Países-Parte da CAN entre 2010 e 2019 – em milhões de US\$ (FOB)

Fonte: Aladi (2020b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Gráfico 10 reporta uma linha histórica, salientando que, em média, 66% das exportações dos signatários do ATIT para os Países-Parte da CAN foram destinadas à Colômbia e ao Peru. Em 2012 – ano em que exportações atingem o seu ápice na série histórica – a Colômbia alcançou sua maior participação relativa no valor das exportações, cerca de 35,5% – US\$ 7,3 bilhões; o Peru, por outro lado, atingiu sua participação mais elevada na série histórica em 2019, de aproximadamente 35% – equivalente a US\$ 6,24 bilhões.

Os elementos que constam no Gráfico 10, assim como aqueles presentes no Gráfico 7, demonstram que a partir de 2013 até meados de 2016 diversos países sul-americanos apresentaram redução no valor total comercializado com seus pares da América do Sul, fenômeno que pode em parte ser explicado devido ao efeito indireto ocasionado pelas *commodities* – a base da exportação de diversos países sul-americanos. Tal efeito teve como fator primordial a redução dos preços dos principais produtos primários exportados, como os energéticos – petróleo e seus derivados –, e os metais direcionados à indústria pesada, como o minério de ferro e o cobre. A queda no preço das *commodities* e, conseqüentemente, no valor total exportado pelos países sul-americanos foi resultado da diminuição da demanda mundial por esses produtos, principalmente pela China, ocasionada pela redução do seu crescimento em comparação à década passada. Esse resultado – como demonstram o Gráfico 7 e o Gráfico 10 –, assim como outros fatores internos, minguou a capacidade dos países da América do Sul de sustentar seus níveis de importação pré-crise, principalmente com os outros países sul-americanos, dado que, de forma agregada, diversos países foram afetados pelo impacto da crise das *commodities* (THE WORLD BANK, c2020c; JUSTO, 2013)

No que diz respeito às exportações dos países signatários do ATIT para o Brasil no período entre 2010 e 2019, o volume total exportado foi de 263,9 milhões de toneladas (COMEX STAT, 2020). O Gráfico 11 demonstra a evolução do volume exportado dos signatários do ATIT para o Brasil entre 2010 e 2019.

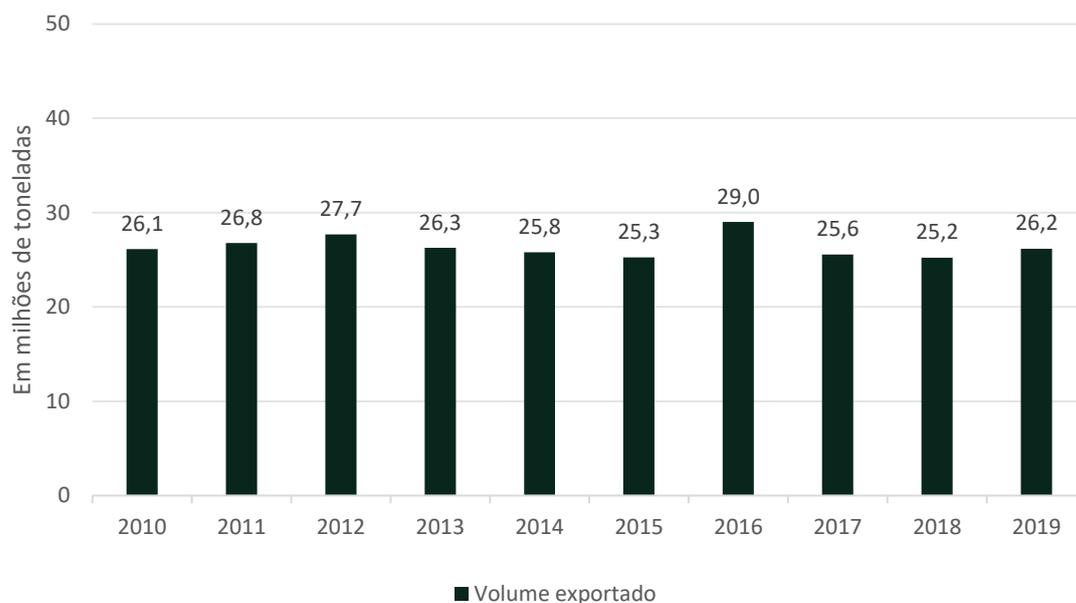


Gráfico 11 – Evolução do volume exportado dos signatários do ATIT para o Brasil entre 2010 e 2019 – em milhões de toneladas

Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

No Gráfico 11 percebe-se uma tendência de estabilidade no volume das exportações direcionadas ao Brasil, demonstrando uma variação positiva de 0,1% entre 2010 e 2019. Apesar disso, a taxa média de crescimento foi negativa de 0,3% ao ano. Tal estabilidade na série histórica deve-se ao fato de que mais da metade do volume exportado dos signatários do ATIT ao Brasil, no período analisado, concentrarem-se em produtos essenciais, destacando-se os seguintes:

- » Gás natural – participação de 28,6% no volume exportado entre 2010 e 2019, equivalente a 75,4 milhões de toneladas.
- » Outros trigos e misturas de trigo com centeio, exceto para semeadura – participação de 15,4% no volume exportado entre 2010 e 2019, equivalente a 40,5 milhões de toneladas.
- » Milho em grão, exceto para semeadura – participação de 4% no volume exportado entre 2010 e 2019, equivalente a 10,5 milhões de toneladas (COMEX STAT, 2020).

Em relação ao comércio interno entre o Brasil e os demais países signatários do ATIT pela via rodoviária em 2019, o total exportado alcançou US\$ 7,7 bilhões¹³, equivalente a 40% das exportações, por todos os modais, destinadas ao Brasil por esses países. Entre os diversos motivos para a ocorrência de tal fenômeno, destaca-se a importância do modal rodoviário nas transações comerciais com os países mais próximos, como os do Cone Sul, bem como o papel do acordo no desenvolvimento do comércio terrestre entre seus signatários através da harmonização da legislação referente ao transporte terrestre. Entre os produtos mais exportados para o Brasil por rodovias com origem nos demais signatários do ATIT em 2019, encontram-se:

¹³ Entre os signatários do ATIT, salienta-se a predominância da participação da Argentina nas exportações via modal rodoviário destinadas ao Brasil em 2019, alcançando o equivalente a 60,1% do valor total exportado – cerca de US\$ 4,6 bilhões.

- » Veículos automóveis com motor a diesel para carga – cerca de 10,7% do valor total exportado, equivalente a 66 mil toneladas.
- » Salmão fresco ou refrigerado – cerca de 6,8% do valor total exportado, equivalente a 86 mil toneladas.
- » Automóveis com motor a explosão para passageiros – cerca de 3,7%, equivalente a 18 mil toneladas (ALADI, 2020b; COMEX STAT, 2020).

Através da lista apresentada acima, é possível perceber que a pauta de exportações é bastante diversificada, dado que o produto que concentra a maior parte do valor exportado corresponde a apenas 10,7% do total; além disso, nela são encontrados 2.306 diferentes produtos.

2.4.2. Importações

De acordo com os dados fornecidos pela SICEXT, os Países-Parte da CAN importaram cerca de US\$ 131,57 bilhões em 2019, demonstrando crescimento de 1,2% em relação ao ano de 2018. Já as importações intracomunitárias no âmbito da CAN alcançaram US\$ 8,74 bilhões, cerca 6,6% das importações totais em 2019. No que concerne às transações com os países signatários do ATIT, o valor total importado correspondeu a cerca de 14% em 2019 (CAN, [2020], 2020b). Os dados do Gráfico 12 apresentam a participação relativa de cada país na origem das importações da CAN em 2019.

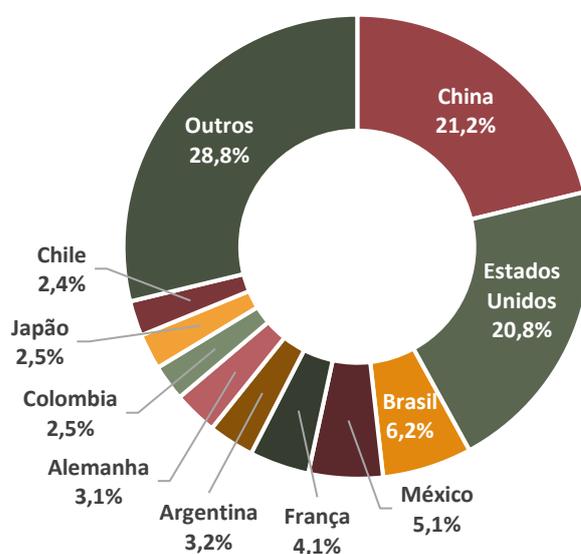


Gráfico 12 – Participação relativa de cada país na origem das importações da CAN em 2019

Fonte: CAN (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Gráfico 12 mostra que mais de 40% das importações dos Países-Parte da CAN são provenientes da China e dos Estados Unidos, o correspondente a US\$ 55,31 bilhões. Em relação à América do Sul, entre os países signatários do ATIT, o Brasil posiciona-se como a principal origem das importações da CAN, com participação relativa de 6,2% – cerca de US\$ 8,14 bilhões. A seguir, serão salientados os principais produtos importados do Brasil pela CAN:

- » Veículos automóveis e suas partes e acessórios – cerca de 20,6% do valor total importado, equivalente a 187 mil toneladas.
- » Reatores nucleares, caldeiras e outras máquinas – cerca de 11,8% do valor total importado, equivalente a 116 mil toneladas.
- » Ferro fundido e aço – cerca de 10,4% do valor total importado, equivalente a 1,43 milhão de toneladas (CAN, [2020]).

Além disso, complementando os dados que constam no SICEXT, as informações disponíveis no Comex Stat demonstram que as importações advindas do Brasil pelo modal rodoviário, destinadas aos Países-Parte da CAN, atingiram US\$ 1,47 bilhão, equivalente a quase 20% do valor total importado em 2019. Sublinha-se que cerca de 78%¹⁴ e 19% do valor importado do Brasil foram direcionados à Bolívia e ao Peru, respectivamente – países que também ratificaram o ATIT –, haja vista que as importações diretas provenientes do Equador e da Colômbia são impossibilitadas devido à inexistência de acordo internacional de transporte terrestre entre o Brasil e esses países. Nesse caso, a pauta de importação mostra-se também bastante diversificada, destacando-se os seguintes produtos entre aqueles importados do Brasil pelos Países-Parte da CAN por rodovias:

- » Chassis com motor a diesel para o transporte de cargas – cerca de 5,6% do valor total importado, equivalente a 9 mil toneladas.
- » Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais – cerca de 5,1% do valor total importado, equivalente a 6,2 mil toneladas.
- » Outras preparações para elaboração de bebidas – cerca de 5% do valor total importado, equivalente a 2,9 mil toneladas (COMEX STAT, 2020).

Em relação às importações agregadas entre 2010 e 2019, os países que compõem a CAN importaram dos países signatários do ATIT cerca de US\$ 183,58 bilhões¹⁵, demonstrando taxa média de crescimento negativa de 0,7% ao ano (CAN, [2020]). O Gráfico 13 demonstra a evolução das importações dos Países-Parte da CAN advindas dos países signatários do ATIT entre 2010 e 2019.

¹⁴ A participação expressiva da Bolívia nas importações provenientes do Brasil pelo modal rodoviário pode ser parcialmente entendida devido à presença de diversas rodovias que ligam os centros produtivos brasileiros à Bolívia.

¹⁵ Devido às diferentes bases de dados utilizadas, houve diferenças entre os valores importados pela CAN dos signatários do ATIT, e os valores exportados pelos signatários do ATIT à CAN. Tais diferenças são reflexos de fatores que afetam as metodologias de cada base de dados, como as variações cambiais.

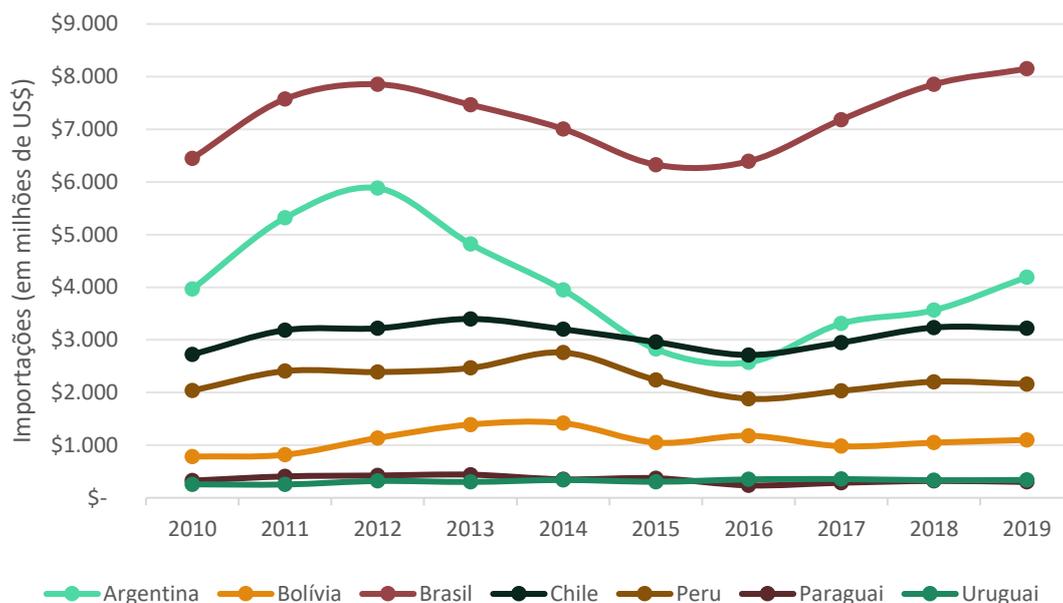


Gráfico 13 – Evolução das importações pela CAN com origem nos países signatários do ATIT entre 2010 e 2019 – em milhões de US\$ (CIF)

Fonte: CAN ([2020]). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Gráfico 13 mostra que, no período analisado, as importações da CAN provenientes dos signatários do ATIT tiveram como principais destinatários o Brasil e a Argentina, com participação média de 61%. Em relação ao Brasil, a maior participação na série analisada foi em 2018 com 42,3% do total importado pela CAN – cerca de US\$ 7,85 bilhões –, apesar disso, o maior valor absoluto importado do Brasil foi no ano de 2019, com cerca de US\$ 8,14 bilhões. Em contrapartida, entre 2010 e 2019, a Argentina apresentou a maior participação relativa; já o maior valor absoluto ocorreu em 2012, com cerca de 27,7% e US\$ 5,88 bilhões, respectivamente.

O volume importado pelos Países-Parte da CAN entre 2010 e 2019 foi de 862 milhões de toneladas, apresentando taxa média de crescimento de 4,6% ao ano. Especificamente, no que concerne ao volume importado dos signatários do ATIT, a marca atingida foi de 174 milhões de toneladas, demonstrando participação média de 20,7% no período. O Gráfico 14 mostra a evolução do volume importado pela CAN dos signatários do ATIT entre 2010 e 2019.

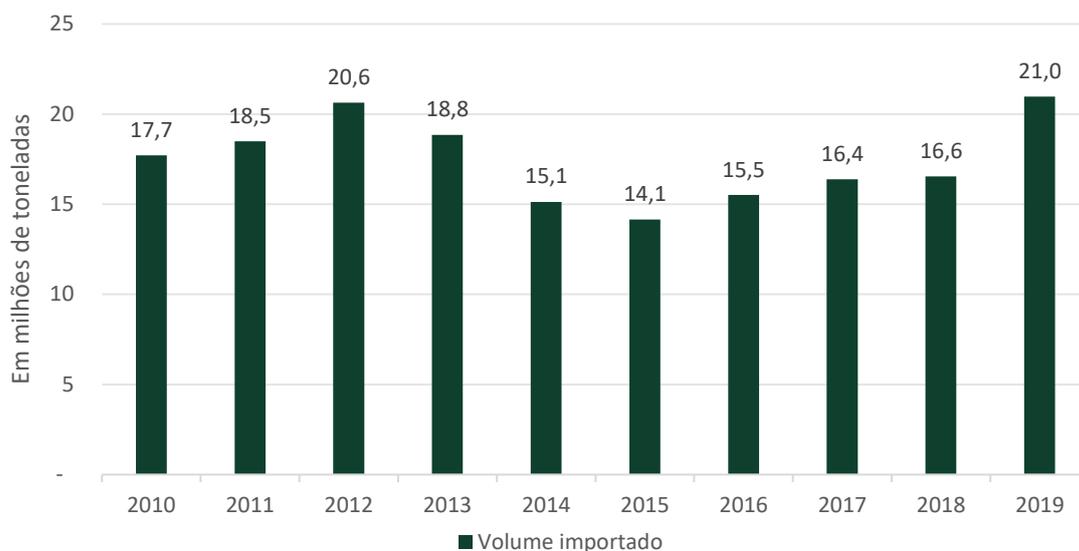


Gráfico 14 – Evolução do volume importado pela CAN dos signatários do ATIT entre 2010 e 2019 – em milhões de toneladas

Fonte: CAN ([2020]). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Gráfico 14 demonstra que a taxa média de crescimento do volume importado pela CAN proveniente dos signatários do ATIT teve índices negativos entre 2010 e 2019, de 0,6% ao ano, em decorrência da redução observada entre 2013 e 2016, de 17,7%. Em contrapartida, se analisada a partir de 2016 até 2019, a taxa média de crescimento foi de 9,5% ao ano, representando uma recuperação dos patamares anteriores.

Em conformidade com o SICOEX da Aladi, os países que compõem o ATIT importaram cerca de US\$ 363,9 bilhões em 2019, variação negativa de 8% em relação ao ano anterior; se comparado a 2010, o valor importado em 2019 cresceu 2,4% (US\$ 8,63 bilhões). A taxa média de crescimento no período foi negativa, de 1,9% ao ano. O Gráfico 15 mostra a participação relativa de cada país na origem das importações dos signatários do ATIT.

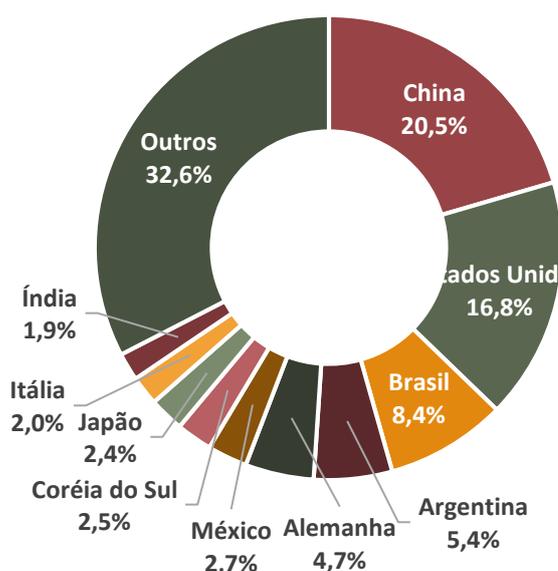


Gráfico 15 – Participação relativa de cada país na origem das importações dos signatários do ATIT em 2019

Fonte: Aladi (2020b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Assim como ocorreu com os Países-Parte da CAN, a China e os Estados Unidos predominam como principais origens das importações dos signatários do ATIT em 2019, alcançando participação conjunta de cerca de 37% – equivalente a US\$ 135,6 bilhões. Além disso, os elementos fornecidos pelo Gráfico 15 destacam a participação do Brasil e da Argentina como principais exportadores para os outros países signatários do ATIT, com valor exportado de US\$ 30,4 bilhões e US\$ 19,6 bilhões, respectivamente. Esse resultado pode ser compreendido devido à importância econômica e comercial de ambos os países na América do Sul. Desse modo, em relação às importações dos signatários do ATIT provenientes do mercado brasileiro, salientam-se os seguintes produtos, dentro de uma pauta bastante diversificada:

- » Óleos brutos de petróleo – cerca de 8,2% do valor total importado, equivalente a 4,6 milhões de toneladas.
- » Automóveis com motor a explosão, até seis passageiros – cerca de 5,9% do valor total importado, equivalente a 145 mil toneladas.
- » Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas – cerca de 1,9% do valor total importado, equivalente a 110 mil toneladas (ALADI, 2020b; COMEX STAT, 2020).

Em relação ao comércio realizado por meio do modal rodoviário com o Brasil, os signatários do ATIT importaram, em 2019, segundo dados do Comex Stat, cerca de US\$ 11,8 bilhões. Desse valor, em torno de 40% foram pela Argentina, 20% pelo Paraguai e 17% pelo Chile. A gama de produtos importados do Brasil pelos demais signatários do ATIT por via rodoviária foi, também, bastante diversificada, e os principais produtos são listados a seguir:

- » Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas – 3,7% do valor total importado, equivalente a 109 mil toneladas.
- » Automóveis com motor a explosão, até seis pessoas – 3,2% do valor total importado, equivalente a 43 mil toneladas.
- » Tratores rodoviários para semirreboques – 2,3% do valor total importado, equivalente a 27 mil toneladas (COMEX STAT, 2020).

Conforme o SICOEX, entre 2010 e 2019 foi importado da CAN, pelos países signatários do ATIT, aproximadamente, US\$167,6 bilhões, destacando-se, na série histórica, o ano de 2013, com o maior valor agregado, de US\$ 22,4 bilhões. O Gráfico 16 mostra a evolução das importações pelos signatários do ATIT com origem nos Países-Parte da CAN entre 2010 e 2019.

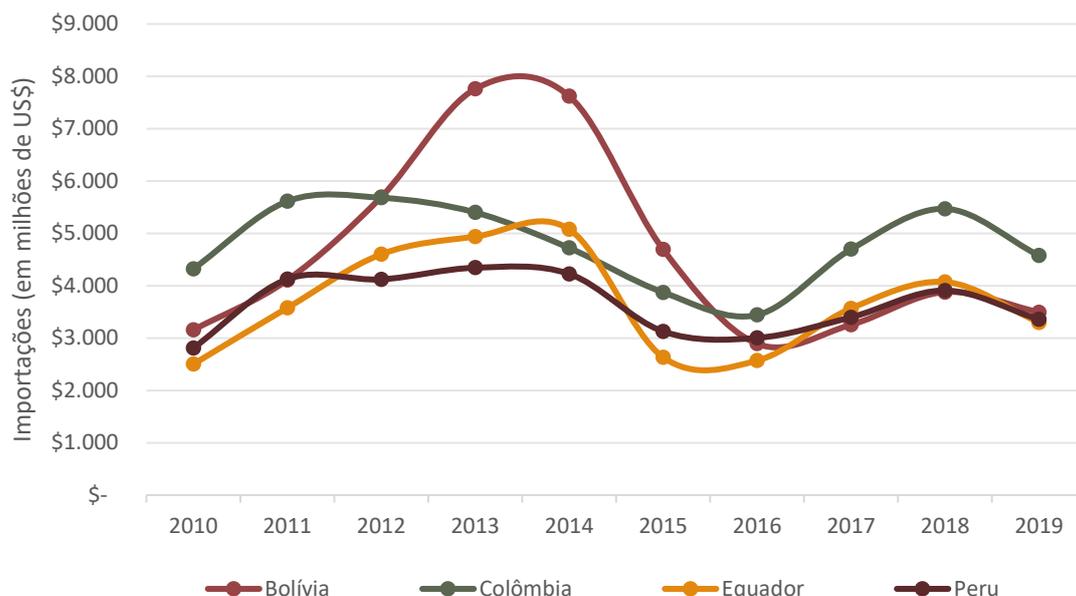


Gráfico 16 – Evolução das importações pelos signatários do ATIT com origem nos Países-Parte da CAN entre 2010 e 2019 – em milhões de US\$ (FOB)

Fonte: Aladi (2020b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Gráfico 16 demonstra que no tocante às importações provenientes dos Países-Parte da CAN, houve variação positiva de 15% no valor importado entre 2010 e 2019. Destaca-se, ainda, a participação relativa da Bolívia como exportador de 35,2% do total direcionado aos signatários do ATIT em 2014 – equivalente a US\$ 7,61 bilhões¹⁶. Apesar disso, assim como demonstrado nos gráficos anteriores, os impactos decorrentes da conjuntura econômica entre 2013 e 2016 afetaram o nível de importação dos signatários do ATIT. As maiores variações negativas do valor importado com origem nos Países-Parte da CAN, foram, conseqüentemente, causadas pela Argentina – com 55%, seguida pelo Chile e pelo Brasil, ambos com variação negativa próxima a 50%.

Segundo dados do Comex Stat, o volume importado pelos signatários do ATIT procedentes do Brasil atingiu 245 milhões de toneladas no decorrer de 2010 a 2019, demonstrando taxa de crescimento de 1,3% ao ano. O Gráfico 17 mostra a evolução do volume importado pelos signatários do ATIT do Brasil entre 2010 e 2019.

¹⁶ Desse total, o Brasil importou em torno de US\$ 4,01 bilhões, proporcional à participação relativa de 53%. Em relação às mercadorias importadas, mais de 95% do valor importado foi de gás natural.

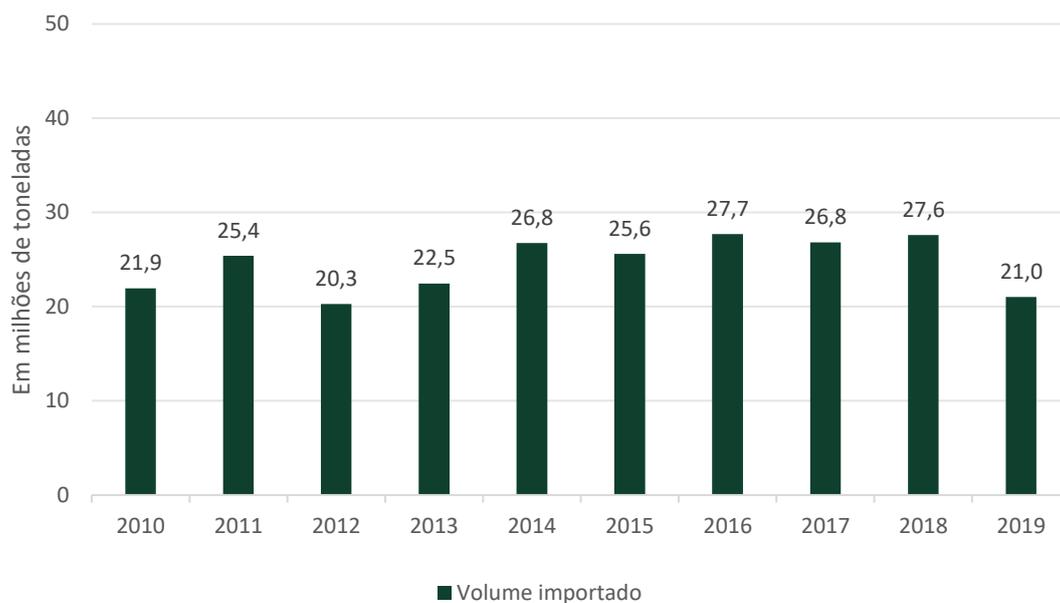


Gráfico 17 – Evolução do volume importado pelos signatários do ATIT do Brasil entre 2010 e 2019 – em milhões de toneladas

Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Ainda assim, apesar de a série analisada apresentar taxa média de crescimento anual positiva, o Gráfico 17 demonstra que, comparando 2010 a 2019, houve variação negativa de 4% no volume importado pelos signatários do ATIT com origem no Brasil, correspondendo a uma diferença de aproximadamente 890 mil toneladas. Em relação aos produtos com os maiores volumes importados do Brasil pelos signatários do ATIT em 2019, destacam-se os minerais, como:

- » Minérios de ferro e seus concentrados – 23% do volume total importado, equivalente a 4,8 milhões de toneladas.
- » Óleos brutos de petróleo – 22% do volume total importado, equivalente a 4,6 milhões de toneladas.
- » Alumina calcinada – cerca de 2% do volume total importado, equivalente a 390 mil toneladas (COMEX STAT, 2020).

Em relação somente ao modal rodoviário, o volume total é bem distribuído entre as mercadorias, mas é possível enfatizar os volumes importados dos seguintes produtos pelos signatários do ATIT, com origem no Brasil em 2019:

- » Ladrilhos e placas (lajes), para pavimentação ou revestimento – 3,5% do volume importado pelo modal, equivalente a 195 mil toneladas.
- » Dolomita não calcinada nem sinterizada, denominada crua – 3,2% do volume importado pelo modal, equivalente a 180 mil toneladas.
- » Cimentos Portland, comuns – 2,9% do volume total importado, equivalente a 162 mil toneladas (COMEX STAT, 2020).

2.5. MALHA RODOVIÁRIA NO ATIT E NA CAN

Segundo as informações contidas no primeiro volume do estudo intitulado *Atualização do Relatório de Harmonização*, e tendo por base os dados disponibilizados pela Central Intelligence Agency (CIA), assim como aqueles fornecidos por órgãos ligados aos Ministérios de Transportes de diversos países, as malhas rodoviárias dos países que compõem a CAN, e dos países que ratificaram o ATIT, apresentam extensões e estruturas variadas. De forma agregada, os Países-Parte da CAN dispõem de 481 mil km de malha rodoviária, ao passo que os países signatários do ATIT contam com 2,31 milhões de km de estrutura rodoviária (AAC, c2020; CHILE, [2020]b, 2017; PARAGUAY, c2014; PERÚ, 2012; INE, 2019; CIA, 2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020f, 2020g, 2020h; ANTT, 2020a, 2020b, 2017; CNT, 2020).

A Figura 2 apresenta a distribuição da malha rodoviária entre os Países-Parte da CAN.



Figura 2 – Distribuição da malha rodoviária na CAN

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Por meio da Figura 2 também é possível constatar que a malha rodoviária encontra-se predominantemente no oeste do território da CAN, principalmente nas regiões litorâneas e sob as Cordilheiras dos Andes. Tal estrutura é decorrente da existência de populosos centros urbanos assentados em locais de elevada altitude, nos quais o modal rodoviário faz a interligação com os portos para os fluxos de entradas e de saídas de mercadorias, além de contribuir para o transporte de passageiros entre diferentes regiões.

A Figura 3, em contrapartida, oferece uma visão panorâmica da distribuição da malha rodoviária entre os países signatários do ATIT.



Figura 3 – Distribuição da malha rodoviária entre os signatários do ATIT

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Figura 3 salienta, ainda, a relevância dos signatários do ATIT na extensão da malha rodoviária entre os territórios sul-americanos, dado que cerca de 87% da malha rodoviária presente na região está integrada ao países que ratificaram o ATIT.

Como mencionado anteriormente, em relação aos membros da CAN, a extensão da malha rodoviária total é de cerca de 481 mil km, dos quais 43% e 29% estão inseridos na estrutura rodoviária colombiana e peruana, respectivamente. Entre os países que ratificaram o ATIT, dos 2,31 milhões de km de estradas, o Brasil apresenta a maior participação relativa, com 68% do total, seguido pela Argentina, com 12%. A Tabela 5 apresenta a área total e a malha rodoviária por país.

País	Área total (km ²)	Extensão total (km)	Malha rodoviária	
			Rota primária (%)	Rota complementar (%)
Argentina	2.780.400	281.290	14,3	85,7
Bolívia	1.098.581	90.568	11,8	88,2
Brasil	8.515.767	1.562.456 ¹⁷	4,8	95,2
Chile	756.102	85.646	13,3	86,7
Colômbia	1.141.748	206.627	9,3	90,7
Equador	283.561	43.502	12,9	87,1
Paraguai	406.752	75.120	4,8	95,2
Peru	1.285.216	140.672	17,5	82,5
Uruguai	176.215	77.732	11,2	88,8

Tabela 5 – Área total e malha rodoviária por País-Parte da CAN e do ATIT

Fonte: AAC (c2020), Chile ([2020]b, 2017), Paraguay (c2014), Perú (2012), INE (2019), CIA (2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020f, 2020g, 2020h), IBGE (c2020b), ANTT (2020a, 2020b, 2017) e CNT (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Tabela 5 também mostra que na CAN, a rota primária – referente às rodovias de grande extensão que cortam os países ligando os principais centros urbanos e produtivos, e concentram elevado tráfego de veículos – corresponde, em média, a cerca 12,5% da malha rodoviária total, equivalente a 60 mil km de extensão. Entre os países que ratificaram o ATIT, por sua vez, as rodovias primárias representaram, em média, 7,5% da estrutura rodoviária, em torno de 174,5 mil km de comprimento. No tocante à rota complementar¹⁸, salta aos olhos a predominância desse tipo de autovia em ambos os blocos, sendo sua função principal auxiliar a interligação das cidades com as rotas primárias e, conseqüentemente, facilitar a movimentação de bens e pessoas para as principais vias do país. É possível destacar, também, nesse campo, a predominância das rotas complementares ao longo de curtas distâncias – como entre cidades próximas –, e no interior dos centros urbanos.

Em relação à densidade da malha rodoviária, os Países-Parte da CAN apresentam de forma agregada, em média, 132 m/km²; por outro lado, os países signatários do ATIT possuem cerca de 174 m/km², em média. De forma desagregada, destaca-se o resultado obtido pelo Uruguai, país com a maior densidade da malha rodoviária, com 441 m/km²; já a Bolívia apresentou a menor densidade de malha rodoviária, de cerca de 82 m/km² (AAC, 2020; CHILE,

¹⁷ Extensão da malha rodoviária brasileira composta pela malha federal; rodovias estaduais transitórias, estaduais e municipais. Além disso, a rede planejada não foi incluída na extensão total (CNT, 2020).

¹⁸ A rota complementar é formada por todas as vias de ligação que não se enquadram na rota primária, como a rota secundária e a terciária.

[2020]b; 2017; PARAGUAY, c2014; PERÚ, 2012; INE, 2019; CIA, 2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020f, 2020g, 2020g; IBGE, c2020b; ANTT, 2020a, 2020b, 2017; CNT, 2020. O Gráfico 18 apresenta de forma agregada a extensão e a densidade da malha rodoviária dos Países-Parte da CAN e dos signatários do ATIT.

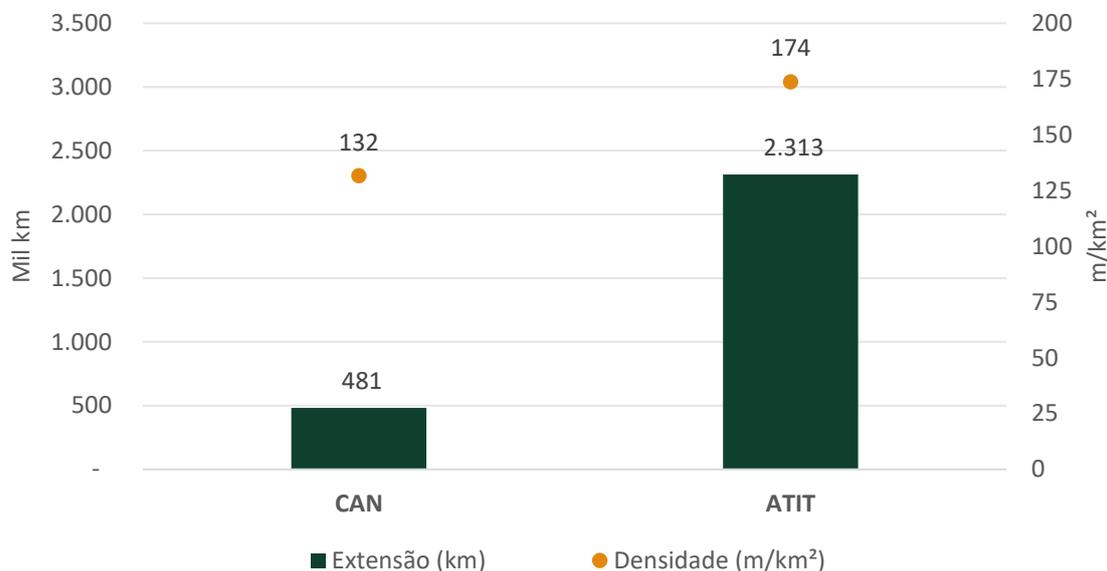


Gráfico 18 – Extensão e densidade da malha rodoviária da CAN e dos signatários do ATIT

Fonte: AAC (2020), Chile ([2020]b, 2017), Paraguay (c2014), Perú (2012), INE (2019), CIA (2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020f, 2020g, 2020h), IBGE (c2020b), ANTT (2020a, 2020b, 2017) e CNT (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

No tocante à qualidade da estrutura rodoviária presente nos Países-Parte da CAN, com exceção da Colômbia¹⁹, cerca de 36 mil km de estrada são pavimentados, encontrando-se distribuídos nos territórios da Bolívia, do Equador e do Peru, tendo esse último a maior participação relativa entre os três estados, com cerca de 51% da malha pavimentada. No que concerne à malha não pavimentada, a extensão total por essa alcançada soma 238 mil km (excetuando-se a Colômbia), visto que, aproximadamente, 121 mil km encontram-se no território peruano. No que se refere aos países signatários do ATIT, ao contrário, a malha pavimentada estende-se por 396 mil km (17,1% da malha rodoviária total), destacando-se que 53,8% e 29,6% encontram-se nos territórios brasileiro e argentino²⁰, respectivamente. Já a malha não pavimentada é de 1,91 milhão de km (cerca de 82,8% do total), uma vez que 70% localizam-se no Brasil.

2.5.1. Transporte de carga internacional pelo modal rodoviário

Segundo dados presentes no relatório *CAN en Cifras* (CAN, 2019a), o movimento de carga internacional por meio de rodovias²¹ nos Países-Parte da CAN alcançou cerca de 14,9²² milhões de

¹⁹ Não foram encontrados dados referentes à extensão da malha rodoviária colombiana pavimentada e não pavimentada.

²⁰ A Argentina apresenta 41,8% de sua malha rodoviária total pavimentada, o equivalente a 117 mil km de 281 mil km, o melhor resultado entre os signatários do ATIT e entre os Países-Parte da CAN.

²¹ O movimento de carga internacional por rodovias é correspondente ao ingresso e à saída de mercadorias pelas aduanas de fronteiras dos Países-Parte da CAN.

²² Como medida de comparação, o tráfego portuário na CAN alcançou 348,27 milhões de toneladas em 2018, variação positiva de 1,3% em relação a 2017.

toneladas em 2018, representando um crescimento de 6,9% em relação ao ano anterior. A Tabela 6 mostra o movimento de carga internacional por rodovias na CAN em 2018 e 2017.

País	Volume em 2018	Participação relativa (%)	Volume em 2017	Participação relativa (%)	Varição anual (%)
Bolívia	7,36	49,4	7,29	52,3	1,0
Colômbia	4,55	30,6	3,92	28,2	16,1
Equador	1,61	10,8	1,45	10,4	10,5
Peru	1,37	9,2	1,26	9,1	8,6
Comunidade Andina	14,90	100	13,94	100	6,9

Tabela 6 – Movimento de carga internacional por rodovias nos Estados-Partes da CAN – em milhões de toneladas
Fonte: CAN (2019h). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

É possível constatar, através da Tabela 6, que Bolívia e Colômbia concentram 80% do tráfego de carga internacional por rodovias na CAN em 2018. Ainda assim, destaca-se o crescimento positivo da Colômbia e do Equador em referência a 2017, apresentando variação positiva de 16,1% e 10,5%, respectivamente.

O relatório *Can en Cifras* (CAN, 2019a) ainda reporta que cerca de 52% do volume de carga movimentado ao longo do ano de 2018, por meio de rodovias, aconteceu no interior do próprio bloco de integração regional, equivalendo a 7,72 milhões de toneladas. A movimentação exterior ao bloco de integração regional, por sua vez, alcançou o patamar de 7,18 milhões (48% do volume total). A Tabela 7 apresenta o movimento de carga internacional no interior e no exterior do bloco de integração regional, pelo modal rodoviário na CAN, ao longo do ano de 2018.

Países	Intracomunitário		Extracomunitário		Volume total
	Volume movimentado	Participação relativa (%)	Volume movimentado	Participação relativa (%)	
Bolívia	1,6	20,7	5,76	80,2	7,36
Colômbia	3,26	42,3	1,29	17,9	4,55
Equador	1,61	20,9	-	-	1,61
Peru	1,24	16,1	0,13	1,9	1,37

Tabela 7 – Movimento de carga internacional por rodovias na CAN em 2018 – em milhões de toneladas
Fonte: CAN (2019h). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Tabela 7 mostra que a movimentação de carga interior do bloco de integração regional, por meio de rodovias, em 2018, foi concentrada na Colômbia e no Equador, com a participação de ambos alcançando 63% – equivalente a 4,87 milhões de toneladas. Em contrapartida, no volume movimentado no exterior do bloco de integração, a Bolívia centralizou 80% da movimentação de cargas, cerca de 5,76 milhões de toneladas. Desse total, cerca de 1,02 milhão de toneladas foram movimentadas com o Brasil, correspondendo a 18% da movimentação de carga exterior por rodovias boliviana. Abaixo é representada a movimentação dos outros Estados-Partes da CAN com o Brasil:

- » Colômbia – cerca de 0,3% da movimentação de carga extracomunitária por rodovias, equivalente a 3,72 mil toneladas.
- » Peru – cerca de 3,8% da movimentação de carga extracomunitária por rodovias, equivalente a 5,06 mil toneladas.

- » O Equador não apresentou movimentação de carga extracomunitária por rodovias, sendo sua movimentação de carga por rodovias somente intracomunitária (CAN, 2019e, 2019f, 2019g, 2019h, 2019i).

Em relação aos signatários do ATIT, não foram encontradas informações relativas ao movimento de carga internacional pelo modal rodoviário de forma desagregada por país.

2.6. EMPRESAS HABILITADAS AO TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

O objetivo desta seção é analisar de modo sucinto o número de empresas habilitadas à realização de transporte internacional terrestre de cargas e de passageiros nos países que fazem parte da CAN e do ATIT, incluindo entre esses também a Venezuela, em relação ao Brasil. O levantamento dos dados foi realizado majoritariamente a partir do portal da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e das reuniões bilaterais realizadas entre representantes do governo brasileiro e dos demais países estudados. Neste quadro, ressalta-se que os dados concernentes ao número de empresas habilitadas entre todos os países que fazem parte da CAN e do ATIT, ou seja, não apenas em relação ao Brasil, não foram possíveis de apresentar, tendo em vista o fato de que os organismos nacionais não possuem tais informações consolidadas e disponíveis para consulta e tampouco as disponibilizam em seus portais oficiais de informação.

2.6.1. Transporte internacional terrestre de cargas

Em relação ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), o Brasil conta com 1.717 habilitações para empresas e cerca de 157 mil para veículos com a finalidade de atuar nos países que compõem o ATIT e a CAN. Por outro lado, estão habilitados atuar no Brasil 1.242 empresas estrangeiras, com uma frota conjunta de 53 mil veículos (ANTT, 2020o). Através dos elementos ofertados pela Tabela 7, pelo Gráfico 17 e pelo Gráfico 18, todos confeccionados a partir da primeira, é possível constatar ser a Argentina o país com o maior número de empresas com habilitação para atuar no Brasil (435 empresas), abarcando 35% do total e contando também com a maior frota de veículos habilitados, de 16.172 unidades. Em seguida, tem-se a Bolívia (219 empresas), o Chile (205 empresas), o Paraguai (194 empresas), o Uruguai (155 empresas) e o Peru (34 empresas). Ademais, constata-se que, dentre os países estudados, aquele que recebe o maior número de empresas com origem no Brasil é a Argentina (499), seguida pelo Uruguai (340) e pelo Paraguai (319). Em relação ao número de veículos, os três países com a maior frota brasileira habilitada são: Argentina (43.787 veículos), Uruguai (32.062 veículos) e Chile (32.006 veículos). O país com o menor destaque nos dados levantados, por sua vez, é o Peru, apresentando apenas 34 empresas habilitadas para realizar o transporte de carga com destino ao Brasil (frota de 1.933 veículos) e recebendo somente 85 empresas brasileiras para essa mesma operação (frota de 4.082). A Tabela 8 mostra as empresas habilitadas ao transporte internacional terrestre de carga com origem e com destino ao Brasil e sua respectiva frota.

País	Habilitação de outros países para atuar no Brasil		Habilitação do Brasil para atuar em outros países ²³	
	N.º de empresas	Frota	N.º de empresas	Frota
Argentina	435	16.172	499	43.787
Bolívia	219	7.718	161	14.466
Chile	205	6.189	313	32.006
Colômbia	*	*	*	*
Equador	*	*	*	*
Paraguai	194	15.323	319	30.451
Peru	34	1.933	85	4.082
Uruguai	155	5.119	340	32.062
Total	1.242	52.454	1.717	156.854

* Não há empresas habilitadas da Colômbia e do Equador devido à inexistência de acordos de transporte terrestre entre o Brasil e estes países.

Tabela 8 – Empresas habilitadas ao transporte internacional terrestre de carga com origem e com destino ao Brasil e sua respectiva frota

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

A partir dos dados apresentados no âmbito da Tabela 8, foram desenvolvidos o Gráfico 19 – referente ao número de empresas habilitadas ao transporte internacional de cargas por país –, e o Gráfico 20, relativo ao número de veículos habilitados ao transporte internacional de cargas por país.

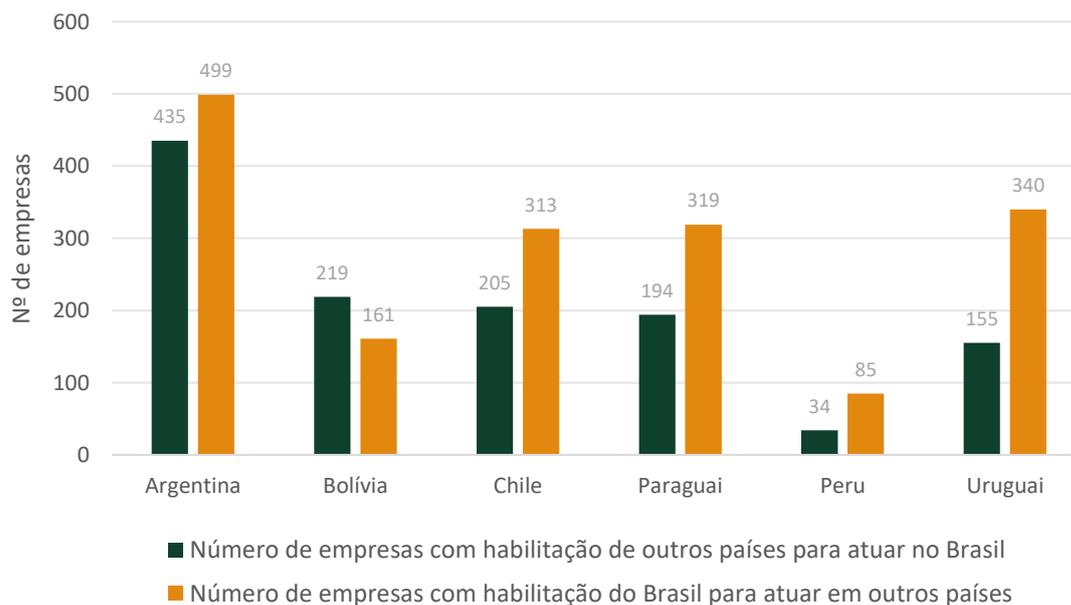


Gráfico 19 – Número de empresas habilitadas ao transporte internacional de cargas por país

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

²³ Salienta-se que uma mesma empresa e um mesmo veículo brasileiro pode ser habilitado para o transporte rodoviário de cargas em mais de um país. Desse modo, o número de empresas e da frota brasileira habilitada para atuar no transporte de cargas em outros países, abstendo-se a duplicidade, é de 779 empresas com uma frota de 77.875 veículos.

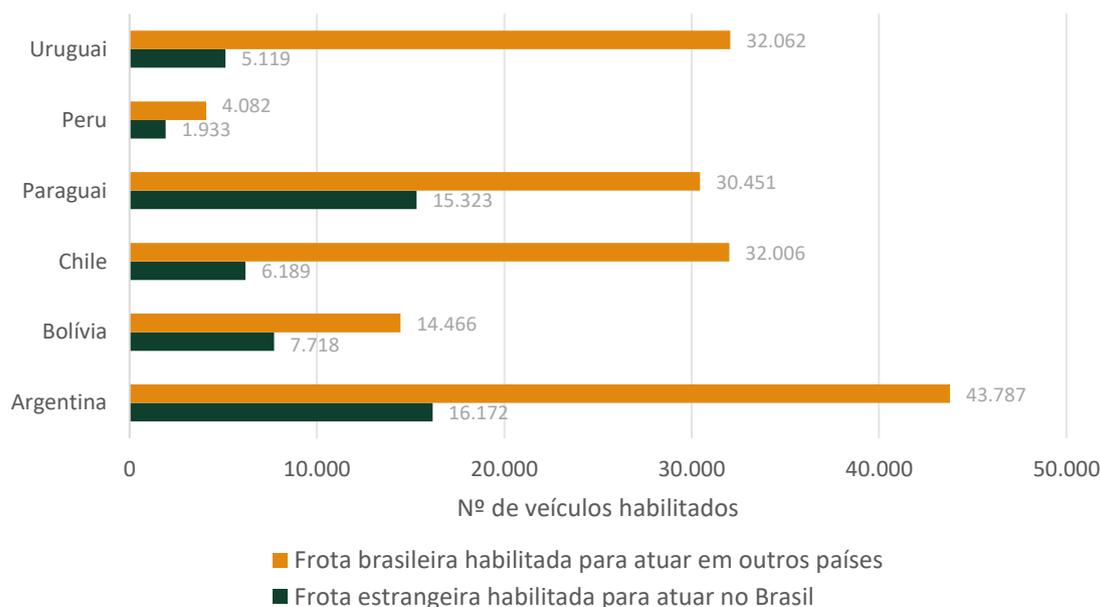


Gráfico 20 – Número de veículos habilitados ao transporte internacional de cargas por país

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

Sendo assim, os países com maior destaque no transporte internacional terrestre de cargas com destino ou origem no Brasil, em termos de empresas habilitadas e frota de veículos, são Argentina, Paraguai, Chile e Uruguai, visto que Bolívia e Peru apresentam números menores. Neste quadro, é importante salientar que não há empresas habilitadas da Colômbia e do Equador devido à inexistência de acordos de transporte terrestre entre o Brasil e estes países.

2.6.2. Transporte internacional terrestre de passageiros

No que se refere ao transporte internacional terrestre de passageiros, o Brasil vem constantemente atualizando o número de empresas habilitadas a essa operação com origem e destino nos países que compõem o objeto de análise dessa pesquisa através de reuniões bilaterais, disponibilizadas no portal da ANTT. As reuniões mais recentes que contêm informações sobre tal número são:

- » XV Reunião Bilateral Brasil-Chile dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, em 17 e 18 de outubro de 2019 (REUNIÃO BILATERAL BRASIL-CHILE..., 2019).
- » XVI Reunião Bilateral Brasil-Bolívia dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, em 11 e 12 de abril de 2019 (REUNIÃO BILATERAL BRASIL-BOLÍVIA..., 2019).
- » XXXVII Reunião Bilateral Brasil-Paraguai dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, em 4 e 5 de abril de 2019 (REUNIÃO BILATERAL BRASIL-PARAGUAI..., 2019).
- » XXIII Reunião Bilateral Uruguai-Brasil dos Organismos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, em 26 de setembro de 2018 (REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL..., 2018).

- » XXIII Reunião Bilateral Argentina-Brasil dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, em 14 e 15 de junho de 2018 (REUNIÃO BILATERAL ARGENTINA-BRASIL..., 2018).

Dessa forma, a Tabela 9 e o Gráfico 20, este último confeccionado a partir da primeira, demonstram que os países com o maior número de empresas habilitadas ao transporte internacional terrestre de passageiros com destino ao Brasil são o Paraguai, com sete, e a Argentina, com cinco. A maior parte das empresas brasileiras habilitadas para essa operação tem destino a esses mesmos países, sendo seis empresas que realizam transporte tendo por destino a Argentina e cinco para o Paraguai. Os países com menos empresas, por outro lado, são o Chile e o Peru, possuindo uma empresa habilitada em cada um para o transporte com destino ao Brasil e recebendo uma empresa brasileira com habilitação para atuar em seus respectivos territórios. Também pode ser observado que o número total de empresas brasileiras habilitadas para o transporte de passageiros nos outros países (16) é menor que o número total de empresas estrangeiras habilitadas a atuar no território brasileiro (21). A Tabela 9 mostra as empresas habilitadas ao transporte internacional terrestre de passageiros e das linhas realizadas com origem e com destino ao Brasil.

País	Transporte com destino ao Brasil		Transporte com origem no Brasil	
	Nº de empresas habilitadas	Nº de linhas	Nº de empresas habilitadas	Nº de linhas
Argentina	5	17	6	14
Bolívia	3	2	1	2
Chile	1	1	1	1
Colômbia*	-	-	-	-
Equador*	-	-	-	-
Paraguai	7	12	5	19
Peru**	1-	1-	1-	1-
Uruguai	4	2	2	11
Total	21	35	16	48

(*) Não há empresas habilitadas da Colômbia e do Equador devido à inexistência de acordos de transporte terrestre entre o Brasil e estes países.

(**) A empresa Expresso Internacional Ormeño oferece uma linha regular de transporte de passageiros entre Brasil e Peru, partindo do Rio de Janeiro (RJ) com escala em São Paulo (SP), Rio Branco (AC), Porto Velho (RO), Campo Grande (MS) e Cuiabá (MT).

Tabela 9 – Empresas habilitadas ao transporte internacional terrestre de passageiros e das linhas realizadas com origem e com destino ao Brasil

Fonte: Reunião Bilateral Argentina-Brasil... (2018), Reunión Bilateral Uruguay-Brasil... (2018), Reunião Bilateral Brasil-Paraguai... (2019), Reunião Bilateral Brasil-Bolívia... (2019) e Reunião Bilateral Brasil-Chile... (2019).

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Através dos dados fornecidos pela Tabela 9, foi desenvolvido o Gráfico 21, referente ao número de empresas habilitadas ao transporte internacional de passageiros com origem e destino ao Brasil por país.

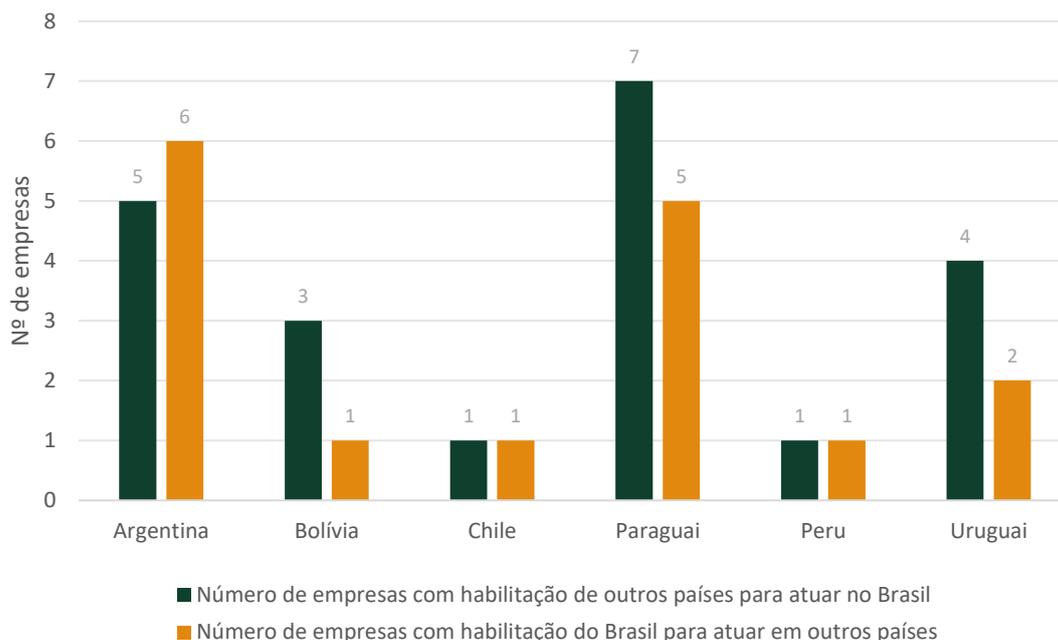


Gráfico 21 – Número de empresas habilitadas ao transporte internacional de passageiros com origem e destino ao Brasil por país

Fonte: Reunião Bilateral Argentina-Brasil... (2018), Reunión Bilateral Uruguay-Brasil... (2018), Reunião Bilateral Brasil-Paraguai... (2019), Reunião Bilateral Brasil-Bolívia... (2019) e Reunião Bilateral Brasil-Chile.(2019). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Já o Gráfico 21, em conjunto com a Tabela 9, demonstra que os países que mais se destacam no que se refere ao número de linhas com origem ou destino no Brasil são os mesmos que apresentam o maior número de empresas habilitadas no País: Argentina e Paraguai, que concentram juntos 83% das linhas com destino ao Brasil e 69% daquelas com origem no território brasileiro. Neste último caso, também se destaca o Uruguai, com 11 linhas. Ademais, também é possível observar que o número de linhas com origem no Brasil é maior que o número de linhas com destino a esse território (48 linhas contra 35). O Gráfico 22 apresenta o número de linhas ativas de transporte internacional de passageiros com origem e destino ao Brasil por país.

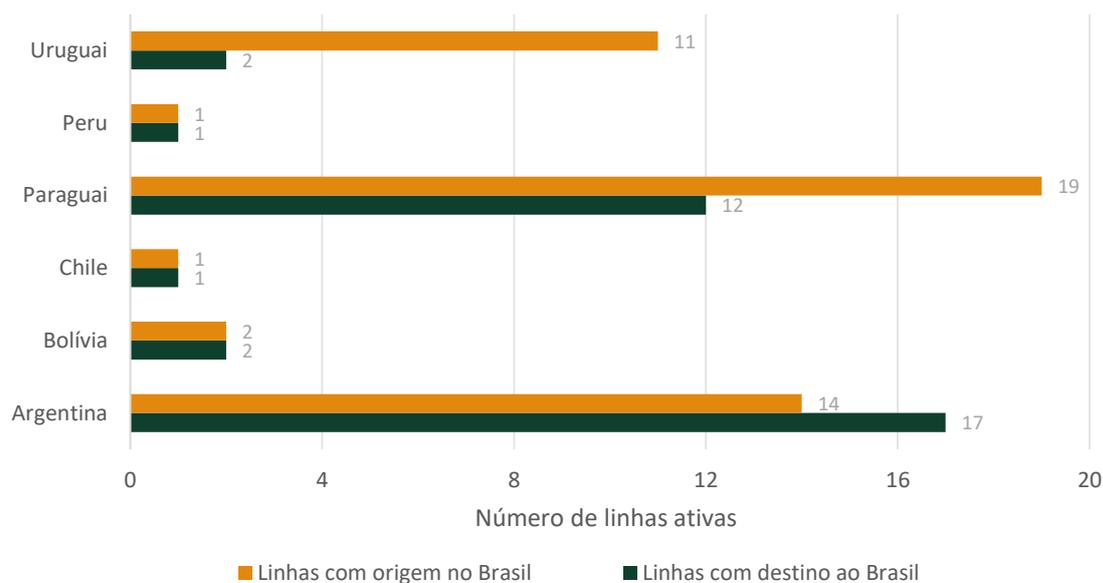


Gráfico 22 – Número de linhas ativas de transporte internacional de passageiros com origem e destino ao Brasil por país

Fonte: Reunião Bilateral Argentina-Brasil... (2018), Reunión Bilateral Uruguay-Brasil. (2018), Reunião Bilateral Brasil-Paraguai... (2019), Reunião Bilateral Brasil-Bolívia... (2019) e Reunião Bilateral Brasil-Chile... (2019).

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Além disso, na Reunião Bilateral realizada entre os Organismos Competentes de Aplicação do ATIT no governo brasileiro e argentino, ocorrida em 21 e 22 de março de 2019, foi realizada a apresentação de um sistema de mapeamento georreferenciado das linhas acordadas e empresas de transporte internacional terrestre de passageiros, a qual ainda se encontra em fase de construção (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E ARGENTINA..., 2019). Os dados abarcados nesse sistema serão referentes aos seguintes países: Brasil, Argentina, Bolívia, Paraguai, Uruguai e Venezuela. Cabe salientar que não há empresas habilitadas da Colômbia e do Equador devido à inexistência de acordos de transporte terrestre entre o Brasil e estes países. Em relação ao Peru, conforme a ata da VIII Reunião Bilateral Brasil e Peru dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT (REUNIÃO BILATERAL BRASIL E PERU..., 2017), em 2017, a empresa Expresso Internacional Ormeño oferece uma linha de transporte de passageiros regular entre os dois países, com saída no Rio de Janeiro (RJ) e destino a diversas cidades peruanas (como Lima e Cusco), passando por São Paulo (SP), Rio Branco (AC), Porto Velho (RO), Campo Grande (MS) e Cuiabá (MT).

Ainda, vale ressaltar que no levantamento dos dados desta seção somente foram levadas em consideração as empresas que não estavam com suas permissões vencidas ou suspensas e cujas linhas encontravam-se ativas na data em que as reuniões bilaterais que serviram de base para esse estudo foram realizadas.

Por fim, ao analisar os dados levantados, pode-se observar uma discrepância no transporte rodoviário de cargas, que diz respeito ao número de empresas estrangeiras habilitadas ao transporte internacional no Brasil ser quase 40% maior que o número de empresas brasileiras habilitadas nos demais países (abstendo-se a duplicidade). Isso pode ser explicado pelo fato de que o Brasil permite, além do *leasing*, o arrendamento e a locação contratual, ao contrário dos demais países estudados, ampliando a possibilidade de formação de frota para as empresas, que tendem a ser maiores em relação aos outros países. No que diz respeito ao transporte de passageiros, observa-se uma situação mais equilibrada entre o número de empresas estrangeiras e brasileiras habilitadas, que somam 21 e 16 empresas, respectivamente.

3. METODOLOGIA

A Fase 4 do presente projeto – TED nº 1/2019 – consiste na proposição de formas de harmonização entre o ATIT e as normativas emitidas pela CAN, contemplando uma análise comparativa dos temas relativos a transporte terrestre e a identificação daqueles que são divergentes nos dois organismos.

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

A utilização de métodos de direito comparado tem se mostrado relevante, diante da expansão das relações comerciais e econômicas entre os países, para possibilitar o entendimento das opções que os legisladores nacionais de vários países possuem, bem como as diferenças entre estas, fornecendo material para a elaboração de propostas de harmonização legislativa entre os países, tal como no âmbito do transporte terrestre regional. Nesse sentido, como afirma David (1953, p. 51): “Os negócios tendem cada vez mais a se fazerem internacionais”. Trata-se, aqui, de um novo evento que exige cada vez mais o empenho dos juristas no domínio dos diversos sistemas e ordenamentos jurídicos. É possível reiterar, portanto, as palavras de Miranda ([1987], p. 207) quando diz que: “As causas gerais do desenvolvimento contemporâneo do Direito comparado estão ligadas, como facilmente se compreende, a duas ordens de fatores: o desenvolvimento da própria Ciência Jurídica e o incremento das relações internacionais e da circulação de bens e pessoas”.

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

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

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

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

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

A partir de tais pressupostos teóricos, foi desenvolvida, no âmbito do TED nº 2/2016, uma metodologia de comparação de institutos de direito público, exposta no fluxograma da Figura 4, na qual foram definidos os EOCs e elaboradas tabelas de comparação e de classificação das normativas analisadas, com o objetivo de facilitar a identificação dos temas que seriam harmonizados.

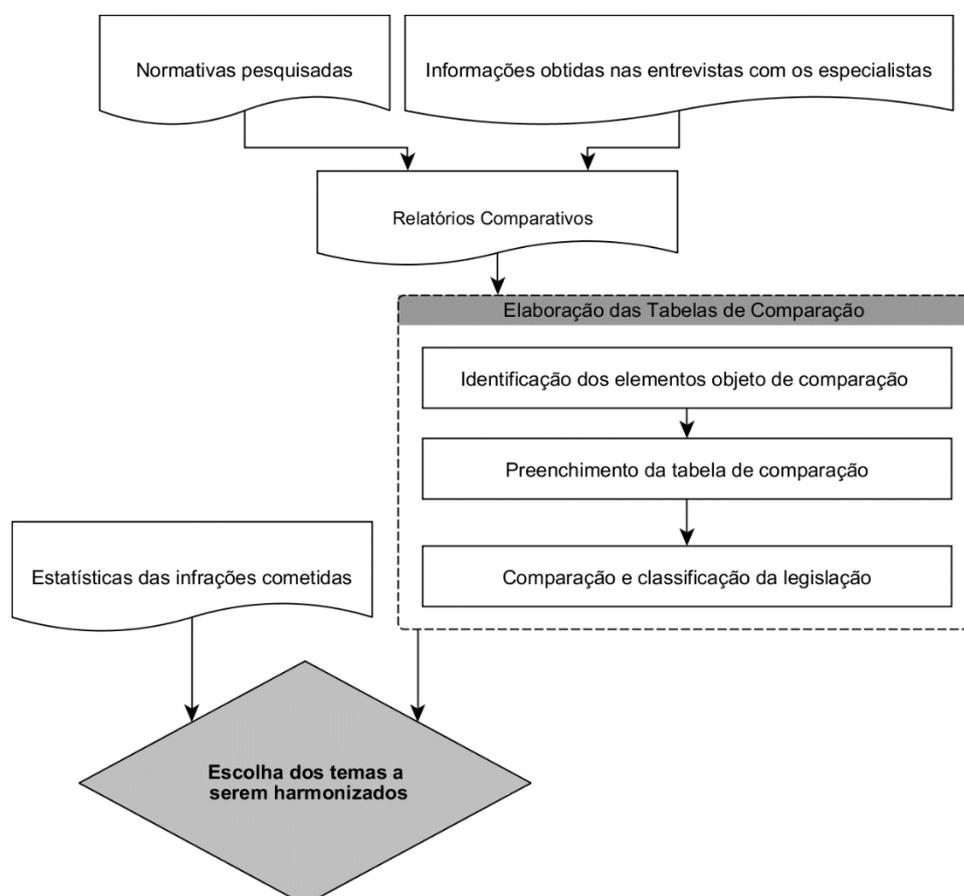


Figura 4 – Fluxograma da metodologia

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

3.1. TABELAS DE COMPARAÇÃO

Tendo em vista o elevado número de EOCs identificados no âmbito do TED nº 2/2016, foram utilizadas planilhas eletrônicas, cada uma referente a um dos temas analisados nos relatórios comparativos, para organização e classificação das normativas. Nesse sentido, cada linha da planilha aborda um EOC específico, enquanto que as colunas indicam os países cuja legislação interna é objeto de análise. Nessa etapa, foi utilizado um padrão de cores com a finalidade de facilitar a identificação dos EOCs que apresentam divergências, conforme a Tabela 10.

LEGENDA

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

Tabela 10 – Padrão de cores utilizado nas tabelas de comparação

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

As outras legislações foram cotejadas com a legislação-base de comparação, conforme o modelo da Tabela 11.

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

Tabela 11 – Modelo da tabela de comparação

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Para a escolha dos temas a serem harmonizados, foram utilizadas as tabelas de comparação acima, representadas em conjunto com os relatórios estatísticos concernentes a autos de infração do transporte internacional, tendo sido estes disponibilizados pela Superintendência de Fiscalização (SUFIS) da ANTT.

Com o auxílio das tabelas de comparação, procedeu-se à identificação dos EOCs que apresentam divergências. Já a análise dos autos de infração teve por objetivo realizar a identificação dos entraves operacionais concretamente enfrentados pelos operadores e pelos agentes da fiscalização. As infrações foram ordenadas conforme o volume de ocorrências apresentado nos relatórios. Por fim, foi verificado em qual EOC cada uma das infrações ocorridas poderia ser abordada.

As tabelas de comparação obtidas para subsidiar a escolha dos temas que seriam harmonizados são apresentadas a seguir.

AUTORIZAÇÕES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE E SERVIÇOS	ATIT	CAN	Mercosul	UE ²⁴	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Representante legal	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Amarelo	Verde	Vermelho
Capital social das empresas de transporte internacional	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde
Licenças originárias para o transporte de cargas	Verde	Verde	Verde	Vermelho	Verde	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Amarelo
Licenças complementares para o transporte de cargas	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Amarelo
Licenças originárias para o transporte de passageiros	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Amarelo	Verde	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Verde
Licenças complementares para o transporte de passageiros	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Amarelo	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Verde
Autorização para prestar serviços de transporte de cargas	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Verde	Verde	Vermelho	Amarelo	Amarelo	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho
Autorização para prestar serviços de transporte de passageiros	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Verde	Vermelho	Vermelho
Autorização de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Verde	Amarelo	Vermelho	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo
Autorizações relativas ao autotransporte	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Verde
Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas	Verde	Amarelo	Vermelho	Amarelo	Verde	Verde	Vermelho	Verde	Amarelo	Verde	Verde	Amarelo	Vermelho	Amarelo
Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros	Vermelho	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho
Autorizações relativas ao transporte por contêineres	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Amarelo	Verde	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Amarelo
Autorizações relativas às cargas fora das dimensões padrão	Vermelho	Verde	Verde	Vermelho	Verde	Verde	Amarelo	Verde	Amarelo	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Verde
MIC/DTA	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Amarelo	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde
Conhecimento de Transporte Internacional	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho
Documentos de porte obrigatório para condutores de veículos	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Amarelo
Documentos de porte obrigatório para transportadores de cargas	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Documentos de porte obrigatório para transportadores de passageiros	Verde	Vermelho	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Amarelo	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Verde
Documentos de porte obrigatório para o serviço ocasional em circuito fechado	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Vermelho
Transporte local	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde
Utilização de veículos de terceiros para o transporte de cargas	Verde	Amarelo	Vermelho	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Amarelo	Vermelho	Amarelo	Verde	Amarelo	Amarelo	Verde
Utilização de veículos de terceiros para o transporte de passageiros	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Amarelo	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Vermelho	Amarelo
Transporte multimodal	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde
Bagagens e encomendas	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Vermelho

Tabela 12 – Tabela de comparação de autorizações, de documentos de transporte e de serviços (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

²⁴ A Guiana Francesa é um Departamento Ultramarino da França, a qual é membro da União Europeia. Dessa forma, a Guiana Francesa está submetida à legislação da UE.

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

Tabela 13 – Tabela de comparação de tarifas e de pedágios (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

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

Tabela 14 – Tabela de comparação de seguros (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

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

Tabela 15 – Tabela de comparação de produtos perigosos (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

INFRAÇÕES E SANÇÕES	ATIT	Mercosul	CAN	Brasil	Argentina	Bolívia ²⁵	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Cargas – Infrações gravíssimas													
Cargas – Infrações graves													
Cargas – Infrações médias													
Cargas – Infrações leves													
Cargas – Sanções													
Passageiros – Infrações gravíssimas													
Passageiros – Infrações graves													
Passageiros – Infrações médias													
Passageiros – Infrações leves													
Passageiros – Sanções													
Cargas e passageiros – Infrações gravíssimas													
Cargas e passageiros – Infrações graves													
Cargas e passageiros – Infrações médias													
Cargas e passageiros – Infrações leves													
Cargas e passageiros – "Outras infrações"													
Cargas e passageiros – Sanções													
Cargas e passageiros – Progressão de sanções													
Cargas e passageiros – Excesso de peso													
Produtos perigosos – Infrações muito graves													
Produtos perigosos – Infrações graves													
Produtos perigosos – Infrações leves													
Produtos perigosos – Sanções													
Fiscalização													

Tabela 16 – Tabela de comparação de infrações e de sanções (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

²⁵ Não há normativa boliviana que internaliza o *Segundo Protocolo Adicional ao ATIT*. Entretanto, em Atas de Reuniões Bilaterais com o Brasil, observou-se que a Bolívia adota práticas referentes ao acordo.

NORMAS TÉCNICAS	ATIT	Mercosul	UE	CAN	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Inspeção veicular – Centros de inspeção	Red	Red	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Inspeção veicular – Certificado de Inspeção	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Inspeção veicular – Frequência de Inspeção	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Inspeção veicular – Itens inspecionados	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Itens obrigatórios dos veículos	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Yellow
Limites ambientais – Gases contaminantes	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Green	Red	Green	Green	Green
Limites ambientais – Ruídos	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Yellow	Green	Red	Green	Green	Red	Yellow	Yellow
Limites estruturais – Dimensões	Red	Green	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Green	Green
Limites estruturais – Peso	Red	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow	Red	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow

Tabela 17 – Tabela de comparação de normas técnicas (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Por fim, foi realizada uma validação durante o TED nº 2/2016, em conjunto com a ANTT, dos temas que seriam considerados harmonizáveis e para os quais seriam elaboradas propostas de harmonização. Dentre os sete temas originalmente analisados nos relatórios comparativos, três foram considerados integralmente não harmonizáveis: tarifas e pedágios, infrações e sanções e transporte ferroviário. Destes, o segundo tema recebeu propostas de harmonização no âmbito do ATIT e da CAN no presente relatório, de acordo com uma solicitação dos representantes da ANTT, ao passo que os outros temas restantes foram analisados quanto à sua abordagem pelos dois organismos no capítulo 6, juntamente com outros aspectos normativos considerados não harmonizáveis.

Os demais temas foram divididos em subtemas, os quais foram avaliados no que concerne à possibilidade de harmonização, e se constituíram no objeto das análises da Fase 3 do TED nº 2/2016 e das fases 3 e 4 do presente projeto (TED nº 1/2019). Assim, os subtemas considerados harmonizáveis são:

- » Autorizações, documentos de transporte e serviços:
 - Representante legal
 - Licenças originárias para o transporte de cargas
 - Licenças originárias para o transporte de passageiros
 - Licenças complementares para o transporte de cargas
 - Licenças complementares para o transporte de passageiros
 - Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e de 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 às cargas fora das dimensões padrão
 - Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas
 - Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros
 - Utilização de veículos de terceiros para o transporte de passageiros
 - Bagagens e cargas no transporte de passageiros.
- » Seguros:
 - Seguro de Responsabilidade Civil sobre danos pessoais e corporais.
- » Normas técnicas:
 - Habilitação e inspeção de veículos
 - Itens obrigatórios para circulação
 - Limites de peso e de dimensões.
- » Produtos perigosos:

- Base regulamentar e classificação dos produtos perigosos
- Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos
- Qualificação do pessoal envolvido no transporte de produtos perigosos
- Documentação exigida no transporte de produtos perigosos.

O tema de infrações e sanções foi analisado conforme a seguinte divisão:

- Transporte de passageiros
- Transporte de cargas
- Transporte de produtos perigosos
- Fiscalização.

3.2. COMPARAÇÃO NORMATIVA E PROPOSTAS DE HARMONIZAÇÃO

Considerando o aprendizado obtido no TED nº 2/2016 quanto à possibilidade de harmonização dos temas estudados, no atual projeto adotou-se a premissa de que aqueles passíveis de harmonização são os mesmos listados na seção anterior, com a adição do tema de infrações e sanções. Ademais, destaca-se o fato de que dois dos países objetos de estudo do atual TED – Colômbia e Equador – são membros da CAN, organização que já fora avaliada no projeto anterior, de forma menos detalhada. Assim, embora tenha havido atualizações de normativas da CAN entre o encerramento do TED nº 2/2016 e o atual projeto, observou-se que as normas colombianas e equatorianas seguem o disposto pelo organismo, não se configurando como abordagens significativamente diversas das que foram estudadas anteriormente, a ponto de ser necessário rever a classificação dos temas harmonizáveis e não harmonizáveis para este relatório.

Dessa forma, a comparação das normas da CAN em relação ao ATIT foi realizada a partir dos temas harmonizáveis – EOCs – definidos no âmbito do TED nº 2/2016. Para cada um desses temas foram levantadas as normas da CAN e os artigos e anexos do ATIT e seus protocolos adicionais pertinentes para a realização do processo de análise comparada da legislação e proposição de harmonização, com base nos parâmetros definidos no âmbito do projeto anterior para a escolha da legislação-base.

O padrão de cores, apresentado na Tabela 10 (seção anterior), leva em consideração os termos que regulamentam o ATIT ou, na falta de regulamentação específica por parte deste, a legislação que se mostra mais completa. Ressalta-se que para alguns dos temas estudados, tanto a CAN como o ATIT não dispõem sobre ou não possuem legislação completa o bastante para o assunto, de modo que é identificada a norma mais abrangente entre as duas e, quando necessário, apresentam-se também as propostas de harmonização atualizadas na Fase 3 do atual projeto, as quais são baseadas em legislações de outros países sul-americanos ou do Mercosul.

A Tabela 18 apresenta um resumo da comparação entre as normas da CAN e o ATIT quanto aos temas harmonizáveis (os EOCs), cujas análises são detalhadas no capítulo 5 e sua versão estendida pode ser verificada no Apêndice 1.

Tema	Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Autorizações, documentos de transporte e serviços	Representante Legal		
	Licenças Originárias para o transporte de cargas		
	Licenças Originárias para o transporte de passageiros		
	Licenças Complementares para o transporte de cargas		
	Licenças Complementares para o transporte de passageiros		
	Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros		
	Autorizações relativas ao autotransporte		
	Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas		
	Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros		
	Autorizações relativas ao transporte por contêineres		
	Autorizações relativas a cargas fora das dimensões padrão		
	Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas		
	Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros		
	Utilização de veículos de terceiros no transporte de passageiros		
	Utilização de veículos de terceiros no transporte de cargas		
	Seguros de responsabilidade civil	Bagagens e encomendas no transporte de passageiros	
Danos pessoais e corporais			
Normas técnicas	Habilitação dos veículos		
	Inspeções veiculares		
	Itens obrigatórios		
	Limites de peso		
	Limites de dimensões		
Produtos perigosos	Base regulamentar e classificação de produtos perigoso		
	Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos		
	Qualificação do pessoal envolvido na operação de transporte de produtos perigosos		
	Documentação exigida no transporte de produtos perigosos		
Infrações e sanções	Transporte de passageiros		
	Transporte de cargas		
	Transporte de produtos perigosos		
	Fiscalização		

Tabela 18 – Resumo da comparação normativa entre o ATIT e a CAN (2020)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

4. VISITAS TÉCNICAS

Com o propósito de agregar informações e melhor contextualizar as análises, foi planejada uma reunião entre os técnicos do Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) e representantes da CAN. A reunião estava prevista para o período de 3 a 8 de agosto de 2020, conforme cronograma acordado com a ANTT.

Em face das dificuldades iniciais enfrentadas para contatar os representantes da CAN, os técnicos do LabTrans/UFSC fizeram contatos com o sr. Jesús Jose Tapia Tarrillo – entrevistado no âmbito do TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, em 2017 – que encaminhou os nomes atualizados dos especialistas de transporte para a CAN e também para o Equador e a Colômbia.

Dessa forma, no dia 2 de março de 2020, foi encaminhado pela ANTT um ofício à Secretaria Geral da Comunidade Andina (Anexo 1), endereçado ao sr. Alex Daniel Perez Cajilema, encarregado pelo setor de transporte do órgão. A esse ofício, seguiram-se contatos via correio eletrônico, iniciados em 11 de maio de 2020, pelos representantes do LabTrans/UFSC.

O representante da CAN retornou os contatos no mesmo dia e em 18 de maio de 2020, encaminhou o estudo *Análisis comparativo de las normas sobre transporte internacional terrestre de carga y pasajeros y de tránsito aduanero vigentes en el ámbito de la Aladi y de la CAN, en el marco de una posible armonización* (CAN; ALADI, 2018), elaborado em conjunto pelas secretarias gerais da CAN e da Aladi, que foi utilizado neste relatório como bibliografia e material de apoio para o desenvolvimento de diversas análises. Em decorrência da situação de pandemia, declarada em 11 de março de 2020, a normalização das atividades no Brasil e no Peru, onde se encontra a sede da CAN, ainda não ocorreu e, por isso, as tratativas para o agendamento das visitas técnicas pelos técnicos do LabTrans/UFSC ficaram suspensas até a data de entrega deste relatório, mas serão retomadas em momento oportuno.

Para dar seguimento às atividades previstas no projeto para o estudo da legislação da CAN, foi solicitada, no dia 23 de junho de 2020, via *e-mail*, a disponibilização de dados e informações acerca do número de empresas habilitadas ao transporte internacional de cargas e de passageiros nos países do bloco, a fim de aprimorar o desenvolvimento das análises comparativas entre a CAN e o ATT. No dia 20 de julho de 2020, o representante da CAN informou que a organização não tinha disponível os dados solicitados. Não obstante, os contatos foram mantidos para troca de informações inerentes à CAN.

Dessa forma, não foi possível apresentar neste documento um relato do que foi abordado nas reuniões técnicas com representantes da CAN, dado que ainda não foram realizadas. Assim, este relatório não contempla a atividade “Entrevistas com especialistas em regulação da CAN”, da Fase 4 do projeto.

5. ANÁLISE COMPARATIVA E PROPOSIÇÃO DE HARMONIZAÇÃO

Com o propósito de compreender o ordenamento jurídico de cada organismo internacional, este capítulo está subdividido de acordo com os temas propostos para análise comparativa das legislações da CAN e do ATIT. Em cada uma das seções a seguir, são apresentadas a análise comparativa das legislações levantadas e as propostas de harmonização para cada tema.

5.1. AUTORIZAÇÕES

Tendo como objetivo padronizar as práticas aplicáveis ao transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros entre a CAN e o ATIT, foram analisadas suas normativas aplicáveis aos subtemas listados a seguir (definidos a partir da metodologia exposta no capítulo 3 deste relatório), para os quais também são apresentadas propostas de harmonização e seus respectivos impactos sobre os arcabouços legais dos dois organismos:

- » 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
- » Utilização de veículos de terceiros para o transporte de cargas
- » Bagagens e encomendas no transporte de passageiros.

5.1.1. Representante legal

No que concerne ao ATIT, o art. 24 (alínea b) determina que, a fim de realizar o requerimento para a obtenção da Licença Complementar no transporte internacional por rodovia, faz-se necessário apresentar uma “Prova da designação [...] de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país.” (BRASIL, 1990b, p. 16), visto que tal prova deve ser no território em que a licença está sendo solicitada. Além disso, o ATIT, em seu art. 9º, estabelece que o representante “[...] será solidariamente responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores dos veículos que houverem cometido infrações de trânsito.” (BRASIL, 1990b, p. 15).

No âmbito da CAN, a Decisão CAN nº 837/2019, que regula o transporte internacional de mercadorias por rodovia, e a Decisão CAN nº 398/1997, que trata dos passageiros, determinam que, para obter a Licença Originária (para cargas e passageiros) e a Licença Complementar (para passageiros), faz-se necessária uma cópia da nomeação de um representante legal da empresa (CAN, 1997a, 2019a). Ademais, é estabelecido no art. 27 da Decisão CAN nº 837/2019 e no art. 29 da Decisão CAN nº 398/1997, que:

O transportador autorizado e seu representante legal em cada um dos Países-Membros de seu âmbito de operação são solidariamente responsáveis pelo pagamento das multas impostas aos condutores dos veículos habilitados de sua empresa, pelas infrações de trânsito cometidas durante a prestação do serviço de transporte internacional (CAN, 2019a, p. 9, tradução nossa).

Além disso, um documento acreditando a representação legal da empresa também é necessário à solicitação da modificação da esfera de operação do transporte internacional terrestre de cargas nos Estados-Partes da CAN (2019a).

Sendo assim, tanto o ATIT quanto a CAN tratam o representante legal de forma similar, contudo não abordam os requisitos referentes à eleição de um representante legal para o transporte internacional terrestre de mercadorias e passageiros, destacando apenas sua necessidade na solicitação de licenças e sua responsabilidade no pagamento de multas aplicadas aos condutores dos veículos²⁶.

5.1.1.1. Proposta de harmonização

Tendo em vista que o ATIT e a CAN abordam de maneira superficial os requisitos para o representante legal, a harmonização se faz necessária para esse aspecto. Nesse sentido, considerando os critérios que proporcionam a efetividade para eleição do representante legal com o objetivo 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 em 2017), sugere-se:

²⁶ Cabe destacar que, não obstante o ATIT e o Código Civil brasileiro não estipulem a necessidade de um instrumento público para a representação efetiva, ressalta-se que tal exigência está presente na Resolução ANTT nº 5.840/2019.

- I. Ser pessoa jurídica com Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (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.

Sendo assim, essas medidas garantirão mais segurança para os operadores e para os reguladores do transporte rodoviário internacional tanto nos países que integram o ATIT como nos países sob a legislação andina.

5.1.1.2. Impactos

Os pré-requisitos para designação do representante legal sugeridos na proposta de harmonização deverão ser acrescidos às disposições do ATIT sobre o tema, por meio de protocolo adicional. No que diz respeito à CAN, sugere-se que a organização incorpore o disposto no item 5.1.1.1 por meio de modificações nas normas que versam sobre a documentação e os requisitos exigidos para o transporte internacional de cargas e/ou passageiros, como as decisões CAN nº 837/2019 (CAN, 2019a) e CAN nº 398/1997 (CAN, 1997a) e a Resolução CAN nº 2.101/2019 (CAN, 2019d); ou edição de novas normativas que contemplem tais requisitos.

5.1.2. Licenças Originárias para o transporte de cargas

No que diz respeito às Licenças Originárias para o transporte de cargas, o ATIT as define como “[...] autorização para realizar transporte internacional terrestre [...], outorgada pelo país com jurisdição sobre a empresa.” (BRASIL, 1990b, p. 16). A CAN, por sua vez, apresenta definição similar através da Decisão nº 837/2019 (CAN, 2019a).

Além disso, o ATIT determina que os países signatários do acordo somente poderão outorgar Licenças Originárias para as empresas que se encontrarem constituídas em concordância com a legislação do país que estão sob jurisdição. Dessa forma, os contratos sociais das empresas que forem devidamente reconhecidos devem ser aceitos pelos demais signatários, sendo responsabilidade da empresa comunicar sobre as modificações que venham a ser realizadas em seu contrato social ao organismo nacional competente, para que este possa repassá-las aos organismos nacionais dos demais países, se necessário. Ademais, o ATIT estabelece que, para a emissão da Licença Originária, mais da metade do capital social da empresa deve pertencer a cidadãos nacionais ou naturalizados do país que a concede. Assim, a autoridade responsável pela concessão de tal licença deve fornecer um certificado de idoneidade, tanto em português quanto em espanhol, e não se faz necessária sua reemissão quando há modificação de frota habilitada. Sendo assim, a Licença Originária emitida pelo país de origem será aceita pelos demais países signatários como prova de que a empresa transportadora está de acordo com os requisitos para a realização da operação de transporte internacional terrestre (BRASIL, 1990b). No tocante à vigência das Licenças Originárias, o ATIT

estabelece que estas deverão “[...] ser outorgadas com uma vigência prorrogável por períodos iguais.” (BRASIL, 1990b, p. 16).

No âmbito da CAN, para solicitar a Licença Originária para o transporte internacional de mercadorias por rodovia, o transportador deverá estar constituído como uma empresa em qualquer um dos Estados-Partes da CAN. Os documentos necessários para que essa solicitação seja realizada são:

- a) Cópia do documento constitutivo da empresa e reforma de seu estatuto social, se houver, com a anotação correspondente de seu registro; ou, na sua falta, certificado de constituição da mesma, com indicação de seu objeto social, reformas, capital e vigência, outorgado pelo órgão competente;
- b) Cópia da nomeação ou designação do representante legal da empresa ou, na sua falta, certificado da mesma outorgada pelo órgão competente;
- c) Cidade e endereço da sede da empresa;
- d) Carta de compromisso de contratação da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil Andina para o Transportador Rodoviário Internacional e o Anexo de Acidentes Corporais para Tripulantes ou seu respectivo certificado. Se a tripulação tiver outro tipo de seguro que cubra acidentes corporais naquele país, o transportador não é obrigado a contratar uma apólice adicional, desde que os riscos cobertos e os montantes segurados sejam iguais ou superiores aos estabelecidos pela Apólice Andina;
- e) Âmbito da operação, indicando os Países-Membros em cujo território pretende operar, incluindo o de origem;
- f) Relação e identificação dos veículos cuja habilitação e registro são solicitados, indicando as que pertencem a elas, as de terceiros relacionados e as realizadas em arrendamento mercantil (*leasing*), acompanhando os documentos e informações indicados no artigo 59 da presente Decisão;
- g) Relação e identificação das unidades de carga cujo registro é solicitado, indicando as que pertencem a elas, as de terceiros relacionados e as realizadas em arrendamento mercantil (*leasing*), acompanhando os documentos e informações indicados no artigo 65 da presente Decisão; e
- h) Documento (procuração) que comprove a representação legal da empresa nos Países-Membros em que o transportador deseja operar, contendo sua vigência e as faculdades e responsabilidades administrativas, aduaneiras, comerciais e judiciais, cidade e endereço do domicílio do representante legal e, se aplicável, o seu registro do contribuinte ativo e domicílio comprovado. (CAN, 2019a, p. 10-11, tradução nossa).

A vigência estabelecida pela Decisão CAN nº 837/2019 é de cinco anos, sendo prorrogada automaticamente por períodos iguais, desde que não haja uma resolução ou decisão do organismo nacional competente que estabeleça o contrário (CAN, 2019a). Vale ressaltar também a Resolução CAN nº 2.101/2019 (CAN, 2019d), a qual tem por objetivo estabelecer a regulamentação para a Decisão CAN nº 837/2019 (CAN, 2019a).

Dessa forma, percebe-se que a CAN determina com maior detalhamento a obtenção da Licença Originária para o caso de transporte internacional de cargas por rodovia, ao passo que o ATIT aborda o tema de maneira mais superficial e não explicita a vigência da licença.

5.1.2.1. Proposta de harmonização

Em relação aos requisitos para a obtenção da autorização originária, percebe-se que o ATIT e a CAN apresentam algumas divergências, embora esta última apresente um maior detalhamento em sua normativa.

A fim de realizar uma proposta de harmonização, e levando em consideração os estudos já realizados no atual projeto sobre as normativas dos países sul-americanos, considera-se a prática aplicada pelo Mercosul como a melhor a ser seguida, já que trata do assunto de forma mais clara e precisa. O bloco define – na Resolução Mercosul/GMC nº 58/94 (MERCOSUL, 1994b), alterada pela Resolução Mercosul/GMC nº 14/2006 (MERCOSUL, 2006a) – 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 dos equipamentos declarados pela empresa requerente da autorização.

A autorização cobrirá toda a frota de veículos e os 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.

Sugere-se, também, a harmonização da vigência da Licença Originária, devendo ser estabelecida no ATIT vigência mínima de cinco anos, como o que já ocorre na CAN. 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.

5.1.2.2. Impactos

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 da América do Sul é signatária e internaliza o ATIT, acredita-se que alterar suas disposições seja mais eficaz para que a harmonização, de fato, ocorra.

Já para o caso da CAN, sugere-se que sejam adaptados os requisitos para a obtenção das Licenças Originárias para o transporte internacional de cargas presentes na Decisão CAN nº 837/2019 (CAN, 2019a). Vale ressaltar, ainda, que em tal decisão já consta a necessidade de apresentar o documento que comprove a designação de um representante legal, a cópia do documento constitutivo da empresa e a relação dos veículos habilitados para realizar a operação

de transporte em questão (em conformidade com o art. 59 da Decisão CAN nº 837/2019), requisitos estes que fazem parte da proposta de harmonização presente no item 5.1.2.1.

5.1.3. Licenças Originárias para o transporte de passageiros

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 e estabelecendo alguns requisitos (BRASIL, 1990b):

1. A empresa deve ser constituída de acordo com a legislação do país na qual se encontra sob jurisdição;
2. Mais da metade do capital social da empresa deve pertencer a cidadãos nacionais ou naturalizados do país responsável por conceder a Licença Originária.

Dessa forma, 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, 1990b). Não são determinados a vigência do documento e os prazos para emissão.

Já a CAN faz distinção entre Licenças Originárias, denominando a que é correspondente ao transporte de passageiros como: Licença Originária de Prestação de Serviços (nesta subseção chamada apenas de Licença Originária), através da Decisão CAN nº 398/1997, a qual versa sobre o transporte internacional de passageiros por rodovia. A decisão define que esse documento “[...] comprova que um transportador foi autorizado pelo órgão nacional competente de seu país de origem para realizar o transporte internacional rodoviário de passageiros, uma vez que tenha obtido a Licença Complementar de Prestação de Serviços Correspondente” (CAN, 1997a, p. 4, tradução nossa). Para que a Licença Originária seja requisitada, é necessária a apresentação dos seguintes documentos:

- a) Cópia do documento constitutivo da empresa e reforma de seus estatutos, caso existir, com a respectiva anotação de seu registro; ou, na sua falta, certificado de constituição da mesma, com indicação de seu objeto social, reformas, capital e vigência, outorgado pelo órgão competente;
- b) Cópia da nomeação do representante legal da empresa ou, em sua falta, certificado do mesmo, outorgado pelo órgão competente;
- c) Cidade e endereço da sede da empresa;
- d) Carta de compromisso de contratação da Apólice Andina de Seguro e de Responsabilidade Civil para o Transportador Internacional por Rodovia e Anexo de Acidentes Corporais para Tripulantes. Se a tripulação conta com outro tipo de seguro que cubra acidentes corporais nesse país, o transportador não é obrigado a contratar a apólice adicional, sempre que os riscos cobertos e somas asseguradas sejam iguais ou maiores aos estabelecidos pela Apólice Andina;
- e) Âmbito de operação, indicando os Países-Membros por cujos territórios pretende operar, incluindo o de origem;
- f) Rotas, itinerários e frequências a operar em cada País-Membro do âmbito de operação e para cada tráfego a servir; e

g) Relação e identificação dos veículos cuja habilitação e registro solicita. Indicará os que são de sua propriedade e que estão sob arrendamento mercantil (*leasing*), e se acompanharão os documentos e as informações indicados no artigo 78º. (CAN, 1997a, p. 11-12, tradução nossa).

No tocante aos prazos, a emissão da licença pelo órgão nacional competente em todos os Estados-Partes da CAN tem um prazo máximo de 30 dias corridos, contados a partir da data da solicitação realizada com a apresentação dos documentos supracitados. Caso a documentação possua erros ou esteja incompleta, a correção será solicitada, de forma que o prazo de expedição começará a contar depois que os documentos estiverem nas devidas condições. A vigência da Licença Originária, por sua vez, é de cinco anos, sendo prorrogada automaticamente por períodos iguais na data de vencimento (desde que não haja cancelamento por uma Resolução de Execução do órgão nacional competente) (CAN, 1997a).

5.1.3.1. Proposta de harmonização

Tendo em vista as divergências apontadas entre o ATIT e a CAN no que diz respeito à Licença Originária para o transporte de passageiros, sendo o tema abordado com maior grau de detalhamento no âmbito da CAN, faz-se necessária uma proposta de harmonização que englobe os documentos mais relevantes para a concessão da licença.

Com base na análise das normativas presentes nos países da América do Sul e do Mercosul, realizada em relatórios anteriores do projeto, sugere-se que os seguintes documentos sejam adotados como necessários à apresentação perante a autoridade competente para obtenção da Licença Originária para transporte de passageiros:

- 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, devem-se apresentar fotocópias autenticadas do documento de identificação e do 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:
- VI. Contrato de arrendamento assinado pelo requerente e uma empresa financeira de leasing
- VII. Declaração de responsabilidade de veículos sob arrendamento mercantil.
- VIII. Apólice de seguro de responsabilidade civil exigida pelo ATIT e pela CAN para cada veículo que compõe a frota automotora.
- IX. Cópia do 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 da vigência mínima de cinco anos, como na CAN. 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.

5.1.3.2. Impactos

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 o 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 da América do Sul é signatária e internaliza o ATIT, acredita-se que alterar suas disposições seja a forma mais eficaz para a realização da harmonização.

Além disso, sugere-se que as disposições da CAN sobre a Licença Originária para o transporte internacional terrestre de passageiros, presentes na Decisão CAN nº 398/1997, sejam adaptadas de acordo com o proposto no item 5.1.3.1, levando em consideração que a organização já prevê, no art. 50 dessa decisão, que sejam exigidos os seguintes documentos indicados na proposta de harmonização: cópia do documento constitutivo da empresa, assim como a cidade e o endereço onde está localizada a sua sede; carta de compromisso de contratação de seguro (*Apólise Andina de Seguro de Responsabilidade Civil*); descrição dos serviços a serem prestados, através das alíneas “e” e “f”; e relação dos veículos destinados a realizar a operação de transporte, bem como a indicação de sua propriedade. Entretanto, tal artigo não menciona a necessidade de um CITV, visto que a decisão já estabelece uma vigência de cinco anos para essa licença.

5.1.4. Licenças Complementares para o transporte de cargas

A Licença Complementar é definida no ATIT como “[...] autorização concedida pelo país de destino ou de trânsito à empresa que possui Licença Originária.” (BRASIL, 1990b, p. 16), estabelecendo que cada país signatário do acordo deverá outorgar as Licenças Originárias e Complementares necessárias à realização do transporte bilateral em seu território. O apêndice 2 do acordo, por sua vez, indica quais são os documentos necessários à requisição da licença, a qual, assim como as Licenças Originárias, é “[...] expedida em períodos iguais pelo que [...] conservará sua vigência enquanto o país que tiver emitido a licença originária não comunicar a caducidade desta [...]” (BRASIL, 1990b, p. 16). Ademais, para que tal licença seja renovada, não se faz necessário um novo documento de idoneidade.

A CAN, por sua vez, não exige Licença Complementar para o transporte de cargas de acordo com a Decisão CAN nº 837/2019 (CAN, 2019a), a qual substituiu a Decisão CAN nº 399/1997, em que se encontrava estabelecida a *Permissão de Prestação de Serviços* (do espanhol – *Permiso de Prestación de Servicios*), que seria similar à Licença Complementar estabelecida no ATIT. Contudo, com o objetivo de facilitar o comércio entre os países andinos, essa licença foi eliminada, de forma que apenas se faz necessária a obtenção da Licença Originária como comprovação da autorização ao transporte internacional de mercadorias por rodovia (CAN, 2019a; COLOMBIA, 2019).

5.1.4.1. Proposta de harmonização

Tendo em vista que o ATIT trata do tema de maneira mais clara e precisa em relação às normativas presentes na CAN, 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. A requisição da Licença Complementar, de acordo com o ATIT, deve ser feita em até 60 dias após a expedição do documento de idoneidade que comprova a Licença Originária, sendo necessária, por parte da empresa transportadora, a apresentação dos seguintes documentos:

- a) Documento de idoneidade bilíngue que comprove a licença originária; e
- b) Prova da designação, no território do país em que se solicita a licença complementar, de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país. (BRASIL, 1990b, p. 16).

Ademais, para o caso de autorização de trânsito, apenas o documento da alínea “a” será solicitado, como o explicitado no art. 24 do ATIT. Além disso, 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, 1990b). Quanto a sua vigência, sugere-se que o ATIT disponha o mínimo 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 referido acordo.

Já em relação ao prazo de outorga do documento, recomenda-se o máximo de dez dias úteis após o período de decisão das autoridades, o qual será estabelecido também no ATIT e nos demais acordos.

5.1.4.2. Impactos

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 da CAN, como a obrigatoriedade da Licença Complementar foi eliminada pela Decisão CAN nº 837/2019, buscando facilitar o comércio na região, essa harmonização não é necessária.

5.1.5. Licenças Complementares para o transporte de passageiros

Como mencionado, o ATIT não faz diferenciação entre Licença Complementar para transporte de cargas e de passageiros. Assim, o acordo as regulamenta para o transporte de passageiros da mesma maneira como para o transporte de cargas, disposto na subseção 5.1.4 (BRASIL, 1990b).

A CAN, por sua vez, estabelece a necessidade de uma Licença Complementar de Prestação de Serviços (indicada apenas como Licença Complementar na presente subseção), definida como:

[...] o documento outorgado a um transportador que conta com uma Licença Originária de Prestação de Serviços, que comprova a autorização que lhe concedeu o órgão nacional competente de um País-Membro distinto daquele de sua origem, para realizar o transporte internacional rodoviário de passageiros desde o seu território ou através dele. (CAN, 1997a, p. 4, tradução nossa).

A Decisão CAN nº 398/1997 também determina que o transportador que queira realizar o transporte internacional de passageiros por rodovia necessita estar constituído como empresa em qualquer um dos Estados-Partes da CAN. Ademais, o transportador estrangeiro devidamente autorizado receberá no país de destino um tratamento não menos favorável do que o oferecido àqueles autorizados por tal país. Além disso, a Licença Complementar é outorgada pelo organismo competente dos Estados-Partes que fazem parte do âmbito de operação, sendo necessária a apresentação dos seguintes documentos:

- a) Cópia da Licença Originária de Prestação de Serviços com seus anexos;
- b) Cópia da procuração por escritura pública em que conste a designação do representante legal, com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos, comerciais e judiciais em que ela deva intervir no País-Membro em que solicita a referida licença;
- c) Cidade e endereço do domicílio do representante legal da empresa nesse País-Membro;
- d) Carta de compromisso de contratação da Apólice Andina de Seguro e de Responsabilidade Civil para o Transportador Internacional por Rodovia e Anexo de Acidentes Corporais para Tripulantes;
- e) Rotas, itinerários e frequências a operar em cada País-Membro em que solicita a Licença e para cada tráfego a servir; e
- f) Relação e identificação dos veículos habilitados com os quais operará nesse País-Membro e sobre os quais solicita o registro. Indicará os que são de sua propriedade e os que estão arrendamento mercantil (*leasing*);

No caso da alínea f), o transportador não está obrigado a apresentar os documentos, nem a proporcionar a informação prevista no artigo 78. (CAN, 1997a, p. 12-13, tradução nossa).

Acerca dos prazos, a emissão da licença em todos os Estados-Partes tem um prazo máximo de 30 dias corridos, contados a partir da data da solicitação realizada com a apresentação da documentação necessária supracitada. Caso esta possua erros ou esteja incompleta, a correção será solicitada, de forma que o prazo de expedição começará a contar depois que os documentos estiverem nas devidas condições. Além disso, a Licença Complementar deve ser solicitada pelo transportador em um prazo de 90 dias corridos, contados a partir da data em que a Licença Originária foi emitida, e, caso isso não seja feito, esta última será cancelada. Tal cancelamento pode ocorrer também se o transportador não iniciar suas operações de transporte 90 dias corridos após a emissão da Licença Complementar. Por fim, sua vigência está sujeita à da Licença Originária, que é de cinco anos, uma vez que a validade de ambas é prorrogada

automaticamente por períodos iguais na data de vencimento (desde que não haja cancelamento por uma Resolução de Execução do órgão nacional competente) (CAN, 1997a).

Ademais, a Decisão CAN nº 398/1997 encontra-se regulamentada pela Resolução CAN nº 719/2003, que tem por objetivo estabelecer normas que regulem de forma clara e precisa a aplicação da decisão, contando também com os apêndices, com os modelos a serem seguidos para a solicitação dos documentos e com as autorizações necessárias ao transporte internacional de passageiros por rodovia (CAN, 2003).

5.1.5.1. Proposta de harmonização

No contexto das divergências expostas, e considerando que tanto o ATIT quanto boa parte dos países estudados no TED nº 2/2016 e no atual TED nº 1/2019 não fazem diferenciação entre Licenças Complementares para transporte de cargas e passageiros, tem-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. Cabe observar, ainda, que o ATIT faz as mesmas exigências que a CAN nesse sentido, mas de forma menos burocrática, pois não exige para as Licenças Complementares documentos que já são requeridos para a obtenção da Licença Originária.

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 após sua solicitação.

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, 1990b). Em relação a sua vigência, sugere-se que o ATIT e os acordos bilaterais (no caso das Guianas e da Venezuela) disponham o mínimo de cinco anos, de maneira correspondente ao sugerido para as Licenças Originárias para o transporte de cargas. Já em relação ao prazo de outorga do documento, recomenda-se o máximo de dez dias úteis após período de decisão das autoridades, a ser estabelecido também no ATIT e nos demais acordos.

5.1.5.2. Impactos

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 tocante à CAN, sugere-se que os requisitos dispostos no art. 51 da Decisão nº 398/1997, referente à emissão da Licença Complementar para o transporte internacional terrestre de passageiros, também sejam adaptados. Nesse sentido, tal decisão já contempla a vigência de cinco anos para essa e a obrigatoriedade da apresentação de uma prova da designação de um representante legal no país de destino, contudo não aponta que a cópia da Licença Originária para Prestação de Serviços deve ser bilíngue (CAN, 1997a).

5.1.6. Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros

O ATIT reconhece a possibilidade de realizar transporte ocasional de cargas e passageiros nas seguintes definições do art. 19:

7. Transporte de passageiros: aquele realizado por empresas autorizadas nos termos do presente Acordo para trasladar pessoas, de forma regular ou ocasional entre dois ou mais países.

8. Transporte de carga: aquele realizado por empresas autorizadas nos termos do presente Acordo de forma regular ou ocasional, para trasladar cargas entre dois ou mais países (BRASIL, 1990b, p. 16).

A diferença principal entre o transporte regular e o ocasional de passageiros é marcada pela obrigatoriedade, nesta última modalidade, da execução de um circuito fechado de forma não regular, com a mesma lista de passageiros na ida e na volta. Já no caso do transporte de cargas, a distinção entre o transporte regular e o ocasional advém da especificidade da operação, geralmente devido ao tipo de carga a ser transportada. Ademais, de acordo com o ATIT, caso seja acordado entre as autoridades competentes a concessão de autorização de caráter ocasional, esta deve seguir o disposto nos apêndices 4 e 5 do acordo, os quais estabelecem os requisitos e as informações necessárias (BRASIL, 1990b).

A CAN, por sua vez, não regulamenta o transporte internacional ocasional de cargas, contudo possui normativa referente ao transporte internacional ocasional de passageiros em circuito fechado, o qual deve ser realizado em veículos devidamente habilitados. A autorização dessa operação de transporte deve conter, conforme a Decisão CAN nº 398/1997 (CAN, 1997a):

1. Nome do transportador autorizado
2. Relação da tripulação
3. Data de início e de conclusão da viagem
4. Rota autorizada
5. Cidades e lugares a serem visitados
6. Características de cada veículo habilitado.

Ao outorgar uma autorização de viagem ocasional de passageiros em circuito fechado, o organismo nacional competente do país de origem deve comunicar o outorgamento ao organismo competente do país de destino. Essa comunicação é suficiente para que o país de destino permita a circulação do veículo habilitado dentro das condições previstas (CAN, 1997a). Ademais, a Resolução CAN nº 719/2003, que regulamenta a Decisão CAN nº 398/1997, estabelece que tal comunicação deve ser realizada no prazo de oito dias corridos, contados a partir da data em que a autorização foi concedida ou renovada. Além disso, a resolução determina que nessa operação somente poderão ser transportadas as pessoas que estão devidamente indicadas na lista de passageiros e a sua bagagem, dado que “Todo usuário do transporte em circuito fechado estará amparado por um contrato de transporte e serviço denominado ‘Contrato de Viagem’.” (CAN, 2003, p. 4, tradução nossa). Neste último, por sua vez, é indicado o plano de viagem, sendo emitido pelo transportador autorizado em nome de uma pessoa física ou jurídica (CAN, 2003).

5.1.6.1. Proposta de harmonização

Com base nas divergências encontradas nas normativas dos dois organismos, conclui-se a importância da harmonização nos termos previstos pelo ATIT, já que contempla a tratativa mais completa e objetiva do tema e considera as especificidades do transporte ocasional. Este, tanto para passageiros como para cargas, baseia-se nas jurisdições dispostas nos apêndices 4 e 5 do acordo, as quais apresentam os requisitos e as informações necessárias para a solicitação da autorização. 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).

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). (BRASIL, 1990b, p. 21).

Já o apêndice 5 versa sobre o transporte ocasional de cargas, uma vez que nele 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 supra mencionadas.

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, 1990b, p. 21).

5.1.6.2. Impactos

Considerando que a maioria dos países da América do Sul participa do ATIT, basta que estes implementem os apêndices 4 e 5 do acordo, com as devidas internalizações que se mostrarem necessárias. Dessa forma, sugere-se uma adaptação nas normativas da CAN, através da Decisão CAN nº 837/2019, a respeito do transporte de cargas e da Decisão CAN nº 398/1997, acerca do transporte de passageiro. Nesse sentido, a primeira não estabelece normativa para o transporte internacional terrestre ocasional de cargas, ao passo que a segunda apenas identifica a possibilidade de transporte ocasional através de viagem em circuito fechado, sendo sugerida a atualização de ambas (CAN, 1997a, 2019a).

5.1.7. Autorizações relativas ao autotransporte

Tanto o ATIT quanto a CAN reconhecem a possibilidade de realizar autotransporte no meio internacional, dado que o primeiro o define como “[...] a importação ou exportação de veículos que se transportam por seus próprios meios.” (BRASIL, 1990b, p. 16). Além disso, ao definir um “carregamento especial”, o acordo indica que esse conceito também compreende os veículos novos que se transportam por seus próprios meios. Já a CAN, através da Decisão CAN nº

617/2005, conceitua autotransporte como aquele realizado por “[...] veículos considerados como mercadorias que, por suas características se deslocam por seus próprios meios.” (CAN, 2005, p. 2).

Ademais, 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, 1990b). A CAN, por sua vez, determina que o disposto na Decisão CAN nº 617/2005 deve ser aplicado também ao autotransporte quando for pertinente. Sendo assim, tal decisão rege as operações que ocorrem sob o regime de Trânsito Aduaneiro Comunitário, o qual consiste em:

- a) Desde uma aduana de partida de um País-Membro até uma aduana de destino de outro País-Membro;
- b) Desde uma aduana de partida de um País-Membro com destino a um terceiro país, com trânsito por um ou mais Países-Membros distintos daquele da aduana de partida;
- c) Desde uma aduana de partida até uma aduana de destino localizadas no mesmo País-Membro, sempre que se transite pelo território de outro País-Membro (CAN, 2005, p. 5-6, tradução nossa).

A decisão supracitada também estabelece que os veículos que circulam nos Estados-Partes sob o regime de Trânsito Aduaneiro Comunitário devem sempre estar amparados por um *Manifesto de Carga* e por um *Documento Único Aduaneiro* (DUA). Nesse contexto, o art. 12 determina:

Artigo 12.- Para efeitos do trânsito aduaneiro comunitário e em conformidade com as disposições da decisão que adota o Documento Único Aduaneiro (DUA), os documentos que sustentam a declaração aduaneira farão parte integrante da mesma, conforme o caso, e serão os seguintes:

- a) Fatura comercial;
- b) Garantia;
- c) Documento de transporte;
- d) No caso de mercadorias provenientes de Zonas Francas ou similares, uma cópia do documento que protege a saída de mercadorias da referida zona, assinada pela Alfândega quando apropriado;
- e) Certificado emitido pela Autoridade de Saúde Agrícola, no caso de produtos agrícolas; e outros certificados exigidos, quando apropriado, por disposições nacionais ou comunitárias, de acordo com a natureza das mercadorias;
- f) Outros documentos estabelecidos pela Resolução da Secretaria-Geral da Comunidade Andina, conceito técnico prévio da Comissão Andina de Assuntos Aduaneiros (CAN, 2005, p. 8, tradução nossa).

Por fim, a Decisão CAN nº 617/2005 afirma que os documentos apresentados à administração aduaneira podem ser uma cópia dos originais.

5.1.7.1. 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 ao controle aduaneiro são transportadas de um recinto aduaneiro a outro em uma 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, 1990b).

5.1.7.2. Impactos

No âmbito do ATIT, os países que não tratam do tema devem enquadrar o autotransporte no regime de TAI, o qual deve ser reforçado como normativa incorporada também no âmbito do Mercosul. Já no que diz respeito à CAN, sugere-se a adaptação da Decisão CAN nº 617/2005, que versa sobre o Trânsito Aduaneiro Comunitário e também se aplica ao autotransporte quando pertinente (CAN, 2005).

5.1.8. Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas

O art. 19 do ATIT define o transporte próprio como:

[...] 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, 1990b, p. 16).

Já o art. 35 do acordo prevê que o transporte próprio será controlado por um regime especial acordado bilateral ou multilateralmente pelos países signatários, regulando a frequência, os volumes de carga e a quantidade de veículos aplicáveis à modalidade. A utilização de licenças para esse fim, contudo, não é tratada (BRASIL, 1990b).

De forma semelhante, a CAN define, no art. 1º da Decisão CAN nº 837/2019, que o transporte próprio consiste em um transporte de mercadorias para benefício próprio realizado por empresas que não tenham essa como a sua principal atividade, sendo o traslado realizado em veículos de sua propriedade ou arrendamento (*leasing*) e habilitados para tal fim (CAN, 2019c).

Diferentemente do ATIT, a legislação andina determina a necessidade de uma Licença Originária Especial para a realização desse tipo de transporte, a qual tem vigência de dois anos e pode ser renovada por períodos iguais mediante solicitação da empresa, segundo o art. 170 da Decisão CAN nº 837/2019. Ademais, o art. 172 dessa decisão prevê que as autorizações concedidas serão canceladas pelos órgãos competentes quando comprovada a realização de transporte próprio mediante retribuição (CAN, 2019c).

Os requisitos para a emissão e renovação dessa licença, bem como os demais aspectos relacionados ao documento, são determinados pela Resolução CAN nº 2.101/2019, que

regulamenta a Decisão CAN nº 837/2019. Essa resolução também define que, para o transporte próprio, os veículos utilizados deverão estar amparados pela *Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil* (CAN, 2019d).

Assim, percebe-se que a normativa da CAN é mais completa em relação a esse tema, uma vez que aborda de forma específica a documentação necessária para a modalidade. A definição de transporte próprio, contudo, é bastante semelhante entre as duas legislações.

Entretanto, como observado nos relatórios anteriores do presente projeto, a harmonização quanto a esse subtema é importante para evitar o enquadramento generalizado do transporte próprio na categoria de transporte ocasional, o que pode prejudicar as empresas que realizam tal modalidade de transporte, gerando retrabalho e burocracia para solicitar a autorização de caráter ocasional. Nesse sentido, é preciso instituir uma prática autorizativa que estabeleça requisitos possíveis de serem cumpridos pelas empresas e que, assim, contemple as especificidades do transporte próprio.

5.1.8.1. Proposta de harmonização

Como apresentado no vol. 2 da *Atualização do Relatório de Harmonização* (ANTT, 2020a), verifica-se que a melhor prática quanto ao tema é a adotada pelo Brasil nas reuniões bilaterais com o Paraguai e com a Argentina, isto é, a criação de uma *Autorização de Viagem de Transporte de Carga Própria*.

Dessa forma, sugere-se que o procedimento para a concessão desse documento se dê pela solicitação feita pela pessoa física ou jurídica à autoridade competente de seu país, 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, 2019a, p. 48).

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

- I. Documento que comprove a existência legal da empresa em seu país de origem
- II. Cópia autenticada da nomeação de seu representante legal, ou certificado desta outorgada por organismo competente
- III. Apólice de seguro de responsabilidade civil
- IV. Cópia autenticada do CITV.

Ademais, conforme colocado na Resolução ANTT nº 5.840/2019, a regularidade da posse dos veículos deve ser comprovada mediante a anotação de contrato de comodato, aluguel, arrendamento ou afins no meio eletrônico hábil disponibilizado pelos órgãos de trânsito (ANTT, 2019a).

Ainda se tratando 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, 2019a, p. 48).

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 a prática seja acordada 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 um ano, indicando a quantidade aproximada de viagens a serem realizadas no período.

5.1.8.2. Impactos

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*. No caso da CAN, as propostas levantadas podem ser incorporadas por meio da revisão da Decisão CAN nº 837/2019, que trata do transporte rodoviário internacional de cargas, e da Resolução CAN nº 2.101/2019, que a regulamenta.

5.1.9. Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros

Este tema não é abordado pelo ATIT e tampouco pela CAN. Como observado no vol. 2 da *Atualização do Relatório de Harmonização* (ANTT, 2020a), apenas Brasil, Uruguai e Equador apresentam regulamentos quanto às autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros, os quais divergem entre si no que diz respeito aos procedimentos adotados.

Logo, observa-se a necessidade de aprimorar a normativa de transporte próprio vigente no âmbito do ATIT e da CAN, de forma a incluir o transporte próprio de passageiros. Isso é importante, dentre outras razões, para segurar eventuais acidentes envolvendo os veículos que realizam esse tipo de transporte. Além disso, a harmonização normativa quanto a esses procedimentos é fundamental para que o ingresso em país estrangeiro seja devidamente permitido, de modo a não prejudicar as entidades que mais se utilizam desse serviço, como os clubes esportivos, as congregações religiosas, as instituições sem fins lucrativos e as universidades²⁷.

5.1.9.1. Proposta de harmonização

Recomenda-se a inclusão, no âmbito do ATIT e da CAN, de uma legislação que cubra as autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros. Para a formulação desta proposta, tomou-se como base a sugestão feita pela Delegação do Brasil durante a LIII Reunião Ordinária do SGT Nº 5 – Transporte, do Mercosul, em 2018.

Dessa forma, os transportadores que desejem realizar transporte coletivo próprio de passageiros precisarão obter a *Declaração de Transporte Próprio Internacional*. Sua emissão se dará através de preenchimento de formulário, sendo necessárias as seguintes informações:

- I. Dados do responsável pelo transporte: nome, Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e Cadastro de Pessoa Física (CPF)
- II. Dados dos passageiros: nomes, CPFs e nacionalidades
- III. Dados do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (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. (REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DEL LIII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR”, 2018).

5.1.9.2. Impactos

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*. Já a CAN pode implementar as propostas apontadas nesta

²⁷ Destaca-se, entretanto, que, no Brasil, os veículos de passeio não necessitam de uma autorização prévia da ANTT para realizar o transporte próprio de passageiros. Nesse sentido, para essa categoria de veículos, o País exige o *Seguro Carta Verde* (para viagens dentro do Mercosul) ou seguro equivalente nos demais países, além das exigências estabelecidas pelo país de destino, como, por exemplo, identificação dos passageiros, documentação do veículo, carta de habilitação do motorista, entre outras determinações que variam de acordo com o país de destino.

subseção por meio de uma complementação à sua Decisão nº 398/1997, que trata do transporte rodoviário internacional de passageiros.

5.1.10. Autorizações relativas ao transporte por contêineres

Nem o ATIT nem a CAN definem um regime normativo específico para o transporte de cargas por meio de contêineres, limitando-se apenas a uma definição do termo “*container*” para fins interpretativos no âmbito de sua aplicação.

A definição é idêntica entre eles, o que demonstra uma harmonia nesse entendimento. No caso da CAN, o termo é definido no art. 1º da Decisão CAN nº 837/2019. Já no caso do ATIT, essa definição consta no anexo I, art. 1º, parágrafo 7:

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, 1990b, p. 21).

A despeito de terem a mesma definição para contêineres, observa-se a necessidade de que o tema seja regulado com maior detalhamento tanto no âmbito do ATIT quanto no da CAN.

5.1.10.1. Proposta de harmonização

Visando estabelecer e compatibilizar a documentação a ser exigida no transporte de cargas por contêineres, sugere-se a adoção de práticas observadas nas legislações boliviana e brasileira a respeito do tema, mais especificamente o Decreto Supremo nº 24.327/1996 (BOLÍVIA, 1996) e a Resolução do Contran nº 564/2015 (CONTRAN, 2015), respectivamente.

Assim, o transporte por contêineres deverá estar contemplado no *Manifesto Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro* (MIC/DTA) (como já é o caso de reboques e semirreboques), com as informações relativas às unidades de transportes, tais como as placas, os números e os lacres. Sugere-se, também, que as especificações técnicas correspondentes a essa forma de transporte estejam submetidas aos padrões estabelecidos pela ISO²⁸ 668, normalização internacionalmente adotada e contemplada pela legislação boliviana.

Em relação ao requerimento de Licença Especial, no que tange à altura do veículo com o contêiner, sugere-se a adoção do modelo previsto na legislação brasileira, em que um intervalo de alturas é estabelecido. De forma a buscar um meio termo entre as normativas observadas nos demais países sul-americanos, no vol. 2 da *Atualização do Relatório de Harmonização* (ANTT, 2020a), recomenda-se um intervalo de altura entre 4,10 m e 4,50 m como parâmetro para a emissão da *Autorização Especial de Trânsito* (AET), de modo que, caso a altura do veículo seja inferior a 4,10 m ou ultrapasse 4,50 m, será necessário solicitar 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, cuja validade sugerida é de um ano.

5.1.10.2. Impactos

Tendo em vista que, no âmbito do ATIT, não há regulação sobre o subtema, deve-se acrescentar ao acordo o padrão apresentado no tópico anterior. No que concerne à CAN, cabe realizar uma revisão da Decisão CAN nº 837/2019, que versa sobre o transporte rodoviário de mercadorias, a fim de incluir as especificações propostas ao transporte de cargas com contêineres.

5.1.11. Autorizações relativas a cargas fora das dimensões-padrão

No que diz respeito às autorizações relativas a cargas fora das dimensões-padrão, observa-se que o ATIT não possui regulamentação sobre o assunto. Todavia, o acordo dispõe no art. 31 §3 que:

Os veículos habilitados por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários sempre que se conformem às especificações referidas na jurisdição destes últimos quanto às dimensões, pesos máximos e demais requisitos técnicos (BRASIL, 1990b, p. 17).

Nesse sentido, o Segundo Protocolo Adicional sobre *Infrações e Sanções* define que são infrações graves:

Art. 3º
a) De passageiros
[...]

²⁸ Do inglês – International Organization for Standardization.

4. Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.

b) De carga

[...]

4. Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.

[...]

7. Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram. (BRASIL, 2005a, p. 2) .

Além disso, nos relatórios comparativos elaborados no âmbito do TED nº 2/2016, nota-se que os países signatários do ATIT manifestaram estar de acordo sobre a necessidade de se exigir uma autorização para o transporte de cargas fora das dimensões-padrão, ainda que o acordo não regulamente tal autorização. Entre os países que regulam essa autorização, são encontradas variações nos limites de dimensões e peso sujeitos à concessão da licença. Ademais, constatou-se que não é unanimidade entre os países que se exija tal licença no transporte internacional.

Em contrapartida, a CAN, por meio da Decisão nº 837/2019, determina, em seu art. 173, que, para o transporte de mercadorias indivisíveis cujo volume ou peso exceda os limites permitidos, os quais estão dispostos na Decisão nº 491/2001, é necessária a requisição de uma autorização específica ao órgão nacional competente dos Estados-Partes pelos quais essa operação será realizada. O transporte e a circulação desse tipo de carga devem ser regidos pela legislação doméstica de cada um dos países que estiverem no itinerário do veículo (CAN, 2019c).

Além disso, a Resolução nº 2.101/2019, a qual regulamenta a Decisão nº 837/2019, em seu capítulo IX, estabelece que, para se obter a habilitação especial para veículos ou unidades de carga não convencionais, ou mesmo para mercadorias indivisíveis que excedam os limites de peso ou dimensões permitidos, é necessário que estes cumpram os requisitos dispostos nos arts. 59 e 65 da Decisão nº 837/2019 (CAN, 2019d). A vigência dessa autorização está vinculada à validade do contrato credenciado pela *Carta de Porte Internacional* (CPIC, do espanhol – *Carta de Porte Internacional por Carretera*).

Por fim, a Resolução nº 2.101/2019 também define que a habilitação especial emitida pelo país de origem é um requisito para uma segunda autorização específica para pesos e dimensões nos países em que a carga ou o veículo transitará, a qual deve estar em conformidade com a norma interna vigente desses países (CAN, 2019d).

5.1.11.1. Proposta de harmonização

Com base no que foi exposto e visando estabelecer uma prática que implemente uma 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 respaldo para a harmonização da temática apresentada, uma vez 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 do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) nº 01/2016 (DNIT, 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 520/2015-CONTRAN ou outra que venha a substituí-la.” (DNIT, 2016, p. 57). 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, p. 57), 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 - No transporte de cargas de que trata esta Resolução, a distribuição de peso no(s) eixo(s) ou linha(s) de eixo(s) do conjunto transportador ou veículo especial²⁹, que será transmitido às superfícies das vias públicas, deverá estar de acordo com as especificações técnicas do fabricante e atender aos limites máximos de peso bruto por eixo, linha de eixo ou conjunto de eixos, conforme permitido [...]. (DNIT, 2016, p. 57).

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, p. 58).

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. Na hipótese de o PBT ser superior a 288 t, deverá ser realizado um *Estudo de Viabilidade Estrutural (EVE)*³⁰ de todas as Obras de Arte Especiais (OAEs)³¹ que constam ao longo do itinerário a ser

²⁹ 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 subestações móveis, semirreboque extensivo, caminhão *Munk* ou guindauto, entre outros (DNIT, 2016).

³⁰ Estudo de Viabilidade Estrutural (EVE) é o estudo da capacidade portante das Obras de Arte Especiais (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 deverão ser tomadas para possibilitar o transporte (DNIT, 2016, não paginado).

³¹ Obras de Arte Especiais (OAEs) são aquelas obras que pertencem ao conjunto de itens da infraestrutura rodoviária e ferroviária, essencialmente pontes, túneis e viadutos.

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 *Laudo Técnico de Acompanhamento (LTA)*³² (DNIT, 2016).

O requerimento da AET deve ser feito de forma *on-line*, somente por transportadores (pessoa física ou jurídica responsável pelo transporte da carga) ou por embarcadores (proprietário da carga conforme nota fiscal) (DNIT, 2016), à autoridade competente do país de origem, 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 (REUNION BILATERAL DE ORGANISMOS COMPETENTES PARA LA APLICACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y CARGA POR CARRETERA..., 2007).

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 a placa e os números do *Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam)* dos veículos declarados e do *Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Carga (RNTRC)*, para o caso brasileiro (DNIT, 2016); e, para os demais países, 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.

³² Laudo Técnico de Acompanhamento (LTA) é o documento de responsabilidade da empresa responsável pela elaboração do Estudo de Viabilidade Estrutural (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 Obras de Artes Especiais (OAEs), devendo conter o Laudo Técnico de Instrumentação (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, não paginado).

Em relação à vigência da AET, conforme a Resolução DNIT nº 01/2016, sugere-se o prazo de validade de 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, se o tempo necessário para concluir o transporte for superior a 90 dias (DNIT, 2016).

Cabe ressaltar que, assim como prevê a Resolução CAN nº 2.101/2019 (CAN, 2019d), 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.

5.1.11.2. Impactos

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 CAN, sugere-se que a organização incorpore os requisitos estabelecidos pela legislação brasileira para a emissão da autorização especial para o transporte de cargas indivisíveis extradimensionadas e veículos ou unidades de carga não convencionais.

5.1.12. Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas

Há bastante divergência entre os países sul-americanos no que diz respeito aos documentos de porte obrigatório para a realização de transporte internacional de cargas, como apontado no vol. 2 da *Atualização do Relatório de Harmonização* (ANTT, 2020a).

O ATIT, em que pese não tratar da questão de forma específica, determina a necessidade do porte de alguns documentos para a realização de transporte internacional de cargas, sendo eles: Licença Originária; Licença Complementar; *Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário* (CRT); MIC/DTA; descrição e documentação dos veículos habilitados; apólice de seguro (nos padrões definidos pelo acordo); e licença para conduzir. Além disso, durante a XIX Reunião da Comissão do Artigo 16, na qual foram discutidas questões sancionatórias, ficou acordado entre os países o porte obrigatório do CITV, adicionalmente aos documentos supracitados (BRASIL, 1990b; REUNIÃO DA COMISSÃO DE SEGUIMENTO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE..., 2017).

De forma similar, a legislação da CAN também não aponta, explicitamente, quais são os documentos de porte obrigatório no transporte internacional de cargas. De forma implícita, contudo, o bloco prevê a necessidade de: Licença Originária; CPIC; *Certificado da Habilitação dos Veículos de Transporte*; MIC; licença para conduzir o veículo; e *Apólice Andina de Seguro* (CAN, 2019c).

Observa-se, ainda, uma diferença entre o ATIT e a CAN no que diz respeito à necessidade do MIC. Enquanto o primeiro determina, no Anexo I, que: “Artigo 28 - Para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços, deverá ser apresentado um Manifesto Internacional de Carga (MIC)” (BRASIL, 1990b, p. 24); a CAN estabelece, na Decisão nº 837/2019, que:

Artigo 154º.- Quando um veículo autorizado tiver que se deslocar sem mercadoria para um País-Membro para iniciar ou continuar um transporte internacional ou retornar ao seu país de origem após a sua conclusão estará isento de apresentar o MIC. (CAN, 2019c, p. 27-28, tradução nossa).

Assim, percebe-se que, quando um veículo está vazio, ele não necessita apresentar o MIC ao transitar dentro do grupo andino, característica divergente da normativa prevista pelo ATIT, segundo a qual, nessas condições, a apresentação do MIC é necessária.

5.1.12.1. Proposta de harmonização

Em razão de sua completude, sugere-se a adoção das práticas previstas no ATIT e nas tratativas efetuadas no âmbito da XIX Reunião da Comissão de Seguimento do acordo, tendo em vista que o estabelecimento da obrigatoriedade de outros documentos para além destes poderia gerar entraves desnecessários ao transporte internacional de cargas. Portanto, a relação final de documentos de porte obrigatório proposta é a seguinte:

- » Licença Originária
- » Licença Complementar
- » CRT
- » MIC/DTA
- » Descrição e documentação dos veículos habilitados
- » Apólice de seguro (nos padrões definidos pelo acordo)
- » CITV
- » Licença para conduzir.

A Tabela 19 apresenta os documentos para o transporte de carga segundo a proposta de harmonização feita, classificados de acordo com a sua obrigatoriedade ou não atualmente.

Item	ATIT	CAN
Apólice de seguro		
CITV		
CRT		
Descrição de veículos habilitados		
Documentação dos veículos		
DTA		
Habilitação do motorista		
Licença Complementar		
Licença Originária		
MIC		

Legenda

	Documentos explicitamente requeridos na legislação
	Documentos não requeridos na legislação
	Documentos não definidos por legislação
	Documentos não requeridos explicitamente, porém correspondentes aos solicitados

Tabela 19 – Documentos propostos para o transporte de cargas classificados quanto à obrigatoriedade de porte atualmente
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Cabe destacar também a recente harmonização em relação ao tema, no âmbito do Mercosul, por meio da Resolução GCM/Mercosul nº 34/19, que define os seguintes documentos obrigatórios para o transporte de passageiros e 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, 2019c, p. 1-2).

5.1.12.2. Impactos

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 ao caso da CAN, para a qual se sugere a revisão da Resolução CAN nº 837/2019, que versa sobre o transporte rodoviário internacional de cargas, de forma a incluir em sua legislação as propostas apresentadas.

5.1.13. Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros

No que tange ao transporte de passageiros, o ATIT impõe a obrigatoriedade dos seguintes documentos: 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. Além disso, 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 (BRASIL, 1990b; REUNIÃO DA COMISSÃO DE SEGUIMENTO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE..., 2017).

Já a CAN define, em suas decisões nº 398/1997 e nº 837/2019, a necessidade dos seguintes documentos (ainda que de forma não explícita): (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*. Os seis primeiros itens consistem em documentos básicos para toda operação de transporte, enquanto o último está ligado exclusivamente ao transporte rodoviário internacional de passageiros, regulado pela Decisão CAN nº 398/1997 (CAN, 1997a, 2019c).

5.1.13.1. Proposta de harmonização

A proposta de harmonização sugerida neste caso fundamenta-se nas disposições do ATIT e na discussão levantada durante a XIX Reunião da Comissão do Artigo 16 do ATIT apontadas no item anterior. Além disso, recomenda-se, de forma complementar, a inclusão dos documentos *Conhecimento de Encomendas Internacionais* (CEI) e *Manifesto Internacional de Encomendas* (MIE)/DTA como 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 sugerida é:

- » *Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil*
- » CITV
- » Licença Originária
- » Licença Complementar
- » Documentação dos veículos habilitados
- » Habilitação do condutor
- » CEI e MIE/DTA (exclusivamente nos casos em que se constatar transporte de encomendas)
- » Documento de autorização de viagens ocasionais (nos casos em que for aplicável)
- » 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 uma *checklist*, de modo a evitar entendimentos divergentes na aplicação da legislação.

A Tabela 20 apresenta os documentos para o transporte de passageiros de acordo com a proposta de harmonização feita, classificados em relação à obrigatoriedade do porte para as legislações do ATIT e da CAN atualmente.

Item	ATIT	CAN
<i>Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil</i>		
Autorizações dos serviços ocasionais		
Documentação dos veículos habilitados		
CITV		
Habilitação do condutor		
Licença Complementar		
Licença Originária		
Relação de passageiros (apenas para viagens ocasionais)		
CEI/MIE-DTA		

Legenda

	Documentos explicitamente requeridos na legislação
	Documentos não requeridos na legislação
	Documentos não definidos por legislação
	Documentos não requeridos explicitamente, porém correspondentes aos solicitados

Tabela 20 – Documentos harmonizados de porte obrigatório para o transporte de passageiros

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Por fim, destaca-se novamente a Resolução Mercosul/GMC nº 34/19, que determina os documentos obrigatórios tanto para o transporte de cargas quanto para o de passageiros, no âmbito do Mercosul – os quais são apresentados na seção 5.1.12.1.

5.1.13.2. Impactos

Considerando que os documentos de porte obrigatório não são estabelecidos de forma clara no ATIT, mostra-se necessária uma modificação que inclua a relação de documentos de porte obrigatório para o transporte internacional de passageiros proposta. O mesmo se aplica à CAN. Neste caso, as propostas feitas podem ser incorporadas à legislação do bloco por meio de uma revisão da Resolução CAN nº 398/1997, que trata do transporte rodoviário internacional de passageiros.

5.1.14. Utilização de veículos de terceiros no transporte de passageiros

Este tópico e o seguinte (5.1.15) têm como principal foco o alinhamento da compreensão dos países acerca das modalidades legalmente permitidas para a contratação de veículos de terceiros para o transporte rodoviário, tendo em vista que, durante as visitas técnicas realizadas no âmbito do TED nº 2/2016, entre os anos de 2017 e 2018, o desentendimento quanto a essa questão foi apontado como um dos maiores problemas concernentes ao tema.

A utilização de veículos de terceiros mediante 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 mostra-se essencial para que mais empresas de transporte estejam aptas a realizar o serviço, gerando concorrência no setor e, com isso, maior eficiência com preços mais acessíveis no serviço de transporte prestado.

Tanto o ATIT quanto a CAN são breves a esse respeito. 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, 1990b). Contudo, operadores de alguns países relataram dificuldades em operar apenas mediante a celebração desse tipo de contrato, conforme verificado durante as visitas técnicas.

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 que tais veículos deverão ser permitidos em regime de admissão temporária, pelo tempo indicado no contrato, nos Estados-Partes pelos quais transitam. Entretanto, esta também é a única forma de contratação de veículos de terceiros prevista pelo bloco (CAN, 1997a).

5.1.14.1. Proposta de harmonização

Tendo em vista a brevidade do ATIT e da CAN no tratamento deste tema, bem como a necessidade de diversificação das categorias de contratação para o transporte de passageiros em veículos de terceiros, sugere-se que a legislação brasileira seja utilizada como paradigma para a harmonização, por ser a que abarca mais modalidades de contrato, extraíndo-se dela os elementos necessários para solucionar o problema levantado.

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, p. 60).

Portanto, as formas de contrato legalmente previstas pela Resolução ANTT nº 4.998/2016 são sugeridas como parâmetro para a regulação da questão no âmbito internacional.

5.1.14.2. Impactos

Recomenda-se que a proposta embasada na legislação brasileira seja levada ao âmbito da Aladi para incorporação em uma nova redação do art. 31 do ATIT. No que se refere à CAN, a proposta feita pode ser incorporada por meio de uma revisão ou complementação à Decisão CAN nº 398/1997, relativa ao transporte rodoviário internacional de passageiros.

5.1.15. Utilização de veículos de terceiros no transporte de cargas

O art. 31 do ATIT regula a utilização de veículos de terceiros para o transporte internacional por rodovia, admitindo a possibilidade desse tipo de prestação de serviço entre as seguintes modalidades de transporte de cargas:

1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser de sua propriedade ou afretados sob a forma de arrendamento mercantil ou "*leasing*", tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos.

2. Os países signatários, mediante acordos bilaterais, poderão admitir, no transporte internacional de carga por rodovia, a utilização temporária de veículos de terceiros que operem sob a responsabilidade das empresas autorizadas.

3. Os veículos habilitados por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários sempre que se conformem às especificações referidas na jurisdição destes últimos quanto às dimensões, pesos máximos e demais requisitos técnicos.

4. Os países signatários poderão acordar a circulação de veículos de característica diferentes daquelas citadas no parágrafo anterior (BRASIL, 1990b, p. 17).

A CAN estabelece, por meio da Decisão CAN nº 837/2019, que o transporte internacional de cargas por rodovia deve ocorrer em veículos que estejam devidamente registrados no órgão competente de seu país de origem. Desse modo, admite também a modalidade de transporte de cargas por veículos de terceiros, definindo o seguinte:

Artigo 54º.- Podem ser habilitados caminhões e caminhões-trator e registrar unidades de carga, próprios ou de terceiros, matriculados no País-Membro de origem do transportador ou em outro País-Membro.

Também poderão ser habilitados caminhões e caminhões-trator e registradas unidades de carga sob arrendamento mercantil (*leasing*). Tal contrato poderá ser celebrado em um País-Membro ou em um terceiro país. [...]

Artigo 56º.- Os veículos e as unidades de carga sob arrendamento mercantil (*leasing*), provenientes de um País-Membro e que sejam destinados para o transporte internacional, serão admitidos em regime de admissão temporal para reexportação no mesmo estado, em conformidade com a legislação aduaneira de cada País-Membro (CAN, 2019c, p. 13, tradução nossa).

Além disso, a Decisão CAN nº 837/2019 determina que, caso os veículos ou unidades de carga sejam de terceiros ou estejam sob arrendamento mercantil (*leasing*), uma cópia do respectivo contrato de vinculação deve estar junto com a solicitação do *Certificado de Habilitação* e/ou registro das unidades de carga (CAN, 2019c).

5.1.15.1. Proposta de harmonização

A partir da comparação realizada na seção anterior, observa-se que a CAN apresenta a normativa mais completa para o tema de utilização de veículos de terceiros para o transporte de cargas, prevendo a obrigatoriedade de apresentação de uma cópia do contrato de vinculação do veículo ou unidade de carga ao operador de transporte, no ato da solicitação do *Certificado de Habilitação*. Sugere-se, portanto, a adoção da Decisão CAN nº 837/2019 como paradigma para a harmonização desse tema.

5.1.15.2. Impactos

Recomenda-se que a proposta embasada na legislação andina seja levada ao âmbito da Aladi para incorporação em uma nova redação do art. 31 do ATIT.

5.1.16. Bagagens e encomendas 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 as dimensões máximos permitidos de bagagens e encomendas; e (iii) indenizações aplicáveis e seus valores. As divergências encontradas para esse tema nas fases anteriores deste projeto e identificadas nos relatórios do TED nº 2/2016 apontam para a necessidade de sua adequada regulação, de forma a estabelecer regras claras quanto aos itens citados.

O ATIT não aborda explicitamente a questão. Contudo, embora insuficientes, algumas diretrizes são traçadas em seu *Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções*, no qual são dispostas indenizações por: (i) extravio de bagagens, infração média cuja multa é de US\$ 1.000,00; e ii) não entrega do comprovante de recebimento de bagagem ao passageiro, infração leve cuja multa prevista é de US\$ 200,00 (BRASIL, 2005a).

A CAN, por sua vez, define na sua Decisão nº 398/1997 que as transportadoras autorizadas podem realizar, de forma complementar, o transporte internacional de encomendas e pacotes postais, sendo este serviço restrito a veículos autorizados e registrados (CAN, 1997a).

Além disso, essa decisão determina que o condutor principal é o responsável pela segurança das bagagens e dos pacotes postais que estejam sendo transportados. Contudo, estabelece que o transportador autorizado não possui responsabilidade sobre o conteúdo das bagagens, encomendas e pacotes postais, já que isso fica a cargo do passageiro. Este fica ciente de que é considerado bagagem e do seu peso e volume máximo através do bilhete de viagem e, no embarque, deve entregá-la ao transportador autorizado para que ele emita um recibo numerado ou tíquete para cada embalagem ou mala (CAN, 1997a). No entanto, a decisão não apresenta limites de peso e dimensão de bagagens nem estipulada indenizações aplicáveis ao tema.

5.1.16.1. Proposta de harmonização

A partir do exposto na comparação acima, tem-se que a normativa da CAN é mais completa a respeito do tema, entretanto não define limites de peso e dimensão para as bagagens e indenizações.

Considerando 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 este 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, 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 estes, seja cobrada uma taxa proporcional ao peso ou ao volume em excesso (ANTT, 2006).

Transcreve-se a seguir parte da Resolução ANTT nº 1.432/2006, mais especificamente os arts. 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 autorizadas são obrigadas, a título de franquia, a efetuar o transporte gratuito de bagagem no bagageiro e de volume no porta-embrulhos dos passageiros embarcados, observados os 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, p. 158).

Para fins de harmonização, destaca-se, ainda, 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 dessas disposições, serão aplicadas as sanções previstas no *Segundo Protocolo* do ATIT.

Ressalva-se que a legislação não está em vigência e não foi incorporada pelos Estados-Partes do Mercosul até a data de publicação 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 (MERCOSUL, 2018). Dessa forma, a temática relativa a reclamações e indenizações não é passível de harmonização.

Por sua vez, a normativa argentina que trata da identificação de encomendas e pacotes estabelece, em seu art. 6º, 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 harmonização quanto ao tema com base nas legislações brasileira, argentina e do Mercosul. Salienta-se, por fim, que, para a prática de transporte de cargas em veículos de transporte de passageiros (encomendas), recomenda-se a obrigatoriedade da emissão da CEI e do MIE/DTA, como já apontado na proposta de harmonização referente ao subtema “Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros”.

5.1.16.2. Impactos

Em decorrência do exposto, aconselha-se que as práticas sugeridas como proposta de harmonização sejam incorporadas ao ATIT. Para a CAN, sugere-se a implementação de tais práticas por meio de uma complementação à sua Decisão nº 398/1997, a qual regulamenta o transporte rodoviário internacional de passageiros.

5.1.17. Conclusão parcial

Nesta seção foram apresentadas as propostas de harmonização em relação ao tema de “Autorizações, documentos de transporte e serviços”. Cada um dos 16 subtemas abordados foi analisado através de uma seção expositiva das suas normas respectivas, seguida por uma seção de proposta de harmonização e outra de impactos no arcabouço legislativo do ATIT (Aladi) e da CAN.

Em meio aos subtemas analisados, observou-se que as normativas do ATIT servem de paradigma para a proposta de harmonização em seis deles:

- » 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
- » Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas
- » Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros.

A legislação da CAN, contudo, está bastante próxima do que dispõe o ATIT em quatro desses subtemas, sendo eles: i) Licenças Complementares para o transporte de passageiros; ii) autorizações relativas ao autotransporte; iii) documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas; e iv) documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros. Além disso, a CAN foi utilizada como base na proposta de harmonização referente ao tema de “Licenças Originárias para o transporte de passageiros” e de “Utilização de veículos de terceiros no transporte de cargas”.

Apesar de utilizado em seis propostas de harmonização, o ATIT não aborda três dos 16 subtemas tratados nesta seção, sendo eles: i) autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros; ii) bagagens e encomendas no transporte de passageiros; e iii) autorizações relativas a cargas fora das dimensões-padrão. Já a CAN não aborda dois dos subtemas tratados, os quais são: i) Licenças Complementares para o transporte de cargas; e ii) autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros.

Além disso, observa-se que o ATIT apresenta menos detalhamento em relação à CAN no que diz respeito às Licenças Originárias, tanto para o transporte de carga quanto para o de passageiros, e à utilização de veículos de terceiros para o transporte de cargas. Por outro lado, a legislação da CAN é menos completa se comparada ao ATIT no que diz respeito às autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros.

A Tabela 21 a seguir apresenta uma comparação entre as normas do ATIT e da CAN referentes aos temas tratados nesta seção, a partir da definição das legislações-base (apresentadas em verde escuro):

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Representante Legal	ATIT (art. 9º e art. 24)	Decisão nº 398/1997 Decisão nº 837/2019
Licenças Originárias para o transporte de cargas	ATIT (art. 19, art. 22, art. 23)	Decisão nº 837/2019
Licenças Originárias para o transporte de passageiros	ATIT (art. 19, art. 22, art. 23)	Decisão nº 398/1997
Licenças Complementares para o transporte de cargas	ATIT (art. 19, art. 24, art. 25)	
Licenças Complementares para o transporte de passageiros	ATIT (art. 19, art. 24, art. 25)	Decisão nº 398/1997
Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros	ATIT (art. 19, art. 27, apêndice 4 e apêndice 5)	Decisão nº 398/1997 Resolução CAN nº 719/2003
Autorizações relativas ao autotransporte	ATIT (art. 19 e anexo I)	Decisão CAN nº 617/2005
Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas	ATIT (art. 19, art. 35)	Decisão nº 837/2019 Resolução nº 2.101/2019
Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros		
Autorizações relativas ao transporte por contêineres	ATIT (art. 1º do Anexo I)	Decisão nº 837/2019
Autorizações relativas a cargas fora das dimensões-padrão		Decisão nº 837/2019 Resolução nº 2.101/2019
Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas	ATIT (art. 28 e Anexo I)	Decisão nº 837/2019
Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros	ATIT (art. 13, art. 21 e apêndice 4)	Decisão CAN nº 398/1997
Utilização de veículos de terceiros no transporte de passageiros	ATIT (art. 31)	Decisão CAN nº 398/1997
Utilização de veículos de terceiros no transporte de cargas	ATIT (art. 31)	Decisão CAN nº 837/2019
Bagagens e encomendas no transporte de passageiros		Decisão CAN nº 398/1997

Legenda

	Legislação-base para a harmonização
	Legislação similar à legislação-base para a harmonização
	Legislação divergente em relação à legislação-base para a harmonização
	Temática não abordada na legislação

Tabela 21 – Comparação entre as normas de autorizações, documentos de transporte e serviços do ATIT e da CAN
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

5.2. SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL

Os seguros de responsabilidade civil são de caráter obrigatório para todas as operações do transporte terrestre, portanto sua não contratação corresponde a uma infração de transporte. Nesta seção são abordados esses seguros que cobrem danos pessoais/corporais e danos materiais a passageiros e a terceiros não transportados, comparando sua aplicação no âmbito do ATIT e da CAN.

O ATIT aborda o tema “Seguros de responsabilidade civil” instituindo o seguro conhecido como *Carta Azul*. Este cobre situações de morte, danos pessoais e/ou materiais a passageiros e a terceiros não transportados (à exceção da carga), bem como despesas judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima. Primeiramente, no contexto do ATIT, o tema “Seguros” é regulamentado pelo seu art. 13, que impõe aos países signatários a obrigatoriedade da contratação de seguros pelos responsáveis do contrato de transporte de cargas, pessoas ou bagagens e, também, do Seguro de Responsabilidade Civil por lesões ou danos causados a terceiros não transportados, ou seja, as especificidades dos seguros obrigatórios. A responsabilidade civil visa indenizar o segurado por danos corporais ou materiais não intencionais causados a terceiros em decorrência da operação de transporte. É atribuída à empresa que realiza viagens internacionais a responsabilidade civil por lesões, mortes e danos a terceiros não transportados, cabendo à autoridade de controle de divisas de cada país signatário autorizar as transferências dos termos de seguros e pagamentos referentes às indenizações por acidentes e outras despesas (BRASIL, 1990).

O art. 5º do documento define os valores de cobertura de seguros, acordados entre os países signatários. Os valores contemplam os cenários de responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados, por danos a passageiros e por danos à carga transportada (BRASIL, 1990).

De acordo com o art. 6º, os seguros de responsabilidade civil contratual que se referem a passageiros são válidos e aplicáveis quando as companhias seguradoras, no país de origem da empresa transportadora, tiverem acordos com seguradoras do país ao qual se destina o transporte. Em vista disso, o art. 7º determina a necessidade da promoção de acordos entre as seguradoras e as resseguradoras, com regulamentação e ingerência apropriada realizadas pelos órgãos nacionais competentes (BRASIL, 1990).

Já no âmbito da CAN, a Decisão nº 290/1991 (CAN, 1991) estabeleceu a *Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transporte Internacional por Rodovias* e o anexo que ampara *Acidentes Corporais para os Tripulantes Terrestres*, documentos essenciais para transitar cargas ou passageiros na sub-região (CAN, 1991). A *Apólice Andina* e seu anexo devem ser emitidos por uma companhia de seguros em algum dos Estados-Partes da CAN. Esse documento cobre a responsabilidade civil resultante de acidentes com passageiros e terceiros

não transportados, assim como danos corporais à tripulação em caso de acidente com veículos com habilitação no transporte internacional rodoviário.

Segundo o disposto no art. 5º da *Apólice Andina* e seu anexo, todas as seguradoras devem ter um representante em outra seguradora nos países da CAN que forem cobertos pela apólice. Dessa maneira, o art. 6º determina que as seguradoras dos países da CAN devem manter um acordo de assistência recíproca. Destaca-se que, segundo o art. 9º, esse documento é considerado obrigatório para a habilitação dos veículos que realizam transporte internacional por rodovias (CAN, 1991).

Por fim, tem-se que as apólices de seguros exigíveis no âmbito da CAN, previstas pela *Apólice Andina*, estipulam valores mínimos para as indenizações, assim como o ATIT prevê determinados valores para as indenizações. Entretanto, como consequência da falta de uniformização das coberturas mínimas estabelecidas nas apólices de seguros aplicados nos países da América do Sul, ocorre que os transportadores não contratam o seguro adequado para o transporte internacional, não garantindo, assim, a prevenção de riscos a possíveis acidentes.

5.2.1. Seguros de responsabilidade civil sobre danos pessoais e corporais

O seguro previsto no âmbito do ATIT, conhecido como *Carta Azul* (BRASIL, 1990), cobre situações de morte, danos pessoais e/ou materiais a passageiros e a terceiros não transportados (à exceção da carga), bem como despesas judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima, estando vigente nos Estados-Partes. Exige que as seguradoras emitentes das apólices/certificados estejam conveniadas com seguradoras de outros países e determina o reembolso do segurado pelos montantes sob os quais é civilmente responsável, por sentença judicial ou acordo com a seguradora, e por incidentes de eventos ocorridos com veículo indicado que causem as seguintes consequências ao segurado, aos terceiros transportados ou aos não transportados (BRASIL, 1990):

- a. Morte, danos pessoais e/ou materiais causados a passageiros
- b. Morte, danos pessoais e/ou materiais causados a terceiros não transportados (exceto a carga)
- c. Custos judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima (BRASIL, 1990).

Vale ressaltar que, no âmbito do ATIT, mediante o Acordo 1.41, efetuado na XV Reunião de Ministros do Cone Sul, o *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional* (RCTR-VI) por danos a pessoas ou coisas, transportadas ou não, à exceção da carga transportada, já foi ajustado, entretanto esse acordo ainda não foi ratificado por todos os países signatários do ATIT.

Já no âmbito da CAN, a Resolução nº 719/2003 (CAN, 2003), que regulamenta a Decisão nº 398/1997 (CAN, 1997a), estabelece que o transportador, na realização do traslado, deve portar um documento denominado *Carta Compromisso de Contratação* (CAN, 1997a, tradução nossa) de um seguro que cumpra as medidas estabelecidas pela *Apólice Andina* e seu anexo. Além desse documento, é necessário o porte da Licença Originária de Prestação de Serviços e da Licença Complementar de Prestação de Serviços. Assim, o seguro com cobertura igual ou superior à prevista pela apólice poderá ser contratado e será aceito pelas autoridades. A Decisão nº 290/1991 (CAN, 1991) também discorre sobre a apólice de seguros obrigatória para cobrir danos corporais causados aos passageiros e/ou terceiros, que visa cobrar ainda os custos judiciais e os honorários advocatícios de defesa da vítima e do segurado.

A Tabela 22 demonstra a discrepância entre os valores dos Limites Máximos de Indenização (LMIs), para os seguros de responsabilidade civil por danos a passageiros e suas coberturas, regulamentados pelas normativas do ATIT, da atualização do ATIT e da CAN. A Tabela 23 indica os valores para os LMIs de responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados e suas coberturas.

Ainda, embora esse relatório não verse especificamente sobre Mercosul, salienta-se que os valores mínimos para seguros de responsabilidade civil para o transportador rodoviário em viagem internacional já foram harmonizados dentro do bloco, por meio da Resolução nº 15/2014/GMC, no art. 1º, conforme apresentado na Tabela 22 e na Tabela 23.

Organismo	Por morte/danos pessoais por indivíduo	Por danos materiais	Por acontecimento
ATIT (para Bolívia, Chile e Peru)	US\$ 20.000,00	US\$ 500,00	US\$ 200.000 para danos pessoais e US\$ 10.000 para danos materiais
ATIT (para Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai)	US\$ 50.000,00	US\$ 1.000,00	US\$ 240.000 para danos pessoais e US\$ 10.000 para danos materiais
CAN	US\$ 10.000,00	US\$ 250 por pessoa	US\$ 100.000,00
Mercosul	US\$ 50.000,00	Não consta	US\$ 240.000,00
Suriname³³	-	-	-
Guiana	US\$ 7.500,00	US\$ 500,00	US\$ 75.000,00 para morte/danos pessoais, para danos materiais não consta
Guiana Francesa³⁴	US\$ 223.628,60	US\$ 250,00	US\$ 100.000,00 para morte ou danos pessoais US\$ 5.000,00 para danos materiais

Tabela 22 – Responsabilidade civil por danos a passageiros

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

Instância	Por morte/danos pessoais por indivíduo	Por danos materiais	Por acontecimento
ATIT (para Bolívia, Chile e Peru)	US\$ 20.000,00	US\$ 15.000,00	US\$ 120.000,00
ATIT (para Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai)	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
CAN	US\$ 10.000,00	US\$ 7.500 por bem	US\$ 60.000,00
Mercosul	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
Suriname³⁵	-	-	-
Guiana	US\$ 7.500,00	US\$ 6.000,00	US\$ 45.000,00 para danos pessoais
Guiana Francesa³⁶	US\$ 111.814,30	US\$ 111.814,30	Não consta

Tabela 23 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados

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

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

³⁴ Valores em reais, estabelecidos pela Resolução CNSP nº 341/2016 (SUSEP, 2016), convertidos em dólares com base na cotação dessa moeda em 28 de fevereiro de 2020.

³⁵ A Lei nº 33/1979, que trata sobre seguros de passageiros no Suriname, não define valores mínimos ou máximos (SURINAME, 1979).

³⁶ Valores em reais, estabelecidos pela Resolução CNSP nº 341/2016 (SUSEP, 2016), convertidos em dólares com base na cotação dessa moeda em 28 de fevereiro de 2020.

5.2.1.1. Proposta de harmonização

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

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

- I. passageiros e, se for o caso, bagagens;
- II. tripulantes e, se for o caso, bagagens;
- III. pessoas e bens no solo;
- IV. colisão e abalroamento.

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

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

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

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

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

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

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

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

Onde:

- » X, Y e Z = valores fixos determinados para cada cobertura do seguro
- » IND = índice internacional.

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

5.2.1.2. Impactos

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

5.2.2. Conclusão parcial

Nesta seção, foi apresentada a proposta de harmonização em relação aos seguros de responsabilidade civil sobre danos pessoais e corporais. A Tabela 24 apresenta a comparação entre as normas que tratam desse tema no ATIT e na CAN, a partir da definição de legislação-base. Nesse caso, destaca-se que, embora ambos os organismos abordem o tema de forma abrangente, suas normativas não se mostram capaz de abarcar todos os aspectos necessários para a harmonização.

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Danos pessoais e corporais	Anexo III do ATIT - <i>Seguro Carta Azul</i>	Decisão nº 398/1997 Resolução nº 719/2003 Decisão nº 290/1991

Legenda

	Legislação-base para a harmonização
	Legislação similar à legislação-base para a harmonização
	Legislação divergente em relação à legislação-base para a harmonização
	Não aborda a temática na legislação

Tabela 24 – Tabela de comparação de seguros
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

5.3. NORMAS TÉCNICAS

Tendo como objetivo padronizar as práticas aplicáveis ao transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros entre a CAN e o ATIT relacionadas a normas técnicas, foram analisadas suas normativas aplicáveis aos subtemas listados a seguir (definidos a partir da metodologia exposta no capítulo 3 deste relatório), para os quais também são apresentadas propostas de harmonização e seus respectivos impactos sobre os arcabouços legais dos dois organismos:

- » Habilitação e inspeção dos veículos
- » Itens obrigatórios para a circulação
- » Limites de peso
- » Limites de dimensões.

5.3.1. Habilitação e inspeção dos veículos

Assim como para a economia, a importância da inspeção veicular para a segurança no transporte é evidente, com base nos inúmeros benefícios econômicos e sociais associados à manutenção preventiva da frota habilitada. Na prática, um controle rígido de inspeção veicular leva as empresas a fazerem a manutenção de seus veículos sob pena de não terem autorização

para circulação quando da reprovação no teste ou na hipótese de não comparecimento aos centros de inspeção para realização dos testes (BRANCO, 2015).

O ATIT regulamenta, de forma geral, a habilitação e as inspeções veiculares nos arts. 31 §3, 32 e 33:

Artigo 31. §3. - Os veículos habilitados por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários sempre que se conformem às especificações referidas na jurisdição destes últimos quanto às dimensões, pesos máximos e demais requisitos técnicos;

Artigo 32. - A inspeção mecânica de um veículo realizada em seu país de origem terá validade para sua circulação no território de todos os demais países signatários

Artigo 33. - Cada um dos países signatários efetuará as inspeções e investigações que lhe sejam solicitados por um outro país signatário a respeito do desenvolvimento dos serviços prestados dentro da sua jurisdição. (BRASIL, 1990b, p. 17).

Assim, a inspeção veicular é feita no país de origem do transportador e, uma vez certificada sua conformidade, deve ser aceita pelos países signatários dos acordos. Desse modo, o simples fato de existirem divergências nas estipulações legais sobre a inspeção técnica não implica, *a priori*, a necessidade de harmonização.

A Comunidade Andina (CAN), em sua Decisão nº 837/2019, regulamentada pela Decisão nº 2.101/2019, aborda a habilitação de veículos para o transporte rodoviário internacional de cargas, haja vista que seu art. 60 define que:

Artigo 60. - Para habilitar caminhões ou caminhões-tratores e para registrar reboques ou semirreboques, é necessário que estes cumpram com as normas contidas no Regulamento Técnico Andino sobre Limites de Pesos e Dimensões de Veículos destinados ao transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros, o qual foi aprovado pela Decisão 491 e seus anexos correspondentes ou pela norma que a modifique ou a substitua. (CAN, 2019c, p. 14, tradução nossa).

Já a Decisão nº 398/1997, que trata do transporte rodoviário internacional de passageiros, determina que:

Artigo 79. - Para habilitar os ônibus, estes devem cumprir com as normas contidas no Regulamento Técnico sobre Limites de Peso, Tipologia e Dimensões de Veículos.

Artigo 80. - Somente os ônibus que não excedam sete anos de fabricação poderão ser habilitados e utilizados no transporte internacional. (CAN, 1997a, p. 12, tradução nossa).

Em relação à inspeção veicular, observou-se que a CAN não regulamenta essa temática.

Nota-se que nem o ATIT, tampouco a CAN, dispõem sobre como são feitas as inspeções técnicas veiculares. Além disso, não há regulamentação sobre quais itens são verificados, de que forma são verificados nos centros de inspeção, a frequência de inspeção e a validade do certificado de inspeção.

Por fim, observa-se que o ATIT e as normativas da CAN não definem limites de gases poluentes e ruídos emitidos pelos veículos, nem preveem uma inspeção ambiental para verificar essas emissões que causam impactos no meio ambiente.

5.3.1.1. Proposta de harmonização

Como visto na seção 5.3.1 e nas análises feitas nos relatórios comparativos deste projeto e do anterior, a regulamentação, as exigências, a cultura administrativa, os costumes e as práticas variam significativamente de um país para outro e são pouco explorados pelas normativas do ATIT e da CAN. No entanto, entende-se que alguns requisitos mínimos para a inspeção de veículos utilizados na operação do transporte internacional devem ser normatizados. Assim, considerando a assimetria das legislações dos diversos países analisados previamente e a ausência de regulamentação por parte do ATIT e da CAN sobre os itens a serem inspecionados, adotou-se como parâmetro uma proposta de harmonização para a definição dos itens e dos critérios mínimos na inspeção dos veículos usados no transporte internacional.

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

O certificado de inspeção deve ser um documento de porte obrigatório durante a operação. Propõe-se um documento padronizado e bilíngue, tendo como base o Modelo de Certificado Único já aprovado no Mercosul – Resolução GMC nº 32/2009 (MERCOSUL, 2009), complementada pela Resolução GMC nº 52/2010 (MERCOSUL, 2010) –, contendo todas as informações necessárias, como dados do proprietário do veículo, informações sobre o veículo, local da inspeção, data e validade.

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

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

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

Além da inspeção de segurança, deve-se incluir a inspeção ambiental (abordada no Grupo 8), a qual não é prevista no ATIT ou na CAN, com o objetivo de verificar os limites de emissões de gases e ruídos. Destaca-se que, no momento das definições dos limites – os quais não são mencionados pelo ATIT ou pelas normativas da CAN –, devem ser observadas as boas práticas internacionais. A inspeção integrada, abrangendo a verificação de elementos de segurança e emissões de poluentes, é a maneira mais apropriada para a inspeção da integridade mecânica e ambiental de veículos automotores.

Cumprir mencionar, também, a completude da legislação do Peru quanto à revisão técnica veicular, apontada como boa prática pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) (PEÑA et al., 2016), com destaque para o Decreto Supremo nº 25/2008 do Ministério de Transportes e Comunicações (MTC) (PERÚ, 2008a), que aprova o Regulamento Nacional de Inspeções Técnicas Veiculares, e para a Resolução Suprema MTC nº 11.581/2008 (PERÚ, 2008b), que aprova o Manual de Inspeções Técnicas Veiculares. Este último contém texto completo sobre o processo da inspeção e uma tabela de classificação dos defeitos como leve, grave e muito grave.

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

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

5.3.1.2. Impactos

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

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

A harmonização dos requisitos mínimos de inspeção pode ser feita, no caso do ATIT, por meio de um protocolo adicional, contendo:

- » padronização do certificado de inspeção e sua validade;
- » itens verificados durante a inspeção;

- » processo da inspeção e uma tabela de classificação dos defeitos como leve, grave e muito grave;
- » critérios de aprovação ou reprovação.

Em relação à CAN, sugere-se que a organização incorpore os requisitos mínimos de inspeção por meio de modificações nas normas que dispõem sobre a habilitação dos veículos de transporte internacional de cargas e/ou passageiros, como a Decisão nº 837/2019, Resolução nº 2.101/2019 e Decisão nº 398/1997; ou edição de novas normativas que contemplem tais requisitos.

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

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

5.3.2. Itens obrigatórios para a circulação

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

O ATIT não aborda esse tema. A CAN, por sua vez, determina, em sua Resolução nº 833/2004 (CAN, 2004), as condições técnicas e os itens obrigatórios aos veículos que operam no serviço do transporte internacional de passageiros. Os veículos devem cumprir com as seguintes condições técnicas:

1. Contar com pelo menos uma porta na parte dianteira, com largura mínima de 60 cm e altura mínima de 180 cm.
2. Número de assentos igual ou menor ao indicado pelo fabricante do veículo.
3. Assentos com distância útil mínima de 75 cm em posição normal, com largura de 50 cm e profundidade de 40 cm, fixados rigidamente de forma transversal à estrutura. Devem ainda possuir protetor de cabeça, com ângulo variável, apoio para os braços e cinto de segurança com, no mínimo, dois pontos.
4. Assento para o condutor que permita a regulagem de altura e inclinação, com cinto de segurança de três pontos.

5. Cinco saídas de emergência para os passageiros, devidamente sinalizadas, uma do lado direito, duas do lado esquerdo e duas no teto.
6. *Kit* de primeiros socorros.
7. Dois extintores, pneu estepe, chave de rodas, dois triângulos de sinalização e ferramentas para reparos.
8. Limitador de velocidade com controle eletrônico.
9. Luzes individuais para leitura, banheiro com sanitário e lavatório e sistema de climatização.
10. Porta-objetos, apoio superior ou teto, assentos numerados, luzes do assoalho e luzes de teto.
11. Em contrapartida, a CAN não determina os itens obrigatórios para os veículos que operam no serviço internacional de transporte de carga.

5.3.2.1. Proposta de harmonização

A análise comparativa entre o ATIT e a CAN revela que a normativa deste organismo se mostra mais completa em relação aos itens obrigatórios para circulação dos veículos. Não obstante, as análises realizadas nos relatórios comparativos e de harmonização anteriores desse projeto permitem apontar como melhor prática para a harmonização do tema a adoção de uma lista mínima de itens obrigatórios por tipo de veículo.

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

- I. Nos veículos automotores:
 - a. para-choques, dianteiro e traseiro;
 - b. protetores das rodas traseiras dos caminhões;
 - c. espelhos retrovisores;
 - d. limpador de para-brisa;
 - e. lavador de para-brisa;
 - f. pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor;
 - g. faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;
 - h. luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;
 - i. lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
 - j. lanternas de freio de cor vermelha;
 - k. lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha;
 - l. lanterna de marcha à ré de cor branca;
 - m. retrorrefletores (catadióptricos) traseiros de cor vermelha;
 - n. lanterna de iluminação da placa traseira de cor branca;
 - o. velocímetro;

- p.** buzina;
 - q.** freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
 - r.** pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
 - s.** dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência e independente do sistema de iluminação do veículo;
 - t.** extintor de incêndio;
 - u.** tacógrafo (deve-se regulamentar em quais veículos este dispositivo é necessário);
 - v.** cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
 - w.** dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, naqueles dotados de motor a combustão;
 - x.** roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;
 - y.** macaco, compatível com o peso e a carga do veículo;
 - z.** chave de roda;
 - aa.** chave de fenda ou outra ferramenta apropriada para a remoção de calotas;
 - bb.** lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim exigirem;
 - cc.** cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e de carga.
- II.** Para os reboques e semirreboques:
- a.** para-choque traseiro;
 - b.** protetores das rodas traseiras;
 - c.** lanternas de posição traseira de cor vermelha;
 - d.** freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
 - e.** lanternas de freio de cor vermelha;
 - f.** iluminação de placa traseira;
 - g.** lanternas indicadoras de direção traseiras de cor âmbar ou vermelha;
 - h.** pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
 - i.** lanternas delimitadoras e lanternas laterais, quando suas dimensões assim o exigirem;
 - j.** dispositivos para amarração e fixação da carga.

Para o caso específico do transporte de passageiros, sugere-se a adoção da regulamentação apresentada na Resolução CAN nº 833/2004 (CAN, 2004), a qual define as condições técnicas e os itens obrigatórios aos ônibus que operam no serviço do transporte internacional de passageiros, expostos na subseção 5.3.2.

5.3.2.2. Impactos

A harmonização dos itens mínimos para circulação pode ser feita, no que tange ao ATIT, por meio de um protocolo adicional, contendo:

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

Quanto ao último item, destaca-se a importância da realização de um processo de atualização constante da lista de itens obrigatórios, a ser feita de forma dinâmica e concomitante ao surgimento de novas tecnologias, em razão da relevância que o tema possui em termos de segurança. Recomenda-se, no entanto, que qualquer alteração normativa nesse sentido seja precedida de estudo do impacto econômico da obrigatoriedade dos novos itens.

Em relação à CAN, sugere-se que a organização passe a regulamentar os itens obrigatórios para os veículos responsáveis pelo transporte rodoviário internacional de cargas, seguindo a lista de itens obrigatórios exposta no item 5.3.2.1. De maneira similar, propõe-se que a normativa contenha também (i) o prazo para adequação da frota, (ii) as sanções para o descumprimento e (iii) o procedimento para inclusão e avaliação dos novos itens obrigatórios.

Cabe mencionar, desde já, a necessidade do estudo do impacto econômico da exigência de itens como tacógrafos eletrônicos, sistema de controle de estabilidade, *air bags* e freio ABS (do inglês – *Antilock Braking System*).

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

5.3.3. Limites de peso

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

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

O ATIT não contempla esse tema especificamente. Todavia, o inciso 3 do art. 31 define que:

Art. 31 §3. Os veículos habilitados por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários sempre que se conformem às especificações referidas na jurisdição destes últimos quanto às dimensões, pesos máximos e demais requisitos técnicos (BRASIL, 1990b, p. 17).

Nesse sentido, o ATIT dispõe que, quanto aos limites de peso, devem ser aplicadas as normas internas dos países ou aquelas definidas bilateralmente.

Em contrapartida, a CAN estabelece uma regulamentação sobre limites de peso e dimensões para os veículos destinados ao transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros a partir da Decisão nº 491/2001.

A Tabela 25 exibe os valores-limites de peso para os veículos que transportam cargas, no âmbito da CAN, expostos no Apêndice 3 da Decisão nº 491/2001.

Tipo de veículo	Limite (kg)	Exceções ao limite (kg)
Veículos com eixo simples		
Com duas rodas	6.000	-
Com quatro rodas	11.000	-
Veículos com dois eixos consecutivos, com quatro ou mais rodas cada um	20.000	18.000 (Bolívia e Peru)
Veículos com três eixos consecutivos, com quatro ou mais rodas cada um	24.000	-
Caminhões		
Caminhão com dois eixos	17.000	16.000 (Colômbia e Venezuela)
Caminhão com três eixos (dois direcionais e um simples)	23.000	16.000 (Colômbia e Venezuela)
Caminhão com três eixos (um direcional e um duplo)	26.000	24.000 (Bolívia)
Caminhão com quatro eixos (um direcional e um triplo)	30.000	-
Caminhão com quatro eixos (dois direcionais e um triplo)	32.000	-
Caminhão-trator com semirreboque		
Caminhão-trator com dois eixos e semirreboque com um eixo	28.000	35.000 (Bolívia)
Caminhão-trator com dois eixos e semirreboque com dois eixos	37.000	35.000 (Bolívia)
Caminhão-trator com dois eixos e semirreboque com três eixos	41.000	35.000 (Bolívia)
Caminhão-trator com três eixos e semirreboque com um eixo	37.000	35.000 (Bolívia)
Caminhão-trator com três eixos e semirreboque com dois eixos	46.000	42.000 (Bolívia) 43.000 (Peru)
Caminhão-trator com três eixos e semirreboque com três eixos	48.000	45.000 (Bolívia)
Caminhões com reboque		
Caminhão com dois eixos e reboque com dois eixos	39.000	-
Caminhão com dois eixos e reboque com três eixos	48.000	45.000 (Bolívia)
Caminhão com três eixos e reboque com dois eixos	48.000	45.000 (Bolívia)
Caminhão com três eixos e reboque com três eixos	48.000	45.000 (Bolívia)
Caminhão com três eixos e reboque com quatro eixos	48.000	45.000 (Bolívia)
Caminhão com quatro eixos e reboque com dois eixos	48.000	45.000 (Bolívia)
Caminhão com quatro eixos e reboque com três eixos	48.000	45.000 (Bolívia)
Caminhão com quatro eixos e reboque com quatro eixos	48.000	45.000 (Bolívia)
Caminhões com reboque balanceado		
Caminhão com dois eixos e reboque balanceado com um eixo	25.000	-
Caminhão com dois eixos e reboque balanceado com dois eixos	32.000	-
Caminhão com dois eixos e reboque balanceado com três eixos	32.000	-

Tipo de veículo	Limite (kg)	Exceções ao limite (kg)
Caminhão com três eixos e reboque balanceado com um eixo	34.000	-
Caminhão com três eixos e reboque balanceado com dois eixos	41.000	-
Caminhão com três eixos e reboque balanceado com três eixos	41.000	-
Caminhão com quatro eixos e reboque balanceado com um eixo	40.000	-
Caminhão com quatro eixos e reboque balanceado com dois eixos	47.000	45.000 (Bolívia)
Caminhão com dois eixos e reboque balanceado com três eixos	47.000	45.000 (Bolívia)
Reboque balanceado		
Reboque balanceado com um eixo	8.000	-
Reboque balanceado com dois eixos	15.000	-
Reboque balanceado com três eixos	15.000	-

Tabela 25 – Limites de peso dos veículos transportadores de carga na CAN

Fonte: CAN (2001). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Destaca-se ainda que, conforme disposto no Apêndice 3 da Decisão nº 491/2001 da CAN (2001), a carga deve estar distribuída uniformemente ao longo do veículo que a transporta. Caso isso não seja possível, a carga deve ser disposta de forma que não sobrecarregue nenhum eixo. Ademais, em situações em que haja uma dificuldade para distribuir a carga adequadamente, existe uma tolerância de 500 kg para o eixo dianteiro e de 1.000 kg para os eixos posteriores com mais de oito rodas. Para eixos traseiros simples, não será dada tolerância. Por fim, ressalta-se que o peso máximo permitido para veículos transportadores de carga, no âmbito da CAN (2001), é de 48 mil kg – à exceção da Bolívia, cujo peso máximo é 45 mil kg. Nesse sentido, a tolerância para o peso extra só é permitida caso o valor total não ultrapasse o limite máximo autorizado.

Além do fato de a temática não ser tratada no ATIT, nas análises feitas nos relatórios comparativos, constatou-se que há muita diferença nas legislações nacionais quanto aos limites de peso. Em adição aos valores limites diferentes, foram encontradas categorias distintas de veículos, diferenciações conforme a largura do pneu e a distância entre eixos. Essas diferenças apontadas dificultam a operação do transporte, justificando a necessidade de padronização de tais normas e de fixação de prazos para a adequação das frotas.

Por fim, observa-se que tanto o ATIT quanto as normativas da CAN não regulamentam as sanções por excesso de peso.

5.3.3.1. Proposta de harmonização

A comparação feita na seção anterior evidencia que, entre os dois organismos estudados, a CAN apresenta a normativa mais completa sobre o tema. Não obstante, entende-se que os valores praticados pelos países do Mercosul, por meio da Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008 e apresentados na Tabela 26, constituem-se na melhor prática, por apresentarem maior flexibilidade e, portanto, aferirem uma melhor capacidade de adaptação pelas legislações domésticas nos Estados-Partes do ATIT e da CAN. A resolução supracitada trata do *Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas*.

	Quantidade de eixos	Quantidade de rodas	Limite de peso (t)	Tolerância (10%)
	2	2	6	0,6
	2	4	10,5	1,05
	4	4	10	1,00
	4	6	14	1,4
	4	8	18	1,8
	6	6	14	1,4
	6	10	21	2,1
	6	12	25,5	2,55

Tabela 26 – Proposta de harmonização dos pesos
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

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

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

5.3.3.2. Impactos

A harmonização, em relação ao ATIT, pode ser realizada por meio de um protocolo adicional, conforme o fluxograma da Figura 5. Tal protocolo também deverá incluir as infrações e as sanções por excesso de peso.

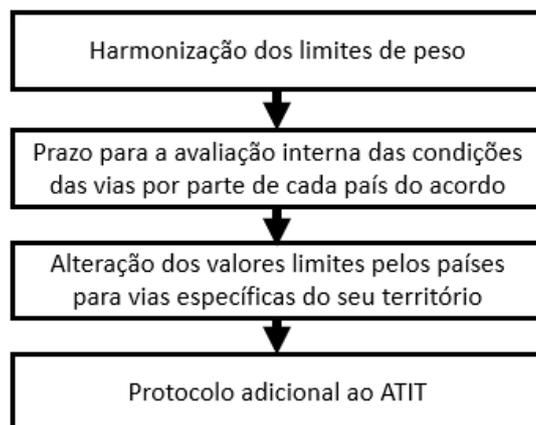


Figura 5 – Fluxograma para harmonização dos limites de peso de veículos
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Quanto à CAN, propõe-se, de forma análoga, que a organização incorpore à Decisão nº 491/2001, ou outra que a substitua, as harmonizações sugeridas para os limites de pesos.

Caso decida-se pela inviabilidade da padronização dos limites de peso, em virtude das especificidades da frota e da infraestrutura de cada país, a harmonização pode ser feita mediante inclusão, no ATIT e nas normativas da CAN, da previsão de que cada país reconheça e aceite a aplicação das normas técnicas em vigor no país transitado.

5.3.4. Limites de dimensões

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

Assim como no caso dos limites de peso, o ATIT não aborda o tema dos limites de dimensões. Em relação à CAN, verifica-se que a Decisão nº 491/2001 também define os limites de dimensões para veículos que transportam cargas e passageiros. A Tabela 27 apresenta os valores máximos de dimensões dos veículos que transportam cargas, no âmbito da CAN, expostos no Apêndice 2 da Decisão nº 491/2001.

Dimensões e tipo de veículo	Limite (m)
Altura máxima (m)	4,1
Largura máxima (m)	2,6
Comprimento máximo (m)	
Caminhão com dois eixos	12,0
Caminhão com três e quatro eixos	12,2

Dimensões e tipo de veículo	Limite (m)
Combinações de caminhão-trator e semirreboque no caso de caminhões-cegonha provenientes da Colômbia, Peru e Venezuela; e com autorização especial para a Bolívia e o Equador	21,0
Reboque	10,0
Reboque balanceado	10,0
Semirreboque	13,0

Tabela 27 – Limites de dimensões dos veículos transportadores de carga na CAN

Fonte: CAN (2001). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Tabela 28 exhibe os valores máximos de dimensões dos veículos que transportam passageiros, no âmbito da CAN, conforme consta no Apêndice 1 da Decisão nº 491/2001.

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	Limite (m)
Comprimento mínimo (m)	
Para todos os tipos de ônibus	12,0
Comprimento máximo (m)	
Convencional	13,3
Semi-integral com até três eixos	15,0
Integral com até quatro eixos	15,0
Articulado	18,3
Largura máxima (m)	2,6
Altura máxima (m)	4,1
Altura máxima do solo até o degrau de entrada (m)	0,4

Tabela 28 – Limites de dimensões dos veículos que transportam passageiros na CAN

Fonte: CAN (2001). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A despeito de a temática não ser abordada pelo ATIT, nas análises feitas nos relatórios comparativos no âmbito dos TED nº 2/2016 e nº 1/2019, ficou constatado que existem muitas diferenças nas legislações. Além dos valores-limite diferentes, foram encontradas categorias distintas de veículos. Todas essas discrepâncias dificultam a operação do transporte, justificando a necessidade de padronização de tais normas e de fixação de prazos para a adequação das frotas.

Por fim, observa-se que tanto o ATIT quanto as normativas da CAN não regulamentam sanções relativas aos veículos que desrespeitam os limites de dimensão.

5.3.4.1. Proposta de harmonização

Assim como no caso dos limites de peso, observa-se que a CAN apresenta a legislação mais completa sobre o tema, em relação ao ATIT. Como proposta de harmonização, sugerem-se, inicialmente, os valores praticados pelos países do Mercosul, com complementação de alguns valores praticados pela CAN (Tabela 29), com o objetivo de diminuir as discrepâncias observadas nas normativas dos países que compõem os dois organismos.

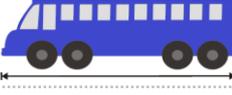
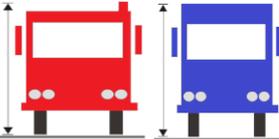
Dimensão	Veículo	Limites (m)
	Caminhão simples	14 (Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008)
	Caminhão com reboque	20 (Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008)
	Semirreboque	13 (Decisão nº 491/2001)
	Reboque	8,6 (Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008)
	Caminhão com semirreboque	18,6 (Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008)
	Caminhão com semirreboque e reboque	20,5 (Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008)
	Ônibus articulado	18,3 (Decisão CAN nº 491/2001)
	Ônibus	14 (Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008)
	Ônibus de eixo duplo	15 (Decisão CAN nº 491/2001)
	Ônibus	4,1 (Decisão CAN nº 491/2001 e Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008)
	Caminhão	4,3 (Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008)
	Qualquer tipo	2,6 (Decisão CAN nº 491/2001)

Tabela 29 – Proposta de harmonização das dimensões

Fonte: CAN (2001) e Mercosul (2008). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

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

5.3.4.2. Impactos

Assim como para os limites de peso, para o ATIT, a harmonização dos limites de dimensões pode ser realizada por meio de um protocolo adicional, conforme o fluxograma da Figura 6. Tal protocolo também incluiria a harmonização das combinações de veículos permitidas.

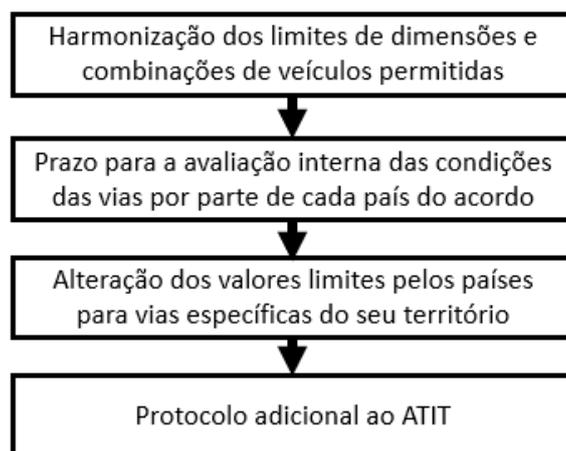


Figura 6 – Fluxograma para harmonização das dimensões e combinações de veículos permitidas
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Em relação à CAN, sugere-se, de forma análoga, que a organização incorpore à sua legislação as harmonizações sugeridas para os limites de dimensões – à exceção daqueles que já estão de acordo com a sua regulamentação.

Caso decida-se pela inviabilidade da padronização dos limites de peso, em virtude das especificidades da frota e da infraestrutura de cada país, a harmonização pode ser feita mediante inclusão, no ATIT e nas normativas da CAN, da previsão de que cada país reconheça e aceite a aplicação das normas técnicas em vigor no país transitado.

5.3.5. Conclusão parcial

Nesta seção são apresentadas as propostas de harmonização em relação às Normas Técnicas e seus subtemas. Para cada subtema são apresentadas as posições do ATIT e da CAN e, posteriormente, os subtemas são analisados em duas seções: proposta de harmonização e impacto no ATIT e na CAN.

Em meio aos subtemas analisados, observou-se que as normativas da CAN servem de subsídio para a harmonização em dois deles: itens obrigatórios e limites de dimensão. Nesse primeiro, verificou-se que a Resolução nº 833/2004 da CAN é a melhor norma encontrada para definir os itens obrigatórios para veículos de transporte de passageiros. A respeito dos limites de dimensão, observou-se que a Decisão nº 491/2001 da CAN compôs a proposta de harmonização, juntamente com a normativa do Mercosul.

Em comparação, observou-se que o ATIT não aborda três dos cinco temas harmonizáveis relativos a Normas Técnicas, quais sejam: itens obrigatórios, limites de peso e limites de dimensão. Adicionalmente, o ATIT não é a legislação-base para nenhuma das propostas de harmonização. Nesse sentido, urge a adequação do acordo às harmonizações propostas.

A Tabela 30 apresenta a comparação entre as normas que tratam dos temas relativos a normas técnicas, a partir da definição de legislação-base.

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Habilitação dos veículos	Art. 31 §3	Decisão nº 398/1997 Decisão nº 837/2019 Resolução nº 2.101/2019
Inspeções veiculares	Arts. 32 e 33	-
Itens obrigatórios	-	Resolução nº 833/2004
Limites de peso	-	Decisão nº 491/2001
Limites de dimensões	-	Decisão nº 491/2001

Legenda

	Legislação-base para a harmonização
	Legislação similar à legislação-base para a harmonização
	Legislação divergente em relação à legislação-base para a harmonização
	Não aborda a temática na legislação

Tabela 30 – Tabela de comparação de Normas Técnicas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

5.4. PRODUTOS PERIGOSOS

Visto que o transporte de mercadorias perigosas pode levar a acidentes e implicar risco à saúde das pessoas, à segurança pública e ao meio ambiente, é preciso que se elabore uma regulamentação capaz de reduzir possíveis danos e riscos envolvidos nessa atividade. Esta seção visa analisar e comparar as normas aplicáveis ao transporte internacional de produtos perigosos no âmbito do ATIT e da CAN.

O ATIT aborda o transporte de produtos perigosos de maneira sucinta, não prevendo ou especificando regras sobre tema para serem seguidas pelos países signatários. Em seu art. 8º, o acordo estipula que: “Os países signatários adotarão medidas especiais para o transporte, ferroviário ou rodoviário, de cargas ou produtos que, por suas características, sejam ou possam tornar-se perigosos ou representem riscos para a saúde das pessoas, a segurança pública ou o meio ambiente” (BRASIL, 1990a, p. 15).

Já a CAN baseia sua regulamentação sobre o tema na Decisão nº 837/2019, que discorre sobre o transporte internacional de mercadorias através de rodovias (CAN, 2019c). Presente no capítulo VIII da decisão, um dos requisitos mínimos para realização de transporte internacional dentro da sub-região andina é o porte autorizado e o preenchimento completo da *Carta de Porte Internacional por Rodovia* (CPIR). O art. 72 da decisão apresenta informações mínimas que a CPIR deve conter, incluindo a descrição da natureza das cargas e se são de cunho perigoso ou não. A decisão também define que, assim como nesse documento, o MIC deve explicitar o conteúdo da carga, apontando seu caráter perigoso, especialmente se lidando com substâncias químicas controladas.

Ademais, no capítulo IX da decisão, o art. 121 informa que as cargas de produtos perigosos devem estar devidamente sinalizadas e identificadas, evitando maiores riscos:

O remetente é obrigado a identificar adequadamente as mercadorias perigosas por meio de marcas ou selos aludindo à sua condição ou especialidade, a indicar ao transportador autorizado essa circunstância e a fornecer as informações necessárias para seu manuseio durante o transporte. A omissão ou deficiência do remetente no

cumprimento das obrigações anteriores o responsabilizará pelos possíveis danos causados por ele (CAN, 2019c, p. 22, tradução nossa).

Tendo em vista o exposto, observa-se que, em termos gerais, a normativa da CAN é mais completa em relação à regulamentação do transporte internacional de produtos perigosos por rodovias, considerando apenas os organismos internacionais avaliados neste estudo.

Entretanto, o ATIT e a CAN não dispõem sobre pontos como a definição da base regulamentar a ser observada, os requisitos dos veículos que transportam produtos perigosos, a qualificação do pessoal envolvido na operação de transporte desses produtos e a documentação exigida. Conforme a metodologia exposta no capítulo 3 deste relatório, estes pontos são considerados temas passíveis de harmonização, de modo que suas respectivas propostas de harmonização são apresentadas nos itens seguintes, bem como os impactos previstos para sua incorporação nas instâncias do ATIT e da CAN. Ademais, ressalta-se que, sendo o ATIT vago em relação a estes assuntos, foi buscada uma norma que vigora para a maioria dos seus Estados-Partes, que é o *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos*, firmado no âmbito do Mercosul (2019).

Para além desses temas, aspectos específicos como exigências dos equipamentos de emergência, requisitos para sinalização, requisitos para fabricação e homologação das embalagens, prescrições de transporte para cada classe de risco, entre outros, os países em que ocorre a operação de transporte devem buscar aderência de suas respectivas legislações ao que é disposto no *Livro Laranja* da Organização das Nações Unidas (ONU), sempre com o objetivo de evoluir das versões adotadas em direção à mais recente.

5.4.1. Base regulamentar e classificação de produtos perigosos

Destaca-se, no contexto regional da América do Sul, a necessidade de atualizar as legislações que tratam sobre transporte internacional de produtos perigosos e a importância de instituir um processo frequente de revisão da legislação vigente em sincronia com a edição de novas recomendações da ONU.

Todavia, tanto no âmbito do ATIT quanto da CAN, a base regulamentar e a classificação de produtos perigosos não estão especificadas e nem previstas. Foi identificado que cada país dentro desses organismos utiliza uma versão diferente do *Livro Laranja* da ONU, e essa falta de padronização pode resultar em problemas na operação do transporte de produtos perigosos.

A Tabela 31 apresenta a versão do livro utilizada como base de regulamentação em cada país ou organização analisada.

País/Bloco	Versão da base regulamentar da ONU
ATIT	-
CAN	-
Brasil	ST/SG/AC. 10/1/Rev. 5 e Amendment 1
Argentina	ST/SG/AC. 10/1/Rev.7
Bolívia	Utiliza a classificação do <i>Livro Laranja</i> da ONU. A versão não foi encontrada.
Chile	Utiliza a classificação do <i>Livro Laranja</i> da ONU. A versão não foi encontrada.
Colômbia	ST/SG/AC.10/1/Rev.21 ³⁷
Equador	Utiliza a classificação do <i>Livro Laranja</i> da ONU. A versão não foi encontrada.
Paraguai	ST/SG/AC. 10/1/Rev.7
Peru	ST/SG/AC. 10/1/Rev.2
Uruguai	ST/SG/AC. 10/1/Rev.7
Venezuela	Utiliza a classificação do <i>Livro Laranja</i> da ONU. A versão não foi encontrada.

Tabela 31 – Versão do *Livro Laranja* utilizada como base regulamentar no transporte de produtos perigosos
 Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020d, 2020e, 2020f). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Sobre a base regulamentar e a classificação de produtos perigosos, nas visitas técnicas realizadas aos países no âmbito do TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, não foi citado nenhum problema. Todavia, de forma geral, foi destacada a falta de regulamentação no âmbito do ATIT. Salienta-se, portanto, que essa deficiência traz consigo dificuldades operacionais, justificando a necessidade da padronização de normas. Ressalta-se, entretanto, que as entrevistas técnicas com especialistas da Colômbia e do Equador – Estados-Partes da CAN – não foram realizadas por motivos relacionados a dificuldades de contato com os órgãos responsáveis em tais países e à pandemia de coronavírus em 2020.

5.4.1.1. Proposta de harmonização

Como proposta de harmonização, sugere-se a adoção do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos*, firmado no âmbito do Mercosul (2019, não paginado), que dispõe:

Disposições Gerais

Artigo 2º - O Transporte dos produtos das classes 1 e 7, que figura nos Anexos deste Acordo, e dos resíduos perigosos será regido pelas disposições do presente Acordo e pelas normas específicas estabelecidas por organismos competentes de cada um dos Estados patês.

Artigo 3º - Cada Estado Parte se reserva o direito de proibir a entrada em seu território de qualquer produto perigos, mediante prévia comunicação aos demais Estados Partes.

³⁷ A Colômbia, através do Decreto nº 1.609/2002, estabelece que a lista de mercadorias perigosas utilizada deve ser aquela publicada no *Livro Laranja* da ONU, em sua versão mais recente, não citando uma versão específica. Dessa forma, a versão mais recente encontrada foi a ST/SG/AC.10/1/Rev.21 (COLOMBIA, 2002).

Artigo 4º - As entradas e as saídas de produtos perigosos efetuadas conforme as exigências estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (OMI) e pela organização Internacional de Aviação Civil (OACI) serão aceitas pelos Estados Partes.

Artigo 5º - A Circulação das unidades de transporte com produtos perigosos será regida pelas normas gerais estabelecidas neste Acordo e pelas disposições particulares de cada Estado parte.

Artigo 6º - Para fins de Transporte, os produtos perigosos serão colocadas em embalagens ou equipamentos que:

- a) atendem aos requisitos estabelecidos nas Recomendações das Nações Unidas para o Transporte de Produtos Perigosos;
- b) estejam marcadas e identificados; e
- c) estejam de conformidade com as práticas nacionais que atendam a tais requisitos.

Considerando que o *Livro Laranja* da ONU é atualizado bianualmente, recomenda-se que tais alterações sejam acompanhadas e incorporadas ao ATIT. Ademais, as atualizações são citadas pelo Mercosul, conforme foi estabelecido na LIII Reunião Ordinária do SGT nº 5 “Transporte do Mercosul” (do espanhol – *LIII Reunión Ordinaria del SGT nº 5 “Transporte del Mercosur”*, tradução nossa), nos dias 30 e 31 de maio de 2018, e, com isso, verificou-se a necessidade de incluir, no próximo plano bianual de atividades, uma análise das últimas revisões da regulamentação modelo da ONU e seu impacto sobre o acordo atualizado (REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR”, 2018).

5.4.1.2. Impactos

Considerando a adoção integral do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos* como paradigma de harmonização, propõe-se um protocolo adicional ao ATIT quanto ao transporte de produtos perigosos, contemplando tanto os temas de base regulamentar e a classificação de produtos perigosos, a qualificação do pessoal envolvido, os requisitos dos veículos e a documentação exigida para o transporte, como as respectivas infrações, que deverão ser refletidas mediante alteração do *Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções*.

Em relação à CAN, sugere-se que a organização incorpore os requisitos mínimos de base regulamentar e a classificação de produtos perigosos em sincronia com as recomendações da ONU, por meio de modificações nas normas que dispõem sobre o transporte internacional de produtos perigosos, como a Decisão nº 837/2019, ou edição de novas normativas que contemplem tais requisitos.

5.4.2. Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos

A relevância de uma uniformização quanto aos requisitos dos veículos a serem utilizados para o transporte internacional e à exigência de inspeção veicular, visando à segurança no transporte, é irrefutável. Essa importância se evidencia ao se tratar do transporte

de produtos perigosos, visto que essa atividade pode resultar em graves danos à saúde humana, ao meio ambiente e à segurança pública.

Contudo, tanto no âmbito do ATIT quanto da CAN, os requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos não são previstos. Ainda, as regulamentações nacionais diferem em relação aos itens mínimos de segurança e de vistoria técnica dos veículos, e alguns países adotam certas especificidades na regulação do tema.

A Tabela 32 expõe a situação quanto à presença de regulamentação dos requisitos necessários aos veículos utilizados no transporte de produtos perigosos na legislação de cada organização e de seus Estados-Partes.

País/Bloco	Existência de regulamentação
ATIT	-
CAN	-
Brasil	✓
Argentina	✓
Bolívia	-
Chile	✓
Colômbia	✓
Equador	✓
Paraguai	✓
Peru	✓
Uruguai	✓
Venezuela	-

Tabela 32 – Presença de regulamentação quanto aos requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos

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

Sobre os requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos, nas visitas técnicas realizadas aos países no âmbito do TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, não foi citado nenhum problema. Todavia, de forma geral, foi destacada a falta de regulamentação no âmbito do ATIT. Salienta-se, portanto, que essa deficiência traz consigo dificuldades operacionais, justificando a necessidade da padronização de normas. Ademais, devido a dificuldades de agendamento e à pandemia de coronavírus em 2020, ainda não foram realizadas as entrevistas técnicas com as autoridades de transporte da Colômbia e do Equador.

5.4.2.1. Proposta de harmonização

Como proposta de harmonização para o tema, sugere-se a adoção do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos* vigente no Mercosul (2019), que dispõe:

Dos Veículos e dos Equipamentos

Artigo 3º- O transporte de produtos perigosos só pode ser realizado por veículos e equipamentos de transporte cujas características técnicas e operacionais, estado de conservação, limpeza e descontaminação, garantam condições de segurança compatíveis com os riscos correspondentes aos produtos transportados.

Artigo 4º- Os veículos e equipamentos destinados ao transporte de produtos perigosos embalados ou a granel deverão ser inspecionados periodicamente pela Autoridade Competente, ou por organismos autorizados por tal Autoridade.

1º. Os veículos destinados ao transporte de carga embalada ou a granel de produtos perigosos deverão dispor de um Certificado de Inspeção Técnica Veicular válido, atestando o cumprimento das disposições gerais sobre segurança no trânsito, emitido conforme a normativa vigente no MERCOSUL.

2º. Os veículos e equipamentos destinados ao transporte rodoviário de produtos perigosos a granel deverão dispor de um Certificado de Habilitação específico, emitido pela Autoridade Competente de cada Estado Parte ou por entidade acreditada por tal Autoridade.

3º. Em caso de acidente, avaria ou modificação estrutural, os veículos e equipamentos de transporte referidos no presente Artigo, antes de retomar as operações de transporte, deverão ser inspecionados e ensaiados pela Autoridade Competente ou por organismos acreditados por tal Autoridade.

Artigo 5º- Durante as operações de carga, transporte, descarga, transbordo, limpeza e descontaminação os veículos e equipamentos utilizados no transporte de produtos perigosos deverão portar os rótulos de risco e painéis de segurança correspondentes ao produto perigoso e seu risco, conforme estabelecido no Capítulo 5.3 da Parte 5 do Anexo II do presente Acordo, assim como a Ficha de Emergência descrita no Capítulo 5.4 da Parte 5 do mencionado Anexo.

1º. A sinalização mencionada e a Ficha de Emergência deverão ser retiradas depois da descarga toda vez que os veículos e equipamentos de transporte tenham sido descontaminados e não apresentem resíduos dos produtos perigosos transportados.

2º. Nos casos de veículos e equipamentos de transporte não descontaminados ou que apresentem resíduos de produtos transportados, a sinalização deve ser retirada somente depois de realizadas as operações de limpeza e descontaminação.

3º. Não poderá ser realizado o transporte de produtos perigosos quando houver resíduos dos produtos perigosos aderidos no exterior de um volume, equipamento ou veículo.

Artigo 6º- Os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos deverão portar conjunto de equipamentos para situações de emergência, adequado ao tipo de produto transportado, segundo norma reconhecida internacionalmente, ou segundo as recomendações do fabricante do produto.

Artigo 7º- Os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos deverão portar conjunto de Equipamentos de Proteção Individual - EPIs, para situações de emergência, adequado ao tipo de produto perigoso transportado, para uso do condutor e do restante da tripulação, conforme indicado na Ficha de Informação de Segurança para Produtos Químicos - FISPQ, reconhecida por qualquer dos Estados Partes.

Artigo 8º- Em nenhum caso uma unidade de transporte carregada com produtos perigosos poderá circular com mais de um reboque ou semirreboque (MERCOSUL, 2019, p. I.1-I.2).

Assim, os veículos devem preencher os requisitos do capítulo 5.3 da parte 5 do anexo II do acordo quanto às prescrições particulares para cada classe de produtos perigosos; possuir os rótulos de risco ou os painéis de segurança; portar a Ficha de Emergência; e estar providos de

equipamento para situação de emergência ou de Equipamento de Proteção Individual (EPI), conforme indicado na Ficha de Informação de Segurança para Produtos Químicos (FISPQ).

A harmonização deve conter diretrizes gerais para a padronização da inspeção do transporte de produtos perigosos, o que se recomenda como paradigma dessa ação é a utilização do texto contido na Resolução ANTT nº 5.848/2019:

Art. 11 Os veículos e equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel devem ser certificados e/ou inspecionados, conforme detalhamento a seguir:

I - os equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel devem ser certificados por Organismos de Certificação de Produtos - OCP acreditados pelo Inmetro para a emissão do Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos - CTPP; e

II - os veículos e os equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel devem ser inspecionados por Organismos de Inspeção Acreditados - OIA acreditados pelo Inmetro para a emissão do Certificado de Inspeção Veicular - CIV e do Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos - CIPP, respectivamente.

§1º Os equipamentos de transporte devem portar todos os dispositivos de identificação (placa do fabricante do equipamento, Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, placas de identificação e de inspeção) exigidos, dentro da validade e de acordo com o estabelecido nos regulamentos técnicos do Inmetro.

§2º Os certificados referidos no caput devem ser emitidos com base nas regulamentações específicas do Inmetro (ANTT, 2019b, p. 86).

Complementa-se a padronização dos procedimentos de vistoria dos veículos adotando-se como base a Portaria do Instituto Nacional de Metrologia (Inmetro) nº 457, de 22 de dezembro de 2008 (INMETRO, 2008), e a Portaria Inmetro nº 91, de 31 de março de 2009 (INMETRO, 2009).

Quanto ao organismo responsável por atestar a adequação dos veículos e dos equipamentos ao transporte de produtos perigosos a granel, este pode ser de qualquer país que faça parte do acordo, desde que utilize os procedimentos padrão de vistoria dos veículos e receba autorização do organismo competente de cada nação. Aponta-se, também, a necessidade de que cada país mantenha uma lista atualizada dos organismos que estão aptos a certificar a conformidade dos veículos em seus territórios e que seja compartilhada com os demais países, conforme discutido na Reunião Bilateral Brasil e Argentina dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT (2019), em 21 e 22 de março de 2019, em Foz do Iguaçu.

O *Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos* (CIPP) deve ser um documento de porte obrigatório durante a operação. Propõe-se um documento padronizado e bilíngue, contendo todas as informações necessárias, tais como: dados do proprietário do veículo, informações sobre o veículo, local da inspeção, data e validade. O veículo de transporte a granel também deve ter uma placa de identificação e de inspeção.

5.4.2.2. Impactos

Considerando a incorporação, na íntegra, do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos*, propõe-se um protocolo adicional ao ATIT

quanto ao transporte de produtos perigosos, contemplando tanto o tema de requisitos dos veículos quanto os temas de base regulamentar e de classificação; a qualificação do pessoal envolvido na operação; a documentação exigida; e a estipulação das infrações e das sanções respectivas ou a alteração do *Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções* para inclusão das infrações referentes ao transporte de produtos perigosos.

Em relação à CAN, sugere-se, de forma análoga, que a organização incorpore a sua legislação as harmonizações sugeridas para os requisitos dos veículos, que não são contempladas atualmente, padronizando, assim, as normas entre os Estados-Partes.

5.4.3. Qualificação do pessoal envolvido na operação de transporte de produtos perigosos

Tanto no ATIT como no arcabouço legislativo da CAN, não foram identificadas normativas em relação à qualificação do pessoal envolvido na operação de transporte de produtos perigosos. Considerando a modalidade de transporte internacional, tais exigências são importantes para aferir maior segurança às operações envolvendo produtos perigosos. As exigências são previstas de forma específica por cada país que compõe o ATIT e a CAN, como evidenciado na Tabela 32.

País/Bloco	Exigência de treinamento
ATIT	-
CAN	-
Brasil	✓
Argentina	✓
Bolívia	-
Chile	✓
Colômbia	✓
Equador	✓
Paraguai	✓
Peru	✓
Uruguai	✓
Venezuela	✓

Tabela 33 – Exigência de treinamento para o transporte de produtos perigosos

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

Conforme apontado na *Atualização do Relatório de Harmonização – Volume 4 – Produtos perigosos* (ANTT, 2020f), dos países que demandam capacitação, existem divergências quanto ao conteúdo e à carga horária dos cursos, e apenas a Bolívia não apresenta exigência de capacitação na legislação.

5.4.3.1. Proposta de harmonização

Como proposta de harmonização para o tema, seria possível adotar como base o *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos* vigente no

Mercosul (2019). Especificamente em relação à qualificação do pessoal envolvido no transporte de produtos perigosos, o anexo I, seção I, subseção V dispõe:

Do Pessoal Envolvido na Operação de Transporte

Artigo 22º- O transportador, antes de mobilizar o veículo, deve assegurar-se de que este esteja em condições adequadas ao transporte para o qual é destinado, conforme regulamentação das autoridades competentes, e com especial atenção para o tanque, carroceria e demais dispositivos que possam afetar a segurança da carga transportada.

Artigo 23º - O condutor de veículo utilizado no transporte de produtos perigosos, além das qualificações e habilitações previstas nas respectivas legislações de trânsito de cada Estado Parte, ou em Acordo comum, deverá ter sido aprovado em curso de capacitação específico para o transporte rodoviário de produtos perigosos, assim como nos cursos de atualização periódicos, conforme programa estabelecido neste Acordo.

Parágrafo único. O expedidor, além de exigir que o condutor porte documento comprobatório referente ao curso mencionado, deve orientá-lo quanto aos riscos correspondentes aos produtos embarcados e aos cuidados a serem observados durante o transporte.

Artigo 24º- O condutor, durante a viagem, é o responsável pela guarda, conservação e bom uso dos equipamentos e acessórios do veículo, inclusive os exigidos em função da natureza específica dos produtos transportados.

Parágrafo único. O condutor deve examinar regularmente em um lugar adequado as condições gerais do veículo, verificando, inclusive, a existência de vazamento, o grau de aquecimento, o estado de uso dos pneus e as demais condições do conjunto transportador.

Artigo 25º- O condutor deve interromper a viagem em lugar seguro e entrar em contato, pelo meio mais rápido possível, com o transportador e com as autoridades ou entidades cujos telefones constem na documentação de transporte, quando ocorrerem alterações nas condições de partida capazes de colocar em risco a segurança das pessoas, bens ou meio ambiente.

Artigo 26º- As operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos perigosos devem ser realizadas atendendo às normas e instruções de segurança e saúde do trabalho, estabelecidas pelas Autoridades Competentes de cada Estado Parte.

Artigo 27º - O condutor do veículo e o resto da tripulação deverão utilizar os equipamentos de proteção individual que tenham sido prescritos para cada uma das diferentes etapas da operação de transporte, conforme indicado na normativa de cada Estado Parte, incluindo a circulação do veículo e a manipulação da carga.

Artigo 28º- O pessoal que participar das operações de carregamento, descarregamento ou transbordo de produtos perigosos a granel deve receber treinamento específico (MERCOSUL, 2019, p. I.5).

Quanto ao conteúdo e à carga horária do curso de capacitação, o apêndice II do anexo I do acordo (MERCOSUL, 2019) aborda o programa de capacitação de profissionais encarregados pelo transporte rodoviário de produtos perigosos.

PROGRAMA DE CAPACITAÇÃO DE PROFISSIONAIS ENCARREGADOS PELO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PRODUTOS PERIGOSOS

1 – Das Disposições Preliminares

1.1 Os condutores de veículos utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos devem possuir um certificado de capacitação emitido pela Autoridade Competente de qualquer um dos Estados Partes, ou por entidade por ela designada, atestando que recebeu formação adequada sobre as exigências especiais necessárias para o desempenho de sua atividade.

1.2 Em intervalos de 5 (cinco) anos, o condutor deverá receber capacitação complementar que o proporcione formação atualizada sobre o transporte de produtos perigosos.

1.3 Fica isento de possuir o certificado de capacitação o condutor que transporte produtos perigosos em quantidades limitadas, nos termos do Anexo II do Acordo.

2 – Dos Objetivos

2.1 O curso de capacitação terá como objetivo dar ao condutor condições para:

- transportar produtos perigosos com segurança, de maneira a preservar sua integridade física e de terceiros, evitar danos a carga e ao veículo, além de contribuir com a proteção ao meio ambiente; e
- conhecer os procedimentos de segurança preventivos e os aplicáveis em caso de emergência.

3- Requisitos para os condutores

3.1 Para receber a capacitação, o condutor deve ter habilitação vigente expedida pela autoridade competente para a condução de veículos de transporte de cargas, de acordo com as categorias de habilitações estabelecidas nas normativas internas de cada Estado Parte.

3.2 O condutor não deverá estar com o direito de conduzir veículos suspenso.

1 Do programa básico do curso

O programa mínimo de formação deverá ter uma carga horária mínima de 35 (trinta e cinco) horas efetivas, as quais poderão ser realizadas na modalidade presencial ou virtual, ou por uma combinação delas. Compreenderá os seguintes assuntos:

3.1 Direção defensiva

- Como evitar colisões
- Como ultrapassar e ser ultrapassado

3.2 Prevenção de incêndio

3.3 Elementos básicos sobre a legislação

- Produtos perigosos, conceitos
- Análise e interpretação da legislação e normas
- Acondicionamento e compatibilidade
- Responsabilidade do condutor
- Documentação exigida
- Infrações e penalidades
- Outros aspetos da legislação.

3.4 Transporte e Manipulação de Produtos Perigosos

- Classificação dos Produtos Perigosos, conceitos e simbologia
- Explosivos (Classe 1)
- Gases (Classe 2)
- Líquidos Inflamáveis (Classe 3) e produtos transportados em temperaturas elevadas
- Produtos da Classe 4
- Substâncias Oxidantes e Peróxidos Orgânicos (Classe 5)
- Substâncias Tóxicas e Substâncias Infectantes (Classe 6)
- Material Radioativo (Classe 7)
- Corrosivos (Classe 8)
- Produtos perigosos diversos (Classe 9).
- Comportamento em caso de emergências: medidas de proteção, de alerta e de socorro a serem realizadas pelo condutor.

4 - Da Habilitação

4.1 O condutor que desejar obter o certificado de capacitação demonstrará seus conhecimentos em prova escrita consistente em 20 (vinte) perguntas de múltipla escolha, no mínimo.

4.2 Será fornecido documento que comprove a capacitação aos condutores que alcançarem um mínimo de aprovação de 70% (setenta por cento) no curso, conforme critérios estabelecidos pela autoridade competente de cada Estado Parte.

4.3 As provas avaliativas serão realizadas somente na modalidade presencial.

5 - Da capacitação complementar

O programa mínimo de capacitação complementar, especificado no item 1.2 deste Apêndice, terá uma carga horária mínima de 13 (treze) horas efetivas e compreenderá os seguintes assuntos:

5.1 – Programa

a) Direção defensiva

- Reforço de conceitos; e
- Estudo de casos

b) Prevenção de incêndio

c) Transporte e manipulação de produtos perigosos

- Reforço de conceito;
- Comportamento em caso de emergência; e
- Estudo de casos

d) Atualização da legislação.

5.2 - O condutor que desejar renovar seu certificado de capacitação será avaliado por meio de prova escrita, contendo 20 (vinte) perguntas de múltipla escolha, no mínimo.

5.3 - Terá o certificado de capacitação renovado o condutor que obtiver um rendimento mínimo de 70% (setenta por cento) no curso, conforme critérios estabelecidos pela autoridade competente de cada Estado Parte.

5.4 - Poderá ser isento, se assim disposto pela Autoridade Competente do Estado Parte, de participar do curso de capacitação complementar, o condutor que, submetido a prova prevista no item 5.2, obtenha o rendimento mínimo indicado. Caso não atinja o rendimento mínimo exigido, deverá assistir ao curso.

6. Da capacitação dos tripulantes não condutores

6.1 Os acompanhantes dos condutores de veículos de transporte rodoviário de produtos perigosos devem possuir um certificado de capacitação expedido de acordo com o disposto em normativa interna de cada Estado Parte atestando que recebeu formação sobre as exigências especiais necessárias para o desempenho específico de sua atividade, obtendo uma avaliação favorável de sua capacitação, e que foi considerado apto para a realização da mesma.

A capacitação a que se refere o parágrafo anterior compreenderá os seguintes assuntos:

- As características de periculosidade do produto a transportar.
- Identificação de produtos perigosos, símbolos de manuseio e sinalização dos veículos.
- Os métodos e procedimentos para evitar acidentes, como o emprego adequado dos equipamentos para manipulação dos volumes e os métodos adequados de estiva dos produtos perigosos.
- Os equipamentos de proteção individual exigidos durante as operações de transporte.
- Comportamento em caso de emergência: medidas de proteção, de alerta e de socorro a serem realizadas pelo acompanhante: utilização dos meios para a prevenção de incêndios.
- Carregamento e descarregamento de produtos perigosos (MERCOSUL, 2019, p. I.32-I.34).

Cumprido mencionar, ainda, o item 6.3 do anexo II da Resolução Contran nº 168, de 14 de dezembro de 2005, que detalha a estrutura curricular básica, a abordagem didático-pedagógica e as disposições gerais do curso para condutores de veículos de transporte de produtos perigosos no Brasil (CONTRAN, 2005). A referida norma, alterada pela Resolução Contran nº 778/2019 (CONTRAN, 2019), devido a sua completude e seu detalhamento, pode ser usada como referência para a harmonização do tema.

5.4.3.2. Impactos

Para as divergências de conteúdo e de carga horária dos cursos de capacitação, recomenda-se a incorporação de regulação do tema através de protocolo adicional ao ATIT.

Quanto à CAN, propõe-se, de forma análoga, que a organização incorpore a sua legislação as harmonizações sugeridas para a qualificação do pessoal envolvido na operação de transporte de produtos perigosos, visto que a comunidade não apresenta nenhuma regulamentação sobre o tema.

5.4.4. Documentação exigida no transporte de produtos perigosos

A Tabela 34 apresenta a relação de documentos prevista como de porte obrigatório ao transporte de produtos perigosos para cada organização em estudo e seus Estados-Partes. Convém ressaltar que as nomenclaturas dos documentos utilizados por cada país diferem.

Documento	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Colômbia	Equador	Paraguai	Peru	Uruguai
Documento para o transporte terrestre de produtos perigosos, emitido pelo expedidor	X	X	-	X	-	X	X	X	X
Documento de registro nacional para o transporte de mercadorias perigosas	-	-	-	-	X	-	-	-	-
Instruções escritas, para o caso de qualquer acidente	X	X	X	X	X	X	X	X	X
No caso de transporte rodoviário de produtos a granel, os originais dos CIPPs	X	X	-	-	-	-	X	-	X
Documento que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, o <i>Certificado de Inspeção Veicular (CIV)</i>	X	X	-	-	X	X	X	X	X
Original do documento que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor de veículo empregado no transporte rodoviário de produtos perigosos	X	X	-	-	X	X	X	X	X
Identificação, incluindo fotografia, de cada membro da tripulação	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Certificado de habilitação para o transporte de produtos perigosos	-	-	X	-	X	-	-	-	-
Licença de importação de produtos químicos tóxicos	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabela 34 – Documentos de porte obrigatório para o transporte de produtos perigosos

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

5.4.4.1. Proposta de harmonização

Para a harmonização do tema, propõe-se adotar como base o *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação de Transporte de Produtos Perigosos* vigente no Mercosul (2019). Especificamente para a padronização dos documentos de porte obrigatório ao transporte de produtos perigosos, cita-se a lista contida no art. 29, capítulo II, subseção VI (da documentação) do anexo I:

- I. Originais do CIV e do Certificado de Habilitação Específico, no caso de veículos e de equipamentos de transporte a granel.
- II. Documento com as informações sobre os produtos perigosos transportados e a Declaração do Expedidor. Esta última deve indicar que os produtos estão devidamente acondicionados e estivados, de modo a suportar os riscos das etapas de tal operação de transporte, e que atendem todas às disposições estabelecidas no acordo.
- III. Ficha de emergência, emitida pelo expedidor.
- IV. Autorização (ou licença) emitida pela autoridade competente para expedições de produtos perigosos.
- V. Original do documento que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor de veículo empregado no transporte rodoviário de produtos perigosos.

Além disso, vale ressaltar que as documentações devem estar nos termos estabelecidos pelo anexo II do acordo e que o CIV é obrigatório tanto para os veículos destinados para o transporte de carga embalada quanto a granel. Nesse sentido, a parte 5 do anexo II do acordo (MERCOSUL, 2019), mais especificamente o capítulo 5.4, apresenta informações complementares e detalhes referentes aos itens necessários ao documento de transporte e às instruções escritas (também conhecidas como fichas de emergência). No que se refere a esse documento, possui

relevância também a Reunião Técnica Preparatória da LV Reunião Ordinária do SGT nº 5 “Transporte”, em 28 e 29 de maio de 2019, na qual foi aprovada, através do anexo VII, a *Ficha de Intervenção em caso de Emergência para o Transporte Rodoviário de Mercadorias Perigosas no Mercosul* (do espanhol – *Ficha de Intervención en caso de Emergencia para el Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas en el Mercosur*, tradução nossa) (REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 2019). Além disso, na Reunião da Comissão sobre Transporte de Produtos Perigosos (CPP), de 18 e 19 de setembro de 2019, a delegação argentina apresentou uma nova versão da Ficha de Emergência, levando em consideração os apontamentos realizados nas reuniões anteriores e tendo como base a Norma Brasileira (NBR) 7503:2019 (MERCOSUL, 2019b).

Sendo assim, especificamente em relação às instruções escritas, o acordo (MERCOSUL, 2019a) somente evidencia as informações que deverão ser contempladas, de forma que, em reuniões recentes do SGT nº 5, buscou-se criar um modelo para tal documento, a fim de promover sua harmonização, sendo este baseado na NBR 7503:2005 (ABNT, 2005). Dessa forma, propõe-se a utilização, na harmonização, da NBR 7503:2005, que trata do transporte terrestre de produtos perigosos, detalhando a ficha de emergência e o envelope, com suas características, suas dimensões e sua forma de preenchimento (ABNT, 2005).

5.4.4.2. Impactos

Os documentos necessários são reflexos do que exige a regulamentação. Considerando a adoção integral do *Acordo de Alcance Parcial Para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos* como harmonização, propõe-se um protocolo adicional ao ATIT quanto ao transporte de produtos perigosos, contemplando tanto os temas de base regulamentar, a classificação e a qualificação do pessoal envolvido quanto os requisitos dos veículos, a documentação exigida e as infrações e as sanções respectivas que, alternativamente, poderão ser incorporadas ao *Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções*.

Em relação à CAN, indica-se que a organização eleja e incorpore a sua legislação a documentação essencial para o transporte internacional de produtos perigosos, exposta no início da subseção 5.4.4.

5.4.5. Conclusão parcial

Nesta seção, foram apresentadas as propostas de harmonização em relação aos produtos perigosos e seus subtemas harmonizáveis, conforme a metodologia adotada neste estudo. Para cada subtema, foram evidenciadas as posições do ATIT e da CAN e, posteriormente, os subtemas foram analisados em duas seções: proposta de harmonização e impactos sobre o ATIT e a CAN.

No que se refere ao tema geral de produtos perigosos, a CAN o aborda de maneira mais completa, baseando-se na Decisão nº 837/2019, ao passo que o ATIT trata sucintamente o tópico, em seu art. 8º.

Já em meio aos subtemas analisados, observou-se que tanto o ATIT como a CAN não preveem nenhum dos temas harmonizáveis desta seção, de modo que, para uma harmonização completa destes, os organismos avaliados não se constituem como legislação-base para

nenhuma das propostas. Consequentemente, urge a complementação de seus respectivos arcabouços legais para adequação às harmonizações propostas.

A Tabela 35 apresenta a comparação entre as normas que tratam dos temas relativos aos produtos perigosos, a partir da legislação-base.

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Base regulamentar e classificação de produtos perigoso	-	-
Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos	-	-
Qualificação do pessoal envolvido na operação de transporte de produtos perigosos	-	-
Documentação exigida no transporte de produtos perigosos	-	-

Legenda	
	Legislação-base para a harmonização
	Legislação similar à legislação-base para a harmonização
	Legislação divergente em relação à legislação-base para a harmonização
	Não aborda a temática na legislação

Tabela 35 – Tabela de comparação de produtos perigosos
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

5.5. INFRAÇÕES E SANÇÕES

O ATIT aborda intensamente o tema da regulação das bases gerais para o transporte internacional de cargas e passageiros aplicáveis aos países signatários, e o *Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções* ao ATIT (BRASIL, 2005) faz uma grande interpretação sobre infrações e sanções.

Segundo o art. 34 inciso I do ATIT, as denúncias e a aplicação de sanções aos atos e às omissões contrários às leis e aos seus regulamentos serão resolvidas ou aplicadas pelo país signatário, cujo território os fatos ocorreram, de acordo com seu regime legal, independentemente da jurisdição a que pertença à empresa afetada ou por intermédio das queixas ou das denúncias que tiverem sido apresentadas (BRASIL, 1990b).

As penalidades deverão ser graduais e de aplicação ponderada às infrações, mantendo-se a maior equivalência possível em todos os países signatários, podendo chegar à suspensão ou ao cancelamento da licença, conforme exposto no art. 34 inciso II do ATIT (BRASIL, 1990b).

Já de acordo com o *Segundo Protocolo Adicional* ao ATIT (BRASIL, 2005), as empresas que realizam transporte internacional terrestre terão responsabilidade quando a infração aos seus deveres ou às suas obrigações for suscetível à aplicação de uma medida disciplinar, que deverá ser imposta mediante o processo administrativo que permita sua defesa. Sendo assim, um tipo infracional previsto pela norma regulamentadora é obrigatório para a aplicação da sanção.

O capítulo I do documento estabelece que os órgãos de aplicação de sanções de cada nação levarão o nome do órgão fiscalizador, as normas e os procedimentos vinculados à aplicação de sanções e ao direito de defesa ao conhecimento dos homólogos de outros Estados-Partes, com o objetivo de difundir-los entre os transportadores internacionais autorizados (BRASIL, 2005).

O capítulo II trata sobre infrações e suas classificações, incluindo infrações gravíssimas, graves, médias e leves relativas às cargas e aos passageiros. O art. 6º define as seguintes sanções: multa de acordo com a gravidade da infração, suspensão ou revogação da licença. Esse mesmo artigo também discorre sobre a aplicação das sanções segundo os critérios de autoridade e a necessidade de comunicação ao organismo competente do país, que outorgou a Licença Originária em casos de infrações gravíssimas. Esse órgão condiciona que nenhum veículo habilitado, com a documentação em ordem, multado sob suposta infração às disposições derivadas do acordo, poderá ser retido sob pretexto do pagamento de sanção correspondente (BRASIL, 2005).

Os arts. 7º, 8º, 9º e 10 também abordam o tema de sanções, sendo elas, respectivamente:

- » Caso uma empresa reincida em infração de um mesmo grau dentro do período de um ano, será aplicada uma sanção do grau seguinte.
- » Se houver uma segunda infração gravíssima no mesmo período, a empresa terá a Licença Complementar suspensa por um período de 180 dias.
- » Na hipótese de, em um período de 24 meses, a empresa ter sido penalizada em duas oportunidades com a suspensão prevista no art. anterior, será penalizada com a revogação da Licença Complementar. Essa não poderá realizar atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito pelo prazo de cinco anos.
- » Se a empresa for penalizada duas vezes por efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizada (art. 2º, a, I e b, I), em um intervalo de 24 meses, será penalizada com a revogação da Licença Complementar e não poderá realizar atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito por cinco anos, contados a partir da notificação da sanção revogatória (BRASIL, 2005).

De maneira geral, destaca-se que são extraídas as infrações mais relevantes a serem consideradas e ponderadas na legislação nacional de cada país signatário, advindas do *Segundo Protocolo Adicional*, relativo ao transporte. Esse processo vale tanto para o transporte de passageiros quanto para o transporte de cargas.

Já no âmbito CAN, é possível destacar as três principais decisões que abordam o tema de infrações e sanções no transporte internacional: a Decisão CAN nº 398/1997, que versa sobre o transporte internacional de passageiros por rodovia; a Decisão CAN nº 467/1999, relativa ao transporte internacional de cargas; e a Resolução CAN nº 617/2005, que dispõe sobre o trânsito aduaneiro comunitário na sub-região.

No que tange ao transporte internacional de passageiros, a Decisão CAN nº 398/1997 determina uma série de procedimentos a serem adotados relativos às condições de transporte, aos documentos, às autorizações, à tripulação, aos aspectos aduaneiros e migratórios, aos contratos etc. Todavia, essa decisão não classifica as infrações em níveis e tampouco especifica as sanções aplicadas no caso de descumprimento dos procedimentos nela previstos (CAN, 1997a).

Já a Decisão CAN nº 467/1999, que aborda o tema de transporte internacional rodoviário de cargas em seu art. 3º, estabelece que as sanções aplicáveis sobre esse são: advertência escrita, suspensão e cancelamento de autorizações. Ainda, no art. 4º, são classificadas as infrações em leves, graves e gravíssimas. Além disso, o art. 5º prevê que na aplicação de sanções será levado em conta a gravidade do acontecimento, sua incidência na

prestação do serviço, as circunstâncias que o rodeiam e os antecedentes do infrator. Por fim, o art. 9º indica que:

- » Infrações gravíssimas causam o cancelamento de autorizações.
- » Infrações graves causam a suspensão de autorizações por um período de 30 a 180 dias corridos.
- » Infrações leves causam, na primeira ocorrência, advertência escrita, e na segunda, suspensão de autorizações por um período de dez a 29 dias corridos (CAN, 1999).

No que se refere ao trânsito aduaneiro, a Decisão CAN nº 617/2005 aborda sobre infrações e sanções em seu capítulo X. O art. 56 contempla o tema de infrações, e os arts. 57, 58 e 59, na segunda seção, definem o regime de sanções. No art. 57 fica estabelecido que as sanções aplicáveis ao trânsito aduaneiro poderão ser pecuniárias, de suspensão ou de cancelamento da autorização para o exercício de trânsito aduaneiro comunitário, conforme a regulamentação a ser emitida pela Secretaria Geral da CAN a esse respeito. Já o procedimento aplicável sobre a imposição das sanções e das cobranças é regido de acordo com a legislação interna de cada Estado-Parte (CAN, 2005).

Nesse sentido, é possível afirmar que a aplicação das sanções é realizada de acordo com a legislação sobre o tema no país em que a infração ocorre, não cabendo harmonização nesse caso. Em relação à definição dos graus de infração e gradatividade na aplicação de sanções, os itens a seguir trazem as propostas de harmonização para o transporte de passageiros, cargas e produtos perigosos. Além disso, é apresentada também uma análise quanto à fiscalização nas aduanas.

5.5.1. Transporte de passageiros

O capítulo II do *Segundo Protocolo Adicional* ao ATIT (BRASIL, 2005) enumera, de acordo com sua gravidade, as seguintes infrações na operação de transporte internacional de passageiros:

- » Gravíssimas (multa de US\$ 4.000,00):

- Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.
- Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.
- Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.
- Não possuir seguros vigentes.
- Não prestar assistência aos passageiros e à tripulação, em caso de acidente ou interrupção da viagem (BRASIL, 2005, p. 2).

- » Graves (multa de US\$ 2.000,00):

- Efetuar transporte por cruzamentos de fronteira não autorizados.
- Efetuar o transporte sem ter credenciado representante legal ou credenciá-lo com dados falsos.

Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.

Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.

Realizar um serviço diferente do autorizado.

Efetuar transporte com veículos não habilitados.

Negar-se a transportar passageiros e bagagem sem justificativa.

Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.

Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios.

Negar embarque ou desembarque de passageiros, nos locais acordados, sem justificativa.

Suspender um serviço autorizado, exceto em caso de força maior.

Transportar passageiros em número superior à capacidade autorizada para o veículo, exceto em caso de auxílio (BRASIL, 2005, p. 2).

» Médias (multa de US\$ 1.000,00):

Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade competente.

Não iniciar o serviço autorizado no prazo de 90 dias, contados da data de obtenção das correspondentes licenças.

Não cumprir os horários de início do serviço e/ou alterá-los sem causa justificada.

Não proceder à devolução total ou parcial de quantias pagas para serviços que forem suspensos antes de seu início ou interrompidos durante sua prestação por causas alheias à vontade dos usuários.

Não proceder à devolução do valor das passagens adquiridas com antecipação, de acordo com as disposições vigentes em cada país.

Não indenizar deterioração ou perda total ou parcial de bagagem, volumes ou encomendas, de acordo com as disposições vigentes de cada país (BRASIL, 2005, p. 2).

» Leves (multa de US\$ 200,00):

Não informar o transporte efetuado nos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.

Não entregar comprovante pelo transporte de bagagem.

Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório.

Não contar com Sistema de Atendimento de Reclamações nos locais de venda de passagens ou nos terminais.

Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo.

Não enviar dados referentes às exigências previstas no Acordo, solicitados pela autoridade do País de origem, de destino e/ou de trânsito, ou enviá-los fora de prazo (BRASIL, 2005, p. 2).

Já no âmbito da CAN, a Decisão CAN nº 398/1997 dispõe sobre uma série de procedimentos a serem seguidos no transporte internacional de passageiros por rodovia. Embora os procedimentos previstos não estejam classificados em níveis específicos de infrações ou sanções, a decisão faz entender que seu descumprimento constitui delito a ser tratado pelas normativas internacionais e domésticas cabíveis, ou, ainda, pelos contratos ligados ao fato (CAN, 1997a).

Cabe destacar algumas das normas estabelecidas pela decisão:

- » Art. 69: a tripulação dos veículos habilitados não poderá exercer em Estado-Parte distinto de sua nacionalidade ou residência nenhuma outra atividade remunerada, com exceção do transporte que se encontre realizando.
- » Art. 154: a oferta ao público de serviço de transporte internacional que se realize por trâmites nacionais será considerada propaganda enganosa, estando sujeita às sanções previstas na legislação doméstica do Estado-Parte respectivo (CAN, 1997a).

Além disso, quanto às condições de transporte, estabelece que:

Artigo 112.- O transportador autorizado não deverá transportar:

- a) Pessoas que ao momento de embarcar ou durante a viagem se encontrem em condições físicas ou psíquicas anormais que poderiam alterar a ordem ou a segurança do transporte, ou sob efeito de bebidas alcoólicas ou de substâncias narcóticas.
- b) Animais e objetos que incomodem ou constituam perigo para os passageiros ou tripulação.
- c) Pessoas que portem armas, munições, explosivos, substâncias químicas ou inflamáveis (CAN, 1997, p. 21, tradução nossa).

Por fim, o art. 126 define que, caso os veículos habilitados que ingressem temporariamente no território de outro País-Membro não saiam dentro do prazo estabelecido, o qual é inicialmente de 30 dias, o transportador autorizado estará sujeito às sanções domésticas cabíveis. Na sequência, o art. 127 impõe que, estabelecida a responsabilidade do transportador autorizado, este deverá pagar à aduana, dentro do prazo fixado, os gravames, as taxas e as sanções pecuniárias que lhe sejam impostas, seguindo-se a apreender e alienar o veículo ou a fazer uso da garantia econômica, de acordo com a legislação nacional (CAN, 1997a).

5.5.1.1. Proposta de harmonização

Como visto nas análises feitas nos relatórios comparativos, os processos de aplicação de sanções relativas ao transporte internacional de passageiros variam significativamente de um país para outro, mesmo entre aqueles membros de um mesmo organismo internacional. No entanto, entende-se que a classificação das infrações quanto ao seu grau de gravidade, bem como a gradatividade das sanções pode ser normatizada de forma comum entre o ATIT e a CAN.

Assim, considerando a ausência de regulamentação por parte da CAN sobre os graus de gravidade das infrações, propõe-se a adoção da classificação de infrações apresentada no capítulo II do *Segundo Protocolo Adicional* ao ATIT como parâmetro, conforme detalhado anteriormente. Quanto à gradatividade das sanções, a definição apresentada nos arts. 7º a 10 do referido capítulo mostra-se mais completa e clara, de modo que se sugere a sua adoção pela CAN.

5.5.1.2. Impactos

Em relação à CAN, sugere-se que a organização incorpore a definição e a classificação das infrações conforme os graus de gravidade impostos no *Segundo Protocolo Adicional* ao ATIT, assim como a gradatividade das sanções, revisitando a Decisão CAN nº 398/1997.

5.5.2. Transporte de cargas

O capítulo II do *Segundo Protocolo Adicional* do ATIT, de 2005, enumera, de acordo com a gravidade, as seguintes infrações na operação de transporte internacional de cargas:

» Gravíssimas (multa de US\$ 4.000,00):

- Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.
- Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.
- Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.
- Não possuir seguros vigentes de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados (BRASIL, 2005, p. 2).

» Graves (multa de US\$ 2.000,00):

- Efetuar transporte por Pontos de Fronteira não autorizados.
- Efetuar transporte sem ter credenciado representante legal ou credenciá-lo com dados falsos.
- Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.
- Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.
- Realizar um serviço diferente do autorizado.
- Efetuar transporte com veículos não habilitados.
- Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram.
- Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.
- Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios (BRASIL, 2005, p. 2).

» Médias (multa de US\$ 1.000,00):

Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente.

Não possuir seguro vigente de responsabilidade civil por danos à carga transportada. (BRASIL, 2005, p. 2).

» Leves (multa de US\$ 200,00):

Não informar o transporte efetuado dentro dos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.

Não enviar dados referentes às exigências previstas no Acordo, solicitados pela autoridade do país de origem, de destino e/ou de trânsito, ou enviá-los fora de prazo.

Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório (BRASIL, 2005, p. 2).

Ainda nesse sentido, cabe destacar que, na XXI Reunião da Comissão de Seguimento do ATIT, em maio de 2019, discutiu-se sobre a proposta boliviana, encaminhada à Secretaria Geral da ALADI, de incluir ao *Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções* a infração gravíssima de realizar trânsito até um País-Membro sem chegar à aduana de destino, salvo casos devidamente justificados, como consta no Anexo III da ata da reunião. A justificativa boliviana foi de que há diversos casos em que empresas com autorizações ocasionais entram no país e nunca se apresentam na aduana declarada, retornando ao seu país por rotas não autorizadas. Decidiu-se, entretanto, que a análise da questão será realizada no próximo encontro da comissão (REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO [...], 2019).

Já no âmbito da CAN, o tema é regido pela Decisão CAN nº 467/1999. No capítulo II, as infrações são classificadas como:

» Gravíssimas (cancelamento de autorizações):

1. Efetuar operações de transporte internacional por conta própria mediante retribuição, ou que os bens a serem transportados não sejam de sua propriedade ou para seu consumo ou transformação.
2. Efetuar transporte local em um País-Membro diferente do de sua origem.
3. Efetuar transporte internacional de mercadorias por rodovia com veículos não habilitados, salvo o previsto pelo art. 74 da Decisão nº 399.
4. O uso ilegal dos documentos de transporte internacional de mercadorias.
5. Apresentar documentos de transporte internacional falsos ou que contenham informação falsa.
6. Realizar transporte internacional de mercadorias por rodovia com o Certificado de Habilitação de outro veículo (CAN, 1999, não paginado, tradução nossa).

» Graves (suspensão de autorizações por um período de 30 a 180 dias corridos):

1. Efetuar transporte internacional de mercadorias por rodovia utilizando vias ou cruzamentos de fronteira não autorizados.

2. Realizar operações de transporte internacional de mercadorias por rodovia sem possuir o Contrato Andino de Seguro de Responsabilidade Civil e Anexo de Acidentes Corporais para Tripulantes, ou com ele vencido.
3. Não credenciar frente aos organismos nacionais competentes de transporte o representante legal da empresa com seu nome, domicílio e telefone.
4. Efetuar transporte de mercadorias sem que conste na Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC), salvo força maior ou caso fortuito.
5. Prestar o serviço de transporte internacional de mercadorias por rodovia ultrapassando o limite de pesos e dimensões dos veículos acordado pelos Países-Membros.
6. Efetuar transporte internacional de mercadorias por rodovia sem portar as autorizações especiais para as mercadorias perigosas, assim como para as cargas que por suas dimensões e pesos as requeiram.
7. Efetuar transporte internacional de mercadorias sem estar amparado pela CPIC, pelo Manifesto Internacional de Carga (MIC) ou pela Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTAI); neste último caso, quando se trate de uma operação realizada sob o regime de trânsito aduaneiro internacional.
8. Apresentar CPIC e MIC com dados contraditórios.
9. Realizar transporte internacional de mercadorias por rodovia com o Certificado de Habilitação vencido ou com informação contraditória.
10. Prestar o serviço de transporte complementar de encomendas e pacotes postais.
11. Efetuar transporte local em seu próprio país com veículos de matrícula estrangeira (CAN, 1999, não paginado, tradução nossa).

» Leves (advertência escrita na primeira ocorrência e suspensão de autorizações por um período de dez a 29 dias corridos na segunda):

1. Não notificar ao órgão nacional competente de transporte as reformas que se introduzam nos estatutos da empresa e que afetem o Certificado de Idoneidade.
2. Realizar operações de transporte internacional sem portar o original do Certificado de Habilitação.
3. Não comprovar a realização dos programas de capacitação permanente aos tripulantes dos veículos habilitados.
4. Suspender o serviço de transporte internacional de mercadorias por rodovia sem comunicar ao órgão nacional competente de transporte do país de origem com quinze (15) dias corridos de antecedência.
5. Não apresentar às autoridades nacionais competentes de transporte a informação necessária para a elaboração da estatística semestral relativa às mercadorias transportadas e viagens efetuadas (CAN, 1999, não paginado, tradução nossa).

5.5.2.1. Proposta de harmonização

Como visto nas análises feitas nos relatórios comparativos, os processos de aplicação de sanções relativas ao transporte internacional de cargas variam significativamente de um país para outro, mesmo entre aqueles membros de um mesmo organismo internacional. No entanto, entende-se que a classificação das infrações quanto ao seu grau de gravidade, bem como a gradatividade das sanções pode ser normatizada de forma comum entre o ATIT e a CAN.

Identifica-se, através da análise apresentada no item anterior, que o *Segundo Protocolo Adicional* ao ATIT trata do tema de maneira mais clara e precisa em comparação às normativas presentes na CAN, de modo que se considera o Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções como a melhor prática para harmonização da classificação de infrações relacionadas ao transporte de cargas. Tal como para o transporte de passageiros, considera-se que a definição apresentada nos arts. 7º a 10 do capítulo II do referido protocolo sobre a gradatividade das sanções é mais completa e clara, sugerindo-se a sua adoção pela CAN.

5.5.2.2. Impactos

Em relação à CAN, sugere-se que a organização incorpore a definição e a classificação das infrações conforme os graus de gravidade impostos no *Segundo Protocolo Adicional* ao ATIT, assim como a gradatividade das sanções, revisitando a Decisão CAN nº 467/1999.

5.5.3. Transporte de produtos perigosos

O ATIT não dispõe sobre infrações ligadas especificamente ao transporte de produtos perigosos. No âmbito da CAN, verifica-se uma série de disposições a serem cumpridas no que concerne à documentação exigida no transporte desse tipo de produto, contidas na Decisão CAN nº 837/2019, a qual abrange temas como condições de transporte, autorizações necessárias, características do contrato, entre outros aspectos do transporte de cargas. Além disso, o item 6 do art. 6º da Decisão CAN nº 467/1999, que define as infrações e o regime de sanções para o transporte rodoviário de cargas, classifica o transporte internacional de mercadorias sem o porte das autorizações especiais para produtos perigosos como uma infração grave, cuja sanção é a suspensão das autorizações de transporte por um período de 30 a 180 dias corridos (CAN, 1999, 2019).

5.5.3.1. Proposta de harmonização

Tendo em vista que o ATIT não dispõe sobre infrações e sanções relacionadas especificamente ao transporte de produtos perigosos, as normativas presentes na CAN mostram-se mais completas.

É importante destacar, no entanto, a iniciativa no âmbito do Mercosul, com a Decisão nº 19/2009, que estabelece o *Regime de Infrações e Sanções do Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos* no bloco. Esse regimento define as penalidades por infrações às normas relativas ao tema, sendo estas: i) multa, ii) suspensão da licença, e iii) cassação da licença (MERCOSUL, 2009); e define, conforme o artigo 6º, a classificação das infrações em leves, graves e muito graves, cujas multas são previstas no art. 10. A referida decisão também define,

em seu art. 13, as situações em que se aplicará suspensão ou cassação da licença do operador de transporte de produtos perigosos.

Dessa forma, sugere-se a adoção, como parâmetro para classificação das infrações relacionadas ao transporte de produtos perigosos, do disposto no *Regime de Infrações e Sanções do Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos* do Mercosul:

» Muito graves (multa de US\$ 2.000,00):

a) Transportar produtos perigosos cuja entrada tenha sido proibida por um Estado-Parte, segundo o disposto no art. 3º do Acordo, ou sem as autorizações previstas no Anexo II do mesmo Acordo, dos organismos competentes dos países em que ocorrer a operação de transporte.

b) Transportar alimentos, medicamentos ou qualquer objeto destinado ao uso ou consumo humano ou animal em embalagens que contiveram produtos perigosos, contrariando o disposto no inciso IV do art. 11 deste Anexo (MERCOSUL, 2009, p. 5).

» Graves (multa de US\$ 1.000,00):

a) Transportar produtos perigosos em veículos ou equipamentos de transporte com características técnicas ou operacionais, estado de conservação, limpeza e descontaminação, inadequadas, em contravenção ao disposto no art. 3º deste Anexo.

b) Efetuar o transporte de produtos perigosos em veículos de carga que não possuam Certificado de aptidão técnica vigente, contrariando o indicado no inciso 1º do art. 4º deste Anexo.

c) Efetuar o transporte de produtos perigosos a granel em veículos ou equipamentos que não possuam Certificado de Habilitação específico ou, possuindo, que não se encontre em vigência, contrariando o indicado no inciso 2º do art. 4º deste Anexo.

d) Transportar produtos perigosos em veículos ou equipamentos sem painéis de segurança ou rótulos de risco, contrariando o disposto no art. 5º do presente Anexo, ou quando estes estiverem incorretos, ilegíveis ou fixados de forma inadequada, em desacordo com o estabelecido no Capítulo 5.3 do Anexo II do Acordo.

e) Retirar os rótulos de risco, painéis de segurança, ou instruções escritas (Fichas de Emergência), de veículos ou equipamentos de transporte que não tenham sido descontaminados, contrariando o indicado no art. 5º deste Anexo.

f) Transportar produtos perigosos em veículos desprovidos de equipamentos para situações de emergência, conforme o previsto no art. 6º do presente anexo, ou portar qualquer deles em condições inadequadas de uso.

g) Transportar produtos perigosos em veículos desprovidos dos EPIs necessários ou portar qualquer um de seus componentes em condições inadequadas de uso, contrariando o disposto no art. 7º deste Anexo.

h) Transportar passageiros em veículos de transporte de produtos perigosos, salvo quando a tripulação for constituída por mais de uma pessoa, contrariando o disposto no inciso I do art. 11 deste Anexo.

i) Transportar em um mesmo veículo ou contenedor, apesar de advertido pelo expedidor, produtos perigosos com outros produtos perigosos incompatíveis entre si, fora do contemplado no art. 12, contrariando o indicado no inciso II do art. 11 deste Anexo.

j) Transportar produtos perigosos junto com alimentos, medicamentos ou qualquer objeto destinado a uso ou consumo humano/animal ou com embalagens de mercadorias destinadas ao mesmo fim, fora do contemplado no art. 12, contrariando o estabelecido no inciso III do art. 11 deste Anexo.

k) Transportar produtos perigosos utilizando cofres de carga que não cumpram com o estabelecido no art. 12 deste Anexo.

l) Transportar, simultaneamente, animais e produtos perigosos em veículos ou equipamentos de transporte contrariando o estabelecido no inciso V do art. 11 deste Anexo.

m) Abrir volumes que contenham produtos perigosos, fumar, ou entrar em área de carga dos veículos ou equipamentos de transporte com dispositivos capazes de produzir a ignição das mercadorias, seus gases ou vapores, durante as diferentes etapas de uma operação de transporte, contrariando o estabelecido no inciso VI do art. 11 deste Anexo.

n) Transportar no veículo ou equipamento habilitado para o transporte de produtos perigosos a granel, produtos para uso humano/animal ou outro tipo de mercadoria não permitida pela autoridade competente, contrariando o disposto no art. 14 deste Anexo.

o) Manipular, carregar ou descarregar produtos perigosos em lugares públicos, em condições de segurança inadequadas às características dos produtos e a natureza de seus riscos, contrariando o indicado no art. 15 deste Anexo.

p) Transportar produtos perigosos quando o condutor não estiver devidamente habilitado, contrariando o previsto no art. 23 deste Anexo.

q) Não adotar, o condutor, em caso de acidade, avaria ou outro feito que obrigue a imobilização do veículo, as medidas de segurança e proteção indicadas nas instruções de segurança, contrariando o estabelecido no art. 31 deste Anexo, bem como por não informar à Autoridade Competente sobre a detenção do veículo por acidente ou avaria, em desacordo com o estabelecido no referido art.

r) Deixar de prestar apoio e esclarecimentos, em caso de emergência, acidente ou avaria, que forem solicitados pelas autoridades públicas, contrariando o indicado no art. 34 deste Anexo.

s) Transportar produtos perigosos em veículos destinados ao transporte de passageiros, salvo nas situações indicadas nos itens 7.1.9.1, do Capítulo 7.1, da Parte 7 do Anexo II do Acordo (MERCOSUL, 2009, p. 5-6).

» Leves (multa de US\$ 200,00):

a) Transportar produtos perigosos em veículos que não possuam um elemento registrador das operações, ou o condutor/transportador não apresentar os registros gráficos às autoridades com jurisdição sobre a via quando lhe forem solicitados, contrariando o estabelecido no art. 6º do Anexo I do Acordo.

b) Realizar o transporte de produtos perigosos em unidades de transporte com mais de um reboque ou semirreboque, tal como indicado no art. 8º deste Anexo.

c) Transportar produtos perigosos mal estivadas ou acondicionadas de forma inapropriada, contrariando o disposto no art. 9º do presente Anexo.

- d) Não retirar os rótulos de risco, painéis de segurança, ou instruções escritas (Fichas de Emergência), de veículos ou equipamentos de transporte que tenham sido descontaminados, contrariando o indicado no art. 5º do presente Anexo.
- e) Transportar produtos perigosos em veículos que não possuam extintores para combater princípios de incêndio no veículo e na carga, ou dispor deles em condições inadequadas para o seu uso, contrariando o estabelecido no item 7.2.4.1, Capítulo, 7.2, do Anexo II do Acordo.
- f) Transportar produtos perigosos em embalagens em condições inadequadas de uso, contrariando o art. 9º deste Anexo.
- g) Transportar produtos perigosos em embalagens que não portem a marcação e a rotulagem correspondentes ao produto, ou quando essas indicações forem inadequadas, contrariando o disposto no Capítulo 5.2 do Anexo II do Acordo.
- h) Transportar produtos perigosos em embalagens que não possuam marcação relativa ao tipo de embalagem, de acordo com as exigências da Parte 6 do Anexo II do Acordo.
- i) Fumar no interior do veículo ou nas proximidades do mesmo, durante o transporte, carregamento ou descarregamento de produtos perigosos, em desacordo ao indicado no item 7.2.3.4 do Capítulo 7.2 do Anexo II do Acordo.
- j) Efetuar o transporte de produtos perigosos não observando as limitações de circulação previstas nos arts. 18 e 19 deste Anexo.
- k) Estacionar um veículo transportando produtos perigosos contrariando o disposto no art. 21 deste Anexo.
- l) Transportar produtos perigosos sem portar, o condutor, o certificado de Capacitação que o habilita para efetuar este tipo de transporte, tendo-o em vigência, contrariando o previsto no art. 23 deste Anexo.
- m) Transportar produtos perigosos sem portar, tendo-o em vigência, o certificado de habilitação, para o transporte de produtos perigosos a granel, do veículo e dos equipamentos, ou o documento comprobatório de que o veículo atenda às disposições gerais de segurança no trânsito, em desacordo com o exigido no inciso I do art. 29 deste Anexo.
- n) Transportar produtos perigosos sem portar no interior do veículo a declaração de carga emitida pelo expedidor e/ou as Fichas de Emergência ou avaria, contrariando o indicado nos incisos II e III do art. 29 deste Anexo, ou com essa documentação incompleta, ilegível ou incorretamente preenchida, contrariando o previsto no item 5.4.1 do Anexo II do Acordo (MERCOSUL, 2009, p. 6-8).

5.5.3.2. Impactos

Considerando a incorporação, na íntegra, do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos*, propõe-se um protocolo adicional ao ATIT quanto ao transporte de produtos perigosos, contemplando tanto o tema de requisitos dos veículos quanto os temas de base regulamentar e de classificação; a qualificação do pessoal envolvido na operação; a documentação exigida; e a estipulação das infrações e das sanções respectivas ou a alteração do *Segundo Protocolo de Infrações e Sanções* para inclusão das infrações referentes ao transporte de produtos perigosos.

Em relação à CAN, sugere-se, de forma análoga, que a organização incorpore à sua legislação as harmonizações sugeridas para os requisitos dos veículos, que não são contempladas atualmente, padronizando, assim, as normas entre os Estados-Partes.

5.5.4. Fiscalização

Em relação aos aspectos da fiscalização, o ATIT (BRASIL, 1990b) atenta-se principalmente aos pontos de fronteira. Em seu art. 6º, o acordo determina que a entrada e a saída dos veículos dos territórios dos países signatários para a realização do transporte internacional serão realizadas através dos pontos habilitados³⁸. Atribui-se, ainda, às aduanas o dever de fiscalizar os aspectos aduaneiros, as taxas e as demais exigências para que o veículo e sua carga possam seguir seu destino (art. 11.3). Visando à colaboração entre os Estados-Partes, define-se que deverão ser efetuadas as inspeções e as investigações solicitadas por qualquer outro país signatário, complementando os serviços prestados dentro de sua jurisdição (art. 33).

No Anexo I do acordo, que versa sobre assuntos aduaneiros, o capítulo IX trata das formalidades a serem observadas nas aduanas de passagem de fronteira, com atenção especial à *Declaração de Trânsito Aduaneiro* (DTA) e, logo após, no capítulo X, são citadas as formalidades a serem observadas na aduana de destino. Já o capítulo XI aborda as infrações aduaneiras e o art. 23, por sua vez, trata da cooperação mútua para a denúncia de irregularidades na DTA, visando sempre à dinâmica colaborativa proposta pelo ATIT (BRASIL, 1990b).

Capítulo IX

Artigo 15

1. Em cada aduana de passagem de fronteira, na saída do território de um país, o transportador deverá apresentar a unidade de transporte com a carga às autoridades aduaneiras, com os lacres intactos, assim como a declaração DTA referente às mercadorias. As autoridades controlarão que a unidade não tenha sido objeto de manipulações não autorizadas, de que os lacres aduaneiros ou as marcas de identificação estejam intactos e referendarão a declaração DTA.

2. As autoridades da aduana de passagem de fronteira de saída poderão conservar um exemplar da declaração DTA para seu registro da operação e enviarão outro exemplar assinado para a aduana de partida ou de passagem de fronteira de entrada do país, em qualidade de tornaguia, para que esta possa cancelar definitivamente a operação TAI no território deste país.

Artigo 16

1. Em cada aduana de passagem de fronteira na entrada do território de um país, o transportador deverá apresentar a unidade de transporte com a carga às autoridades aduaneiras, com os lacres intactos, assim com a declaração DTA referente às mercadorias.

2. As autoridades da aduana de fronteira controlarão que:

- a) A declaração DTA esteja correta;

³⁸ Pontos habilitados são locais destinados à passagem de veículos. Estes devem ser acordados pelos países signatários do ATIT (art. 30).

b) A unidade de transporte ofereça a segurança a necessária e que os lacres aduaneiros estejam intactos ou, se trata de um carregamento excepcional, que corresponda às prescrições do parágrafo 6 do artigo 14 do presente Anexo.

3. Para todos os efeitos, a declaração DTA fará às vezes de manifesto das mercadorias e, portanto, não se exigirá outro documento para cumprir tal finalidade.

4. Uma vez realizada as comprovações de praxe, as autoridades de aduana de fronteira referendarão a declaração DTA e colocarão seus lacres somente se os existentes derem margem a dúvida sobre sua efetividade, em cujo caso deixarão constância na declaração DTA.

5. As autoridades da Aduana do ponto de fronteira de entrada conservarão um exemplar da declaração DTA para registro da operação.

Artigo 17

Quando, em uma aduana de passagem de fronteira, ou durante o trajeto, as Autoridades Aduaneiras removerem um lacre aduaneiro para proceder à inspeção de e uma unidade de transporte carregada, farão esta ocorrência na declaração DTA que acompanha a unidade de transporte, as observações decorrentes da inspeção e as características do novo lacre aduaneiro colocado.

Capítulo X

Artigo 18

1. O transportador deverá apresentar, às autoridades da aduana de destino a unidade de transporte com a carga, os lacres intactos, assim como a declaração DTA referente às mercadorias.

2. Estas autoridades aduaneiras efetuarão os controles que julguem necessários para assegurar-se de que todas as obrigações do declarante foram cumpridas.

3. As autoridades aduaneiras supra-referidas certificarão, outrossim, na declaração DTA, a data de apresentação da unidade de transporte com a carga e o resultado dos seus controles. Uma via da declaração DTA assim processada será entregue ao interessado.

4. A Aduana de destino conservará um exemplar da declaração DTA e exigirá a apresentação de uma via adicional dessa declaração para ser encaminhada à aduana do ponto de fronteira de entrada ao país, na qualidade de torna guia, para a conclusão definitiva da operação TAI.

Capítulo XI

Artigo 19

1. Se a Alfândega de um país suspeitar que uma infração aduaneira será cometida, adotará as medidas legais cabíveis previstas em seus próprios regulamentos. Em caso de retenção de veículo, a empresa autorizada poderá apresentar uma garantia que satisfaça às autoridades competentes, a fim de obter a liberação do veículo enquanto prosseguem os trâmites administrativos ou judiciais.

2. Sem prejuízo das ações administrativas e judiciais que venham a ser tomadas quando do cometimento das infrações aduaneiras de que trata o parágrafo anterior, as aduanas se reservam o direito de requerer ao Organismo Nacional Competente do seu país a suspensão da licença originária ou complementar que haja concedido à empresa envolvida. Se uma empresa autorizada incorre em infrações reiteradas, o

Organismo Nacional Competente, a pedido de Autoridade Aduaneira, cancelará a licença originária ou complementar, conforme se que.

[...]

Artigo 21

1. Se os lacres aduaneiros se romperem ou forem destruídos ou mercadorias em curso de uma operação TAI, forem avariadas acidentalmente a pessoa que efetua o transporte comunicará, no prazo mais breve, a ocorrência à aduana mais próxima. As autoridades desta aduana lavrarão um termo de comprovação do acidente e tomarão as medidas necessárias para que a operação TAI possa prosseguir. Uma cópia do termo de comprovação deverá ser juntada à declaração DTA.

2. Na impossibilidade de pôr-se imediatamente em contato com uma autoridade aduaneira, o transportador deverá dirigir-se à autoridade policial mais próxima. Esta lavrará um registro do acidente e o anexará à declaração DTA. Este registro deverá ser apresentado juntamente com a unidade de transporte com a carga e a declaração DTA na alfândega mais próxima, que tomará as medidas necessárias para que a operação TAI possa prosseguir.

3. Em caso de perigo que a torne necessária a descarga imediata de uma parte ou da totalidade da carga, a pessoa que efetua o transporte pode tomar, por sua própria iniciativa, quantas medidas estime oportunas.

De forma consecutiva, seguir-se-á, conforme o caso, o procedimento indicado no parágrafo 1 ou no parágrafo 2 do presente artigo (BRASIL, 1990b, não paginado).

Ainda no que tange ao controle aduaneiro, vale destacar que na XXI Reunião da Comissão de Seguimento do ATIT, em maio de 2019, discutiu-se acerca da implementação, por parte das aduanas, de dispositivos de segurança com tecnologia, objetivando garantir a integridade e a segurança das cargas, bem como facilitar as operações de trânsito internacional, podendo ser aplicados bilateral ou multilateralmente entre os países que aceitem suas condições de implementação. Na ocasião, as delegações concordaram em realizar uma reunião posteriormente sobre o tema para definir o alcance, as características, a utilidade e o custo dos dispositivos (REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO [...], 2019).

A Decisão CAN nº 398/1997, que versa sobre o transporte de passageiros, determina, em seu art. 130, que as aduanas nacionais devem exercer controle sobre a saída e a entrada temporárias dos veículos habilitados utilizados no transporte internacional, a fim de verificar o cumprimento das normas por ela estabelecida (CAN, 1997a). Da mesma forma, a Decisão CAN nº 617/2005, que dispõe sobre o trânsito aduaneiro comunitário e também abrange o transporte de cargas, aponta, nos capítulos V e VI, os procedimentos nas aduanas para viagens sob o regime de trânsito aduaneiro comunitário. Na sequência, esta decisão dispõe, no art. 54, que as aduanas deverão conhecer as medidas cautelares necessárias, sancionando as infrações em matéria de trânsito aduaneiro definidas nesta decisão (CAN, 2005).

» CAPÍTULO V - PROCEDIMENTOS DURANTE A VIAGEM SOB O REGIME DE TRÂNSITO ADUANEIRO COMUNITÁRIO

Art. 23.- Na aduana de passagem de fronteira serão revistos os marcos de identificação aduaneira ou o número, código e estado do lacre aduaneiro e se assegurará que este, a unidade de carga e o meio de transporte não tenham sinais de terem sido forçados ou rompidos.

As aduanas de passagem de fronteira registraram a revisão na declaração aduaneira que adotar a Decisão sobre o Documento Único Aduaneiro (DUA) e, se for o caso, atuarão nos termos estabelecidos nas alíneas a) a c) do artigo 17 desta decisão.

Quando uma ação precisar ser realizada pelas autoridades aduaneiras, em qualquer parte da viagem através dos Países-Membros, ela será limitada ao disposto neste artigo.

[...]

Art. 29.- Em caso de rompimento do lacre ou alteração ou destruição das marcas de identificação durante o trânsito por motivos alheios à vontade do transportador e devidamente justificados, este deverá solicitar no país em que se encontra em trânsito, o mais breve possível, que a unidade aduaneira mais próxima e qualquer outra autoridade competente, se necessário, registre esse fato na declaração aduaneira que adota a Decisão sobre o Documento Aduaneiro Único (DUA).

A unidade aduaneira interveniente verificará as mercadorias e proverá um novo lacre aduaneiro ou novas marcas de identificação em conformidade com o disposto nos artigos 26.º, 27.º e 28.º da presente decisão (CAN, 2005, não paginado).

» CAPÍTULO VI - PROCEDIMENTOS NA ADUANA DE DESTINO

Art. 31. As mercadorias, unidades de carga e meios de transporte devem ser apresentados na unidade aduaneira de destino dentro do prazo estabelecido na declaração aduaneira que adotar a Decisão sobre o Documento Único Aduaneiro (DAU).

Art. 32.- O regime de trânsito aduaneiro comunitário terminará na unidade aduaneira de destino com a apresentação do meio de transporte, da unidade de carga e da mercadoria, de acordo com o que constar da declaração aduaneira do Documento Único Aduaneiro (DUA) aceito pela estância aduaneira de partida, sem prejuízo dos incidentes que tenham ocorrido durante o referido trânsito.

Art. 33.- A aduana de destino revisará, conforme o caso:

- a) Que a declaração aduaneira adotada pela Decisão sobre o Documento Único Aduaneiro (DUA) contenha as notas correspondentes às ações da aduana de passagem de fronteira;
- b) Que o lacre, unidade de carga, meio de transporte e mercadoria correspondam ao estabelecido na referida declaração aduaneira;
- c) Que a vedação, a unidade de carga e os meios de transporte estão em bom estado, de forma que não apresentem indícios de terem sido violados ou manipulados de forma irregular;
- d) Que as marcas de identificação aduaneira são as mesmas que as colocadas na aduana de partida ou na aduana de passagem de fronteira, das quais conste da declaração aduaneira; e
- e) Que não incorreu em violação de acordo com as disposições do Artigo 57 desta Decisão.

Art. 34.- Concluída a operação de trânsito aduaneiro comunitário, a aduana de destino registrará na declaração aduaneira, conforme o Documento Único Aduaneiro (DAU), que aprova as ações realizadas e enviará imediatamente a mensagem "Aviso de Término de Trânsito" para a aduana de partida, para a aduana de garantia e para a aduana de passagem de fronteira, em conformidade com o disposto no artigo 67º da presente decisão. A pedido do Transportador, deve entregar o suporte correspondente.

Em caso de irregularidades, o procedimento será de acordo com o disposto no Capítulo X correspondente às penalidades desta Decisão. [...] (CAN, 2005, não paginado)

5.5.4.1. Proposta de harmonização

Considerando as análises feitas nos relatórios comparativos, os processos de aplicação de sanções relativas ao transporte internacional de cargas variam significativamente de um país para outro, mesmo entre aqueles membros de um mesmo organismo internacional. No entanto, entende-se que as formalidades a serem adotadas pelas autoridades aduaneiras de passagens de fronteira e de destino podem ser normatizadas de forma comum entre o ATIT e a CAN.

Identifica-se, através da comparação realizada no item anterior, que o *Segundo Protocolo Adicional* ao ATIT trata do tema de maneira mais clara e precisa em relação à normativas presentes na CAN, de modo que se considera este como a melhor prática para harmonização das formalidades e dos procedimentos relacionados à fiscalização dos aspectos aduaneiros, em especial da DTA.

5.5.4.2. Impactos

Em relação à CAN, sugere-se que a organização incorpore a definição das formalidades a serem adotadas pelas autoridades aduaneiras de passagens de fronteira e de destino, conforme o apresentado no Anexo I do ATIT, revisitando a Decisão CAN nº 617/2005 e outras correlatas, como a Decisão CAN nº 398/1997.

5.5.5. Conclusão parcial

Nesta seção foram apresentadas as propostas de harmonização em relação às infrações e sanções e seus subtemas. Para cada subtema, foram evidenciadas as posições do ATIT e da CAN e, posteriormente, os subtemas foram analisados em duas seções: proposta de harmonização e impactos sobre o ATIT e a CAN.

No que se refere ao tema geral de infrações e sanções, o ATIT o aborda de maneira mais completa, baseando-se no *Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções*.

Já em meio aos subtemas analisados, observou-se que o ATIT não dispõe sobre infrações e sanções aplicadas ao transporte de produtos perigosos, ao passo que a CAN aborda de forma sucinta aquelas aplicadas ao transporte de passageiros, sem classificar as infrações em níveis ou especificar as sanções empregadas no caso de descumprimento nos procedimentos previstos na Decisão CAN nº 398/1997.

A Tabela 35 apresenta a comparação entre as normas que tratam dos temas relativos às infrações e sanções, a partir da legislação-base.

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Transporte de passageiros	<i>Segundo Protocolo Adicional</i> ao ATIT	Decisão CAN nº 398/1997
Transporte de cargas	<i>Segundo Protocolo Adicional</i> ao ATIT	Decisão CAN nº 467/1999
Transporte de produtos perigosos		Decisão CAN nº 837/2019 Decisão CAN nº 467/1999
Fiscalização	Capítulos IX, X e XI do Anexo I do ATIT	Decisão CAN nº 398/1997 Decisão CAN nº 617/2005

Legenda

	Legislação-base para a harmonização
	Legislação similar à legislação-base para a harmonização
	Legislação divergente em relação à legislação-base para a harmonização
	Não aborda a temática na legislação

Tabela 36 – Tabela de comparação de produtos perigosos

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

6. ANÁLISE COMPARATIVA DOS TEMAS NÃO HARMONIZÁVEIS

Este capítulo apresenta abordagens do ATIT e da CAN para os temas considerados não harmonizáveis, segundo a metodologia exibida no documento *Atualização do Relatório de Harmonização*, vol. 1 (ANTT, 2020b). Nesse sentido, são abordados os seguintes temas:

- » Autorizações, documentos e serviços:
 - Capital social das empresas
 - Outras autorizações para o prestar serviço de transporte de passageiros
 - MIC e DTA
 - CRT
 - Transporte local
 - Transporte multimodal.
- » Tarifas e pedágios
- » Seguros sobre danos à carga
- » Infrações e sanções
- » Transporte ferroviário.

Embora esses temas não possuam propostas de harmonização, são relevantes para a compreensão mais aprofundada do funcionamento do transporte internacional terrestre na América do Sul, especialmente no que diz respeito ao seu tratamento em esferas multilaterais, como é o caso do ATIT e da CAN. As análises comparativas foram elaboradas a partir das pesquisas feitas para a realização dos relatórios comparativos e dos relatos das visitas técnicas no âmbito dos TED nº 2/2016 e nº 1/2019.

6.1. AUTORIZAÇÕES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE E SERVIÇOS

Esta seção tem por objetivo analisar e comparar os temas não harmonizáveis relativos às autorizações, aos documentos e aos serviços, no que concerne ao transporte internacional de cargas e passageiros no âmbito do ATIT e da CAN, indicando as diferenças e as semelhanças entre ambos. Para tanto, é feito o uso de relatórios comparativos entre países signatários do ATIT e Estados-Partes da CAN que abordam o tema em questão.

Nesse sentido, a presente seção está dividida em cinco subtemas: capital social das empresas de transporte internacional; autorizações para prestação de serviço de transporte de passageiros; MIC/DTA; Transporte Local; e transporte Multimodal. Em cada um desses serão apresentadas as abordagens do ATIT e da CAN, bem como o motivo pelo qual esses foram considerados não harmonizáveis.

6.1.1. Capital social das empresas de transporte internacional

O ATIT determina, no inciso 3º do art. 22 que: “Mais da metade do capital social e o controle efetivo da empresa estarão em mãos de cidadãos nacionais ou naturalizados do país signatário que concede a licença originária” (BRASIL, 1990b, p. 16)³⁹. Ademais, o acordo prevê, ainda, que os contratos sociais reconhecidos pelo organismo nacional competente do país signatário, cujo território a empresa está constituída e tem domicílio real, serão aceitos pelos organismos nacionais competentes dos outros países como prova do cumprimento dessa condição. A CAN, por sua vez, não aborda o assunto.

Considerando que o tema não enseja problemas operacionais concretos às empresas e aos órgãos de fiscalização, conforme observado nos projetos anteriores, entende-se como desnecessária qualquer proposta de harmonização para essa temática.

6.1.2. Autorizações para prestar serviços de transporte de passageiros

Em relação às autorizações para prestar serviços de transporte de passageiros, o ATIT prevê apenas a necessidade de se obter a Licença Originária e a Licença Complementar. A CAN, de maneira similar, outorga a emissão da Licença Originária de prestação de serviços e da Licença Complementar de prestação de serviços para o transporte de passageiros. Tais autorizações são abordadas nas subseções 5.1.3 e 5.1.5. Dessa forma nenhuma outra licença é exigida por ambas as organizações.

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

6.1.3. Manifesto Internacional de Cargas/ Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA)

O ATIT aborda esses documentos de transporte em seu Anexo I – Assuntos Aduaneiros. Nesta seção do acordo, a DTA é definida como a “[...] a manifestação de mercadoria perante a aduana pelo declarante.” (BRASIL, 1990b, p. 21). Ademais, o art. 11 desse anexo determina que:

Artigo 11 - Para se aplicar o regime de trânsito aduaneiro internacional estabelecido no presente Anexo, dever-se-á apresentar, para cada unidade de transporte, perante as Autoridades da Aduana de partida, uma Declaração de Trânsito Internacional (DTA) conforme o modelo bilíngüe português-espanhol que for aprovado pela Comissão do artigo 16 do Acordo, de acordo com o estabelecido no artigo 30 do presente Anexo, devidamente preenchida e em número de exemplares que sejam necessários para cumprir com todos os controles e fiscalizações durante a operação TAI. (BRASIL, 1990b, p. 22).

³⁹ Cabe destacar, novamente, que a discriminação do capital estrangeiro não é permitida no Brasil, por força da Emenda Constitucional nº 06/1995. Sendo assim, a regra estabelecida no ATIT não é aplicável ao Brasil.

A respeito do MIC, o ATIT define, brevemente, no art. 28 do mesmo anexo que: “Para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços, deverá ser apresentado um Manifesto Internacional de Carga (MIC).” (BRASIL, 1990b, p. 24), demonstrando a sua obrigatoriedade para o transporte internacional de cargas.

Já a CAN, em sua Decisão nº 837/2019, define o MIC como:

[...] o documento que ampara as mercadorias que são transportadas internacionalmente por rodovia, desde o local onde são carregadas a bordo de um veículo habilitado ou unidade de carga até o local onde são descarregadas para a sua entrega ao destinatário, e que detalha a relação e os dados comerciais das mercadorias (CAN, 2019c, p. 4, tradução nossa).

Ademais, a organização também aponta a obrigatoriedade do MIC, ao pontuar que:

Toda mercadoria que é transportada internacionalmente por rodovias deverá estar amparada por uma CPIC⁴⁰ e um MIC. Tais documentos deverão ser apresentados perante as autoridades aduaneiras que devem intervir no controle da operação, para seu respectivo trâmite respectivo, podendo fazê-lo antes da chegada do veículo habilitado com as mercadorias (CAN, 2019c, p. 8, tradução nossa).

Dessa forma, após a verificação do MIC pela aduana, a operação de transporte encontra-se autorizada e este documento deverá ser portado no veículo habilitado desde a origem até o destino do transporte. Além disso, no caso de as mercadorias estarem sendo transportadas em regime de trânsito aduaneiro serão aplicadas “as regras comunitárias sobre tal regime” (CAN, 2019c, p. 8, tradução nossa).

A respeito das informações contidas em tal documento, a Decisão CAN nº 837/2019 estabelece que:

Artigo 153º.- O MIC deverá conter a seguinte informação:

- a) Denominação ou razão social e endereço do transportador autorizado;
- b) Número da Licença Originária;
- c) Nome do motorista ou motoristas, bem como nacionalidade, número dos documentos de identidade, carteira de motorista e Livro de Tripulante Terrestre;
- d) Identificação do veículo habilitado (caminhão ou trator-caminhão) e da unidade de carga (reboque ou semirreboque), devidamente registrados;
- e) Local e país de carga e descarga;
- f) Natureza da carga, indicando se é de natureza perigosa e, principalmente, se é uma substância química controlada ou precursora.
- g) Número das CPICs;
- h) Descrição dos produtos, número de embalagens, classe e marca das mesmas;
- i) Número de identificação do contêiner e selos aduaneiros;

⁴⁰ Carta de Porte Internacional, do espanhol – *Carta Porte Internacional por Carretera*.

- j) Peso bruto em quilogramas ou volume em metros cúbicos e, quando aplicável, sua quantidade expressa em outra unidade de medida;
- k) Preço das mercadorias;
- l) Aduanas de passagem de fronteira;
- m) Data de emissão;
- n) Assinatura do transportador autorizado ou de seu representante; e
- o) Assinatura e selo ou registro eletrônico da aduana onde começa uma operação de transporte internacional (CAN, 2019c, p. 27-28, tradução nossa).

Outrossim, o art. 154 da mesma decisão, determina que, caso o veículo se deslocar sem mercadoria “para iniciar ou continuar um transporte internacional ou retornar ao seu país de origem após a sua conclusão, estará isento de apresentar o MIC” (CAN, 2019c, p. 28, tradução nossa). Essa característica é divergente em relação ao ATIT, o qual estabelece que, ainda que o veículo esteja vazio, o MIC deve ser mostrado. Cabe ressaltar, por fim, que a Decisão nº 837/2019 é regulamentada pela Resolução nº 2.101/2019.

Em termos gerais, é possível constatar que o modelo utilizado no âmbito do MIC/DTA encontra unanimidade entre as organizações aqui analisadas, bem como entre os países estudados neste projeto e nos anteriores – salvo no caso das Guianas. O ATIT, a CAN e os países também se demonstraram unânimes no que se refere à obrigatoriedade de utilização de tal manifesto. Dessa forma, torna-se desnecessária a harmonização do tema.

6.1.4. Conhecimento Internacional do Transporte Rodoviário (CRT)

O ATIT aborda brevemente este documento, colocando-o como obrigatório para o transporte internacional, conforme o art. 28:

§1. Para toda remessa internacional sujeita ao presente capítulo⁴¹, o expedidor deverá apresentar um conhecimento de porte, que contenha todos os dados nela solicitados, que corresponderão às disposições seguintes.

§ 2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário bilíngüe que os Organismos Nacionais Competentes aprovarão, que será adotado como documento único para o transporte rodoviário internacional de carga com a designação de Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT). Os dados requeridos no formulário deverão ser fornecidos pelo expedidor ou pelo transportador, conforme o caso, no idioma do país de origem (BRASIL, 1990, não paginado).

A CAN, por sua vez, define a *Carta de Porte Internacional por Carretera* (CPIC) – documento análogo ao CRT – no art. 1º da Decisão nº 837/2019, que substitui a Decisão 399/1997, como o “documento que comprova que o transportador tomou as mercadorias sob sua responsabilidade e está obrigado a transportá-las e entregá-las conforme as condições estabelecidas no contrato correspondente” (CAN, 2019, p. 2). Além disso, o art. 22 determina que toda carga transportada deve estar amparada por uma CPIC e um MIC, com a exceção das

⁴¹ Trata-se do capítulo II do acordo, denominado “Transporte Internacional Por Rodovia”.

mercadorias em regime de trânsito aduaneiro, sobre as quais se aplicam as normas aduaneiras comunitárias (CAN, 2019).

O art. 72 da mesma Decisão estabelece que a CPIC deve conter as seguintes informações:

- a) Nome ou razão social e endereço do transportador autorizado;
- b) Nome e endereço do remetente;
- c) Nome e endereço do destinatário;
- d) Nome e endereço do consignatário;
- e) Local, país e data em que o transportador receberá a mercadoria;
- f) Local e data de embarque da mercadoria;
- g) Local, país e prazo previsto para a entrega da mercadoria;
- h) Quantidade e tipo de embalagens, com indicação de marcas e números;
- i) Descrição da natureza dos bens. No caso de mercadorias perigosas, essa informação deve ser indicada;
- j) Peso bruto em quilogramas ou volume em metros cúbicos e, quando for o caso, sua quantidade expressa em outra unidade de medida;
- k) Preço das mercadorias;
- l) Valor do frete e demais despesas complementares, indicadas à parte; Y,
- m) Assinatura do remetente e da transportadora autorizada ou seus respectivos representantes ou prepostos (CAN, 2019, p. 16).

Cabe ressaltar também que o tema do CRT foi harmonizado nos países do Cone Sul, conforme o modelo aprovado na XVII Reunião de Ministros de Obras Públicas do Cone Sul (XVII REUNIÓN DE MINISTROS [...], 1990), ocorrida em setembro de 1990. Nessa reunião, foi reafirmada a obrigatoriedade da utilização do documento para o transporte internacional. Além disso, conforme consta na ata, o CRT e a CPIC são utilizados como sinônimos, o que evidencia a correspondência dos documentos.

Nesse sentido, tendo em vista a similaridade entre o CRT e a CPIC, e que ambos se encontram harmonizados em suas instâncias (ATIT e CAN), além de serem obrigatórios para o transporte internacional, entende-se ser desnecessária a harmonização do tema.

6.1.5. Transporte Local

A realização de prestação de serviço de transporte local por parte de transportadores internacionais é prática proibida nos termos do ATIT, conforme definido em seu art. 7º: “Os veículos de transporte rodoviário habilitados por um dos países signatários não poderão realizar transporte local em território dos outros países signatários.” (BRASIL, 1990, p. 15).

De maneira similar, a CAN, em sua Decisão nº 837/2019, determina que “a Licença Originária, bem como o Certificado de Habilitação, não autoriza o transportador autorizado a realizar transporte rodoviário local de mercadorias nos Países-Membros” (CAN, 2019c, p. 7, tradução nossa).

Conforme observado nos projetos anteriores, alguns países, contudo, não apresentam tal proibição em suas legislações internas, como, por exemplo: Argentina, Brasil, Guiana Francesa, Paraguai, Peru e Uruguai. Entende-se, porém, ser desnecessária a harmonização normativa sobre o tema, já que a temática já foi definida como não permitida em foros multilaterais, a exemplo do ATIT e da CAN.

6.1.6. Transporte Multimodal

A temática não é abordada pelo ATIT. A CAN, por sua vez, estabelece as definições relativas ao transporte multimodal em sua Decisão nº 331/1993, definindo-o como:

O porte de mercadorias por, pelo menos, dois modos diferentes de transporte, em virtude de um único Contrato de Transporte Multimodal, desde o lugar em que o Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia até o outro lugar designado para a sua entrega (CAN, 1993, p. 3, tradução nossa).

O Operador de Transporte Modal (OTM), de acordo com a Decisão nº 331/1993 – modificada pela Decisão nº 393/1996 (CAN, 1996b) – é o indivíduo (ou alguém que atue em seu nome) que celebra um *Contrato de Transporte Multimodal*, no qual assume a responsabilidade pelo cumprimento de tal contrato, não como agente, mas como ator principal. Assim, o operador, ao ter as mercadorias sob sua custódia, deve emitir o *Documento de Transporte Multimodal*, o qual é definido como:

O documento que prova a existência de um Contrato de Transporte Multimodal e comprova que o Operador de Transporte Multimodal tomou as mercadorias sob sua custódia e se comprometeu a entregá-las em conformidade com as cláusulas desse contrato. Pode ser substituído por meio de mensagens de intercâmbio de dados e ser emitido sob a forma:

- a) Negociável; ou,
- b) Não negociável, indicando o nome do destinatário (CAN, 1993, p. 2, tradução nossa).

Nesse sentido, esse documento deve conter as seguintes informações:

- a) A natureza geral das mercadorias; as principais marcas necessárias para identificação; uma declaração expressa, se aplicável, sobre sua natureza perigosa; o número de embalagens ou peças; e, o peso bruto da mercadoria ou sua quantidade expressa de outra forma, dados que serão registrados conforme fornecido pelo remetente;
- b) O estado aparente das mercadorias;
- c) O nome e o estabelecimento principal do Operador de Transporte Multimodal;
- d) O nome do expedidor;
- e) O nome do destinatário, se foi comunicado pelo remetente;
- f) O local e data em que o Operador de Transporte Multimodal leva as mercadorias sob sua custódia;
- g) O local de entrega das mercadorias;
- h) A data e o prazo de entrega das mercadorias no lugar de entrega, se expressamente acordado entre as partes;
- i) Uma declaração pela qual se indique se o Documento de Transporte Multimodal é negociável ou não negociável;

- j) O local e data de emissão do Documento de Transporte Multimodal;
- k) A assinatura do Operador de Transporte Multimodal ou da pessoa por ele autorizada;
- l) O frete correspondente a cada modo de transporte, se tiver sido expressamente acordado pelas partes, ou o frete total, incluindo a moeda de pagamento, na medida em que deve ser pago pelo destinatário, ou qualquer outra indicação de que o frete deve ser pago pelo destinatário;
- m) O itinerário, os modos de transporte e os pontos de transferência previstos, se conhecidos no momento da emissão do Documento de Transporte Multimodal;
- n) Quaisquer outros dados que as partes convenham em incluir no Documento de Transporte Multimodal, se não são incompatíveis com a legislação do país em que o documento for emitido (CAN, 1993, p. 4, tradução nossa).

Para que um indivíduo possa exercer a atividade de OTM, é necessário obter um certificado de registro junto ao órgão nacional competente. Para tanto, os requisitos são: (i) possuir capacidade legal (de acordo com as normas domésticas do país no qual está solicitando o registro); (ii) contar com representação legal suficiente em todos os países em que irá operar; (iii) ter domicílio no país onde se requer o registro; (iv) ter uma apólice de seguro, um mecanismo financeiro ou cobertura permanente de um Clube de Proteção e Indenização (do espanhol – Club de Protección e Indemnización) que cubra perda, dano ou atraso da mercadoria que está transportando; e (v) manter um patrimônio líquido no valor de 80 mil Direitos Especiais de Giro (DEGs)⁴² ou outorgar uma garantia desse valor. Ademais, o prazo para expedição do certificado de registro é de 60 dias corridos (CAN, 1993, 1996b).

Em relação às responsabilidades do operador, a Decisão CAN nº 331/1993 estabelece que estas se dão desde o momento em que as mercadorias passam a estar sob sua custódia até o momento em que as entrega. Sendo assim, o indivíduo é responsável por qualquer pessoa cujos serviços sejam necessários à realização do transporte multimodal, sendo também obrigado a realizar o que for necessário para que os produtos sejam entregues ao destinatário. Dessa forma, o OTM também é o responsável nos casos de atraso, perda ou avaria da mercadoria, a não ser que seja comprovado que não houve negligência ou culpa de sua parte ou de seus funcionários (CAN, 1993).

Cabe ressaltar que ambas as decisões supracitadas são regulamentadas pela Resolução nº 425/1996, a qual dá enfoque, especialmente, ao registro de operador de transporte multimodal, contando também com um modelo do certificado desse registro (CAN, 1996a).

Apesar de não ser abordado no ATIT, o transporte multimodal é regulado pelo Mercosul através do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Cargas*, de 30 de dezembro de 1994, segundo o qual todos os países presentes no acordo – a saber: Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai – reconhecem a utilização do *Documento de Transporte Multimodal*. Este ou também chamado de *Conhecimento de Transporte Multimodal* terá, em sua forma e seu conteúdo, os critérios vigentes empregados no transporte multimodal internacionalmente, e deverá ser datado e firmado pelo OTM ou por pessoa efetivamente autorizada por ele.

⁴² Unidade de conta definida pelo FMI.

Sendo assim, de maneira geral, é possível constatar uma similaridade nas legislações que tratam do transporte multimodal, especialmente no que concerne ao OTM e ao *Documento de Transporte Multimodal*. Dessa forma, torna-se desnecessária a harmonização do tema.

6.2. TARIFAS E PEDÁGIOS

Esta seção visa analisar e comparar os temas de tarifas e pedágios no âmbito do ATIT e da CAN, apontando as principais diferenças em suas abordagens. O ATIT cita brevemente o assunto em seus arts. 4º e 5º:

Art. 4º -

1. Aplicar-se-ão às empresas que efetuem transporte internacional, assim como a seu pessoal, veículos e serviços que prestem no território de cada país signatário, as leis e regulamentos nela vigentes, à exceção das disposições contrárias às normas deste Acordo.

2. As empresas deverão cumprir as disposições sobre as taxas e impostos estabelecidos por cada país signatário.

Art. 5º - cada país signatário assegurará às empresas autorizadas dos demais países signatários, em base de reciprocidade, um tratamento equivalente ao que dá às suas próprias empresas. Não obstante, mediante acordos recíprocos, os países signatários poderão isentar empresas de outros países signatários do pagamento de impostos e taxas que aplicam às suas próprias empresas (BRASIL, 1990b, p. 15, grifo nosso).

Ainda, alguns documentos denotam que vigora, em âmbito do ATIT, o regime da livre oferta, em condições de livre e equitativa concorrência.

Na mesma linha, a CAN, em sua Decisão nº 398/1997, que trata sobre o transporte internacional rodoviário de passageiros, alega que o bloco adere às mesmas condições sob a premissa do art. 157: “Os transportadores autorizados ofertarão o serviço de transporte internacional em condições de livre e equitativa concorrência. Ademais, fixarão livremente suas tarifas” (CAN, 1997a, p. 28, tradução nossa).

Além disso, no art. 120 (CAN, 1997a) da decisão citada, a CAN determina que os veículos devidamente registrados podem circular temporariamente entre os Estados-Partes sem precisar pagar taxas de importação e exportação quando estiverem realizando transporte internacional, ou ainda transitando por causa dele.

O art. 123 estabelece que:

Art. 123 - Os veículos habilitados se constituem de pleno direito, pelo simples feito de seu registro, como garantia exigível para responder à aduana pelo pagamento dos gravames de importação e exportação, impostos, encargos, juros e sanções pecuniárias eventualmente exigíveis ou aplicáveis sobre os veículos e equipes que entrem temporariamente em uma operação de transporte. A garantia do veículo poderá ser substituída por outra outorgada por um banco ou empresa de seguros, à satisfação da aduana. Esta garantia poderá ser global, para várias operações de transporte, ou individual, para apenas uma, e se emitirá em tantas cópias quantos forem os países pelos quais se vá transitar (CAN, 1997a, p. 23, tradução nossa).

Sobre o mesmo tópico, o art. 124 da referida decisão determina que “a aduana não exigirá garantias distintas das apontadas no artigo anterior para assegurar o pagamento dos gravames, impostos, encargos e juros eventualmente exigíveis aos veículos habilitados e equipes que saíam ou entrem temporariamente” (CAN, 1997a, p. 23, tradução nossa).

Ainda no âmbito da CAN, a Decisão nº 399/1997 versa sobre o transporte rodoviário internacional de mercadorias, e em seus arts. 158, 161 e 162 são previstas as mesmas condições de isenção no pagamento de taxas para os veículos de unidades de carga em contexto de transporte internacional. Contudo, essa foi substituída pela Decisão nº 837/2003 que não aborda o tema (CAN, 1997b, 2019c). Para além dessas, não foram identificadas outras normativas no âmbito da CAN tratando de tarifas no transporte rodoviário de carga de forma geral.

É possível afirmar, portanto, que não cabe harmonização ao tema, visto que os transportadores de passageiros e cargas estão submetidos à regulação tarifária válida no seu respectivo país de origem, além de que ambos os organismos adotam o princípio de livre concorrência, ou seja, a livre imposição de tarifas pelas empresas de cada país. Apesar disso, os diferentes países deverão comunicar cada variação tarifária aos outros para conhecimento e aplicação. Ainda, no que toca aos regimes de impostos e taxas estabelecidos, segundo o que determina o art. 4º, § 2, do ATIT, as empresas de transportes estão submetidas aos regimes de impostos e taxas que vigoram no país de trânsito (BRASIL, 1990). Essa questão deve ser avaliada, portanto, de maneira individual através das normativas nacionais que versam sobre isso, tendo em vista o fato de a aplicabilidade de impostos e taxas – inclusive no que se refere aos pedágios – encontrar-se sujeita ao ordenamento nacional do país de trânsito. Tal contexto impossibilita a harmonização da questão.

6.3. SEGUROS SOBRE DANOS À CARGA

No que se refere aos seguros, tem-se duas subdivisões: seguro de responsabilidade civil sobre danos pessoais e corporais e seguros sobre danos à carga. O primeiro é tratado na seção 5.2.1, de forma que a presente seção visa explorar o segundo tema no âmbito do ATIT e da CAN.

Nesse contexto, o seguro sobre danos à carga no transporte internacional terrestre é tratado no art. 13 do ATIT, o qual dispõe que as empresas que realizam essa operação necessitam contratar seguros, seja ele de carga, pessoas ou bagagem. Essa contratação deve acontecer de acordo com as normativas presentes no anexo III do acordo, cujo art. 5º, alínea “c”, especifica que a cobertura concedida por danos à carga transportada não deve ser inferior à responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional. Dessa forma, apesar de abordar o tema, não estabelece valores para o seguro de danos à carga, e os Estados-Partes ficam responsáveis, desse modo, por celebrar acordos multilaterais voltados à normatização das características do seguro (BRASIL, 1990b).

No contexto da Aladi existe um acordo multilateral que estabelece o seguro sobre danos às cargas e às mercadorias (Acordo 1.67 - XVI Reunião de Ministros do Cone Sul), todavia, este não foi ratificado por todos os países signatários, não se configurando um protocolo adicional em vigor, propriamente dito, no âmbito do ATIT.

No âmbito da CAN, por meio da Decisão CAN nº 837/2019, é exigida a apresentação de uma carta de compromisso de contratação da Apólice Andina para que seja expedida a

Licença Originária para o transporte internacional de cargas por rodovia entre os Estados-Partes da comunidade (CAN, 2019c). Além disso, a Resolução CAN nº 2101/2019 especifica ser necessária também a contratação de tal apólice para o transporte internacional por conta própria (CAN, 2019d). A Decisão CAN nº 290/1991, por sua vez, regulamenta a Apólice Andina de seguro de responsabilidade civil para o transportador internacional por rodovia (CAN, 1991).

Considera-se, portanto, que o alinhamento sobre esse tema é realizado a partir dos acordos multi e bilaterais firmados e em vigor entre os países, não sendo necessário propor a harmonização do tema.

6.4. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Esta seção tem por objetivo analisar e comparar o transporte ferroviário no âmbito do ATIT e da CAN, indicando as diferenças e as semelhanças entre ambos.

O ATIT regula o transporte internacional por ferrovia em seu capítulo III, estabelecendo as definições aplicáveis e as regras pertinentes quanto às mercadorias, à forma de cálculo das tarifas e da unidade monetária para sua cobrança, aos documentos de transporte e formalidades alfandegárias, aos prazos de expedição, ao transporte e à responsabilidade pela carga transportada. Além disso, no art. 8º do acordo, define-se que os países signatários deste devem adotar medidas especiais para o transporte ferroviário de produtos que sejam ou possam tornar-se perigosos, ou que representem risco à saúde, à segurança pública ou ao meio ambiente (BRASIL, 1990b).

O art. 42 do ATIT, por sua vez, determina que em uma remessa internacional realizada por transporte ferroviário o remetente necessita apresentar um *Conhecimento-Carta de Porte Internacional* (TIF) – formulário aprovado pelos órgãos de aplicação do ATIT –, devendo conter todos os dados requisitados de forma escrita ou impressa, sendo que tais informações devem estar legíveis e indeléveis, sem rasuras ou emendas (BRASIL, 1990b).

Já no âmbito da CAN, não foram encontradas normativas versando sobre o transporte ferroviário internacional de cargas ou passageiros.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste relatório foram apresentados os principais aspectos da interação entre os Estados-Partes da CAN e os signatários do ATIT por meio do transporte internacional terrestre, bem como um apanhado histórico sobre o papel desses e outros organismos internacionais no desenvolvimento do transporte terrestre na América do Sul. Nesse sentido, observa-se que os Estados-Partes da CAN e do ATIT apresentam uma interação comercial significativa e, especificamente em relação ao Brasil, o transporte terrestre rodoviário mostra-se relevante nas trocas comerciais com os países vizinhos, refletindo a importância do alinhamento normativo entre eles para a facilitação do comércio.

Em relação ao papel das organizações internacionais, ressalta-se a vinculação das normas emitidas pelos organismos em relação a sua incorporação aos ordenamentos jurídicos dos países, com ênfase para o fato de que a CAN emite normas de caráter supranacional e natureza obrigatória, o que não é observado no âmbito da Aladi e do ATIT, em que nem todos os signatários originais deste acordo incorporam os acordos subsidiários (protocolos adicionais), dificultando a uniformização normativa na região.

O capítulo 5, por sua vez, apresenta a abordagem normativa da CAN e do ATIT para os temas harmonizáveis, definidos segundo a metodologia apresentada no capítulo 3. Quanto ao tema de autorizações, documentos de transporte e serviços, observa-se que o ATIT possui um grau maior de adesão às práticas consideradas paradigmas para as propostas de harmonização, em relação à CAN, sendo considerada a melhor normativa em seis dos quinze subtemas. Com relação às normas técnicas, por outro lado, a CAN mostra-se como paradigma para harmonização em dois dos cinco subtemas, ao passo que o ATIT não aborda três deles. Já para os temas de seguros e produtos perigosos, destaca-se que nenhum dos organismos apresenta a legislação-base para as propostas de harmonização, revelando a necessidade de discussões mais aprofundadas sobre esses temas nos fóruns apropriados de cada organização.

Nesse sentido, observa-se que a harmonização entre o ATIT e a CAN, considerando apenas suas respectivas legislações, não abarcaria diversos dos temas analisados neste e nos relatórios de harmonização anteriormente desenvolvidos no atual projeto, tidos como relevantes para a facilitação e maior segurança do transporte internacional terrestre de cargas e passageiros – a exemplo do tema de produtos perigosos. Assim, para fornecer propostas mais completas e claras quanto às suas definições, optou-se por apresentar propostas de harmonização baseadas em outras normativas que não as do ATIT ou da CAN, por exemplo, as do Mercosul e dos países que compõem os dois organismos.

Ademais, como apontado ao longo deste relatório, aspectos relacionados às normas técnicas e aos produtos perigosos devem ser objetos de acompanhamento e atualização constantes, conforme o desenvolvimento de novas tecnologias e/ou padrões internacionais.

Por fim, destaca-se o contexto internacional e regional vivenciado em decorrência da pandemia de covid-19, em que todos os países sul-americanos, bem como o Mercosul, editaram normas relacionadas ao controle da disseminação da doença com disposições que afetaram e/ou continuam afetando o transporte internacional terrestre, especialmente o de passageiros. Diante disso, verifica-se a necessidade de estudos mais aprofundados a respeito das normas e dos

procedimentos sanitários aplicáveis ao transporte internacional terrestre na região, a fim de identificar as principais divergências e as possíveis ações a serem tomadas em conjunto pelos países.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Atualização do Relatório de Harmonização**: 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. V. 2. [Brasília, DF]: ANTT, jul. 2020a. 81 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Atualização do Relatório de Harmonização**: contextualização e metodologia. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros nos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. V. 1. [Brasília, DF]: ANTT, jul. 2020b. 73 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Atualização do Relatório de Harmonização**: Seguros e Normas Técnicas. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros nos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. V. 3. [Brasília, DF]: ANTT, jul. 2020c. 42 p. [.pdf].

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

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

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

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório de Harmonização**: Produtos Perigosos. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. V. 4. [Brasília, DF]: ANTT, ago. 2020f. Disponível em: <http://tri.antt.gov.br/Lists/DocumentoANTT/Relat%C3%B3rio%20de%20harmoniza%C3%A7%C3%A3o%20-%20V4.pdf#search=harmoniza%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 7 out. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Parcial Comparativo 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. Florianópolis: ANTT, 2020g. 245 p. [.pdf].

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

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Parcial Comparativo 2 – Chile e Peru:** Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil. [Brasília, DF]: ANTT, 2017b.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Parcial Comparativo 3 – Bolívia e Paraguai:** Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil. [Brasília, DF]: ANTT, 2017c.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Parcial Comparativo 4 – Argentina e Venezuela:** Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil. [Brasília, DF]: ANTT, 2017d.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Parcial Comparativo 5 – Guiana e Guiana Francesa:** Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil. [Brasília, DF]: ANTT, 2018.

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: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=158&data=28/04/2006>. 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: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=60&data=19/01/2016>. 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. 2019a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=24/01/2019&jornal=515&pagina=47>. Acesso em: 30 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.848, de 25 de junho de 2019. Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 26 jun. 2019b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=86&data=26/06/2019>. Acesso em: 14 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.875, de 17 de março de 2020. Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019/2020, no âmbito do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 18 mar. 2020h. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=18/03/2020&jornal=515&pagina=46&totalArquivos=125>. Acesso em: 16 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.876, de 20 de março de 2020. Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019/2020, no âmbito do serviço de transporte rodoviário de cargas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 mar. 2020i. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=98&data=23/03/2020>. Acesso em: 16 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020. Dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 mar. 2020j. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=27/03/2020&jornal=515&pagina=62>. Acesso em: 29 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.889, de 25 de maio de 2020. Altera a Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020, que dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 21 maio 2020k. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=21/05/2020&jornal=515&pagina=107>. Acesso em: 15 jun. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.893, de 2 de junho de 2020. Dispõe sobre as medidas a serem adotadas, no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do Covid-19. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 3 jun. 2020l. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=03/06/2020&jornal=515&pagina=484>. Acesso em: 15 jun. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.894, de 9 de junho de 2020. Altera a Resolução nº 5.893, de 02 de junho de 2020, que dispõe sobre as medidas a serem adotadas, no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do Covid-19. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jun. 2020m. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=10/06/2020&jornal=515&pagina=70>. Acesso em: 1 set. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.900, de 21 de julho de 2020. Altera a Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020, para incluir dispositivos e prorrogar prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 21 maio 2020n. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=22/07/2020&jornal=515&pagina=32>. Acesso em: 31 jul. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **TRIC em números**. Brasília, DF, 21 jul. 2020o. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>. Acesso em: 21 jul. 2020

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

ARGENTINA. Casa Rosada. **Coronavirus**: El Presidente anunció una apertura escalonada de las actividades entre el 18 de julio y el 2 de agosto. Viernes, 17 julio 2020a. Disponível em: <https://www.caserosada.gob.ar/slider-principal/46976-coronavirus-el-presidente-anuncio-una-apertura-escalonada-de-las-actividades-entre-el-18-de-julio-y-el-2-de-agosto>. Acesso em: 21 jul. 2020.

ARGENTINA. Decreto 260/2020. Emergencia Sanitaria. DECNU-2020-260-APN-PTE - Coronavirus (COVID-19). Disposiciones. **Boletín Oficial de la Republica Argentina**, Buenos Aires, 12 marzo 2020b. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/suplementos/2020031201NS.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

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

ARGENTINA. Ministerio de Transporte y Ministerio del Interior y Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca y Ministerio de Seguridad y Ministerio de Salud. Dirección Nacional de Migraciones. **Resolución Conjunta Conjuntiva 4/2020 RESFC-2020-4-APN-MI**. Boletín Oficial de la República Argentina, Buenos Aires, 10 jun. 2020c. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/230540/20200611>. Acesso em: 31 jul. 2020.

ARGENTINA. Prohibición de Ingreso al Territorio Nacional. Decreto 274/2020. DECNU-2020-274-APN-PTE - Disposiciones. **Boletín Oficial de la Republica Argentina**, Buenos Aires, 16 marzo 2020d. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/suplementos/2020031601NS.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

ARGENTINA. Prohibición de Ingreso al Territorio Nacional Decreto 409/2020. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 26 abr. 2020e. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/228262/20200426?busqueda=1>. Acesso em: 16 jun. 2020.

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CARRETERAS (AAC). **Estudios y Presentaciones**. Buenos Aires, c2020. Disponível em: <http://www.aacarreteras.org.ar/estudios-y-presentaciones.php>. Acesso em: 12 ago. 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI); COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Análisis comparativo de las normas sobre transporte internacional terrestre de carga y pasajeros y de tránsito aduanero**. Montevideo: Aladi; CAN, c2017. 98 p. [.pdf].

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 7503**: ficha de emergência e envelope para o transporte terrestre de produtos perigosos: características, dimensões e preenchimento. Rio de Janeiro: ABNT, 2005.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Acordo de Alcance Parcial nº 15, ao amparo do artigo 14 do Tratado de Montevideú 1980 celebrado entre a República Federativa do Brasil e a República da Venezuela**. Montevideú: Aladi, 31 maio 2001.

Disponível em: http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/pt/15/A14TM_015_pt.pdf. Acesso em: 6 jul. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Acordo de Alcance Parcial nº 17, ao amparo do artigo 14 do Tratado de Montevidéu 1980 celebrado entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai**. Montevidéu: Aladi, maio 2010. Disponível em: <http://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/684d10f0073e490a032574e10069fdb7/0e8339495176ca2f03256a5d005c197d?OpenDocument>. Acesso em: 6 jul. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre: Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções**. [Montevidéu]: Aladi, 17 fev. 2005. Disponível em: http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/pt/03/A14TM_003_002_pt.pdf. Acesso em: 6 jul. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **O ATIT**. Montevidéu, c2019a. Disponível em: http://www.aladi.org/sitioaladi/?page_id=6434&lang=pt. Acesso em: 6 jul. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **O que é a ALADI**. Montevidéu, c2019b. Disponível em: http://www.aladi.org/sitioaladi/?page_id=696&lang=pt. Acesso em: 18 jun. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Organização Institucional**. Montevidéu, c2019c. Disponível em: http://www.aladi.org/sitioaladi/?page_id=1360&lang=pt. Acesso em: 18 jun. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Processo de Integração: Acordos**. Montevidéu, 2020a. Disponível em: <http://www2.aladi.org/boletin/portugues/2020/EneroAbril/index.html>. Acesso em: ago. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). Secretaria Geral. **Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos**. Montevidéu: Secretaria Geral, 1994. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/anexo/and1797.pdf. Acesso em: 6 jul. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). Secretaria Geral. **Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias**. [Montevidéu]: Secretaria Geral, 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/anexo/and1866-96.pdf. Acesso em: 6 jul. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINOAMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Sistema de Informação de Comércio Exterior (SICOEX)**. Montevidéu, 2020b. Disponível em: http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsf/home_bienes.seam?cid=273741. Acesso em: 15 jul. 2020.

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

BOLÍVIA. **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. La Paz: Presidencia de la República, 28 jun. 1996. Disponível em: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DS-24327.xhtml#disclaimer>. Acesso em: maio 2020.

BOLIVIA. Ministerio de la Presidencia. Decreto Supremo nº 4196. Declara emergencia sanitaria nacional y cuarentena em todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, contra el brote del Coronavirus (COVID-19). **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 17 marzo 2020a. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/edicions/view/1246NEC>. Acesso em: 16 abr. 2020.

BOLIVIA. Ministerio de la Presidencia. Decreto Supremo nº 4214. Amplia el plazo de la cuarentena total dispuesto por el Parágrafo I del Artículo 2 del Decreto Supremo nº 4200, de 25 de marzo de 2020, hasta el dia jueves 30 de abril de 2020, em todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco de la declaratoria de emergencia sanitaria y cuarentena total. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 14 abr. 2020b. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/edicions/view/1259NEC>. Acesso em: 20 abr. 2020.

BOLIVIA. Ministerio de la Presidencia. Decreto Supremo nº 4276. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 26 jun. 2020c. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/listadonor/11>. Acesso em: 14 jul. 2020.

BRANCO, M. C. **A inspeção veicular como instrumento de controle da poluição atmosférica nas grandes cidades**. 2015. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3143/tde-31122015-110304/publico/Diss_Marcelo.pdf. Acesso em: 14 jul. 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Organização Mundial do Comércio**. Brasília, DF, [201-]. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/diplomacia-economica-comercial-e-financeira/132-organizacao-mundial-do-comercio-omc>. Acesso em: 15 jun. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991. Promulga o Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (TRATADO MERCOSUL). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 nov. 1991. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=22/11/1991&jornal=1&pagina=3&totalArquivos=195>. Acesso em: 22 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995**. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. Brasília, DF: Presidência da República, 19 jul. 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1563.htm. Acesso em: 2 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 2.975, de 1º de março de 1999. Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa -do Brasil e o Governo da República da Venezuela, em Caracas, em 4 de julho de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 mar. 1999. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=23&data=02/03/1999>. Acesso em: 17 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005. Dispõe sobre a execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, de 16 de fevereiro de 2005a. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jun. 2005a. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=2&data=10/06/2005>. Acesso em: 8 jun. 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, celebrado em Brasília, em 7 de fevereiro de 2003. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 out. 2005b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=11/10/2005>. Acesso em: 17 jul. 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 de 2014. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 jan. 2017. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=19/01/2017>. Acesso em: 17 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 10.298, de 30 de março de 2020. Institui o Conselho Nacional de Secretários de Transportes. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 31 mar. 2020a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=31/03/2020&jornal=515&pagina=2&totalArquivos=87>. Acesso em: 16 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990**. Aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências. Brasília, DF: Planalto, 21 fev. 1990a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d98973.htm. Acesso em: 19 fev. 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] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 nov. 1990b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=14&data=21/11/1990>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, DF: Presidência da República, 30 dez. 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm. Acesso em: 22 maio 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria CC-PR/MJSP/MINFRA/MS Nº 1, de 29 de julho de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 29 jul. 2020b. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=29/07/2020&jornal=600&pagina=1>. Acesso em: 31 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 204, de 29 de abril de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, por via terrestre, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, 29 abr. 2020c. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=29/04/2020&jornal=601&pagina=1>. Acesso em: 29 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 340, de 30 de junho de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 jun. 2020d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=30/06/2020&jornal=600&pagina=2>. Acesso em: 14 jul. 2020.

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

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**: South America: Argentina. Langley, 31 Mar. 2020a. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ar.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**: South America: Bolivia. Langley, 31 Mar. 2020b. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/bl.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**: South America: Brazil. Langley, 31 Mar. 2020c. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/bl.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**: South America: Chile. Langley, 1 Apr. 2020d. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ci.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Guyana. [Langley], 17 June 2020e. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/gy.html>. Acesso em: 17 jun. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**: South America: Paraguay. Langley, 17 Mar. 2020f. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/pa.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**: South America: Peru. Langley, 17 Mar. 2020g. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/pe.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**: South America: Uruguay. Langley, 16 Mar. 2020h. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/uy.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Venezuela. [Langley], 17 June 2020i. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ve.html>. Acesso em: 17 jun. 2020.

CHILE. **Declaración estado de catástrofe.** [Santiago], 18 marzo 2020a. Disponible em: https://cdn.digital.gob.cl/filer_public/d7/5e/d75e6460-0d18-4d50-9593-109d8ae8b7ef/declaracion_estado_de_catastrofe.pdf. Acceso em: 16 abr. 2020.

CHILE. Dirección Nacional de Aduanas. **Estadísticas COMEX.** Valparaíso, [2020]a. Disponible em: <https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/estadisticas.html>. Acceso em: 15 jul. 2020.

CHILE. Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Vialidad. **Red Vial Nacional:** dimensionamiento y características. [Santiago]: Ministerio de Obras Públicas, 2017. Disponible em: <http://www.vialidad.cl/areasdevialidad/gestionvial/Documents/redvialnacional2017.pdf>. Acceso em: 12 ago. 2020.

CHILE. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Observatorio Logístico. **Transporte Carretero de Cargas.** Santiago, [2020]b. Disponible em: <https://www.observatoriologistico.cl/perfiles/transporte-carretero-de-carga/>. Acceso em: 12 ago. 2020.

CHILE. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. **Prorrogamos la vigencia del Certificado de la Revisión Técnica y la Licencia de Conducir por crisis del Coronavirus.** Santiago, 30 marzo 2020b. Disponible em: <https://www.mtt.gob.cl/archivos/24573>. Acceso em: 16 abr. 2020.

CHILE. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Subsecretaría de Transportes. Decreto nº 41. Modifica Decreto Supremo nº 24, de 2020, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, extiende vigencia de los certificados de revisión técnica y de verificación de emisiones, en los casos que indica, y fija calendario que señala. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 22 jun. 2020c. Disponible em: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2020/07/Decreto-41-MTT-pr%C3%B3rroga-RT-junio-DO.pdf>. Acceso em: 17 jul. 2020.

CHILE. Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Subsecretaría del Interior. **Decreto 269.** Prorroga declaración de estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, en el territorio de Chile, por el lapso que indica. Santiago: Ministerio del Interior y Seguridad Pública, 12 jun. 2020d. Disponible em: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1146700>. Acceso em: 14 jul. 2020.

CHILE. **Plano de Acción por Coronavirus.** [Santiago], 16 abr. 2020e. Disponible em: <https://www.gob.cl/coronavirus/plandeaccion/>. Acceso em: 16 abr. 2020.

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

COLOMBIA. Ministerio de Transporte. Decreto Legislativo número 569, de 15 de abr de 2020. Por la cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica. **Diário Oficial**, Bogotá, D.C., 15 abr. 2020a. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20569%20DEL%2015%20DE%20ABRIL%20DE%202020.pdf>. Acceso em: 29 abr. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte. **Decreto Legislativo número 768 de 2020.** Por el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica. Bogotá, D.C.: Ministerio de Transporte, 30 mayo 2020b. Disponible em:

http://www.regiones.gov.co/Inicio/assets/files/311_DECRETO%20768%20DEL%2030%20DE%20MAYO%20DE%202020.pdf. Acesso em: 17 jul. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte. Decreto número 482 de 26 mar. 2020. Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 26 marzo 2020c. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20482%20DEL%2026%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

COLOMBIA. Ministerio del Interior. Decreto número 457 de 22 mar. 2020. Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 22 marzo 2020d. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20457%20DEL%2022%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

COLOMBIA. Ministerio del Interior. Decreto número 1.076 de 28 de jul. 2020. Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 28 jul. 2020e. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%201076%20DEL%2028%20DE%20JULIO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2020.

COLOMBIA. Mintransporte. **Comunidad Andina agiliza transporte de mercancías por carretera con la cual se dinamiza comercio en la región**. Bogotá, 30 abr. 2019. Disponible em: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7367/comunidad-andina-agiliza-transporte-de-mercancias-por-carretera-con-la-cual-se-dinamiza-comercio-en-la-region/>. Acesso em: 27 jan. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la República. Decreto número 417 de 17 mar. 2020. Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 17 marzo 2020f. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20417%20DEL%2017%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

COMEX STAT. **Página inicial**. [Brasília, DF], 2020. Disponible em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: 7 jul. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **CAN em Cifras 2019**. Lima: CAN, 2019a. Disponible em: <http://www.comunidadandina.org/Documentos.aspx?GruDoc=13>. Acesso em: 10 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT). **Decisión 434**. Lima: SICE: CAATT, 18 jun. 1998. Disponible em: <http://www.sice.oas.org/Trade/Junac/decisiones/DEC434S.asp>. Acesso em: 18 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Cuentas Nacionales de la Comunidad Andina 2018**. Lima: CAN, 2019b. Disponible em: <http://www.comunidadandina.org/Documentos.aspx?GruDoc=13>. Acesso em: 10 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Decisión 467. Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera. Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257. **Sistema**

de Información sobre Comercio Exterior (SICE), Lima, 12 agosto 1999. Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/decisiones/DEC467S.asp>. Acesso em: 23 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Dimensión económico social de la Comunidad Andina**. Lima: CAN, abr. 2017. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/2018124105044REVISTAinteractiva.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Informe Anual: 50 Años de Integración Comercial de Bienes en la Comunidad Andina 1969 – 2019**. Lima, 26 junio 2020. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/Documentos.aspx?GruDoc=13>. Acesso em: 15 jul. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Instancias Asesoras**. Lima, [201-]ja. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=120&tipo=SA&title=instancias-asesoras>. Acesso em: 18 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **La normatividad del transporte en la Comunidad Andina**. Lima, ago. 2016. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/Prensa.aspx?id=3806&accion=detalle&cat=AP&title=la-normatividad-del-transporte-en-la-comunidad-andina>. Acesso em: 18 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Resolución nº 425**. Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional. Lima: CAN, 20 agosto 1996a. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/ResolucionesJunta/RES425.pdf>. Acesso em: 6 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión nº 290**. Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera. Lima: CAN, mar. 1991. 12 p. [.docx].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión nº 331**. Transporte Muldimodal. Santafé de Bogotá, D.C.: CAN, 4 mar. 1993. 11 p. [.docx].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión nº 393**. Modificación de la Decisión 331 "Transporte Multimodal". Lima: CAN, 9 jul. 1996b. 5 p. [.docx].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. Decisión nº 398. Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, sustitutoria de la Decisión 289. **Gaceta Oficial del Acordo de Cartagena**, Lima, 17 enero 1997a. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/Gacetas/gace243.pdf>. Acesso em: maio 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. Decisión nº 399. Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257. **Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE)**, Lima: Secretaria General, 17 enero 1997b. Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec399s.asp>. Acesso em: 10 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. Decisión nº 491. Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera. **Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena**, Lima, 14 feb. 2001. Disponível em: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/transporte_internacional/documentos/comunidad-andina/GACE640.pdf. Acesso em: 15 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. Decisión nº 617, de 15 de julho de 2005. Tránsito Aduanero Comunitario. **Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE)**, Lima,

18 jun. 2005. Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC617s.asp>. Acesso em: 20 maio 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. Resolución nº 719. Reglamento de la Decisión 398 (Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera). **Gaceta Oficial de la Comunidad Andina**, Lima, 29 abr. 2003. Disponível em: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/transporte_internacional/documentos/comunidad-andina/Gace924.pdf. Acesso em: maio 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **Resolución nº 833, de 18 de junio de 2004**. Condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los omnibuses o autobuses en el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera – Decisión 561. Lima: CAN, 18 jun. 2004. Disponível em: <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/resoluciones/RESO833.doc>. Acesso em: 15 jun. 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. 2019c. 33 p. [.docx].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **Resolución nº 2.101**. Reglamento de la Decisión nº 837 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera). Lima: CAN, 25 oct. 2019d. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/resoluciones/RESOLUCION2101.pdf>. Acesso em: 29 jan. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **SG de 872, 15 de julio de 2019**: movimiento de carga internacional por carretera de Bolivia con países de la Comunidad Andina, 2018. [Lima]: CAN, 2019e. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE872.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **SG de 875, 5 de agosto de 2019**: movimiento de carga internacional por carretera de Colombia con países de la Comunidad Andina, 2018. [Lima]: CAN, 2019f. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE875.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **SG de 878, 28 de agosto de 2019**: movimiento de carga internacional por carretera de Ecuador con países de la Comunidad Andina, 2018. [Lima]: CAN, 2019g. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE878.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **SG de 881, 9 de setiembre de 2019**: movimiento de carga internacional por carretera en la Comunidad Andina, 2018. [Lima]: CAN, 2019h. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE881.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **SG de 882, 9 de setiembre de 2019**: movimiento de carga internacional por carretera del Perú con países de la Comunidad Andina, 2018. [Lima]: CAN, 2019i. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE882.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Sistema Andino de Integración - SAI**. Lima, [201-]b. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=4&tipo=SA&title=sistema-andino-de-integracion-sai>. Acesso em: 18 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEXT). **Estadísticas de Comercio Exterior de Bienes**. San Isidro, [2020]. Disponível em: <http://extranet.comunidadandina.org/sicext/WPaisAnual.aspx>. Acesso em: 15 jul. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Somos Comunidad Andina**. Lima, [201-]c. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=189&tipo=QU&title=somos-comunidad-andina>. Acesso em: 18 jun. 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Boletins Técnicos CNT**. Brasília, DF: CNT, jan. 2020. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em: 12 fev. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 14, de 6 de fevereiro de 1998. Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 fev. 1998. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=12/02/1998&jornal=1&pagina=21&totalArquivos=96>. Acesso em: 15 jul. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 dez. 2004. Disponível em: https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04_COMPILADA.pdf. Acesso em: 14 abr. 2020.

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.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 778, de 13 de junho de 2019. Altera as Resoluções CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, e nº 358, de 13 de agosto de 2010, para dispor sobre aula prática noturna, carga horária para obtenção da ACC e tornar facultativo o uso de simulador de direção veicular no processo de formação de condutores. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 17 jun. 2019. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=17/06/2019&jornal=515&pagina=25&totalArquivos=92>. Acesso em: 14 abr. 2020.

CONSULADO GENERAL DEL PERÚ EN RÍO DE JANEIRO. **Cierre de Fronteras**. Rio de Janeiro, 28 abr. 2020. Disponível em: <http://www.consulado.pe/es/RiodeJaneiro/Paginas/Coronavirus.aspx>. Acesso em: 16 jun. 2020.

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

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

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

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, 15 jan. 2016. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&data=15/01/2016&pagina=56>. Acesso em: 25 jun. 2020.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). Consejo de la Dirección Nacional de Transporte. **Resolución C.D. nº 113**. Por la cual se apueba el protocolo de aplicación de medidas preventivas de fiscalización em camiones de transporte de cargas nacional e internacional (choferes y tripulantes) em puntos de frontera por parte de la Dirección Nacional de Transporte (Dinatran), ante el riesgo de expansion del virus "COVID-19". San Lorenzo: Dinatran, 18 marzo 2020a. Disponível em: http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCI%C3%93N%20C.D.%20N%C2%BA%20113_2020.PDF. Acesso em: 29 abr. 2020.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). Consejo de la Dirección Nacional de Transporte. **Resolución C.D. Nº 156**. Por el cual se establece el plazo excepeccional de treinta (30) días de vigencia y prórroga, para la inspección técnica vehicular (I.T.V), en el servicio regular nacional e internacional de transporte de pasajeros y cargas, de conformidad a los lineamientos establecidos en la ley nº 1.590/2000. San Lorenzo: DINATRAN, 28 marzo 2020b. Disponível em: http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCION%20CD%20N%C2%BA%20156_2020_PRORROGA%20DE%20ITV.pdf. Acesso em: 16 jun. 2020.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). Consejo de la Dirección Nacional de Transporte. **Resolución C.D. Nº 183**. Por el cual se establece el protocolo para la apertura de los centros de inspección técnica vehicular (C.I.T.V.), habilitados por la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), durante la pandemia del virus "covid-19". San Lorenzo: DINATRAN, 15 abr. 2020c. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/resol%20183.PDF>. Acesso em: 16 jun. 2020

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). Consejo de la Dirección Nacional de Transporte. **Resolución C.D. nº 391**. Por la cual se autoriza la suspensión temporal y excepcional de la aplicación de sanciones, con respecto al vencimiento de las habilitaciones otorgadas por la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), a las unidades afectadas al servicio de transporte de pasajeros y cargas, del servicio nacional. San Lorenzo: Dinatran, 31 jul. 2020d. Disponível em: http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCION%20CD%20391_2020.pdf. Acesso em: 31 ago. 2020.

ECUADOR. **Decreto Ejecutivo nº 1.052**. Quito: Presidencia de la República, 15 mayo 2020a. Disponível em: https://www.nodal.am/wp-content/uploads/2020/05/Decreto_Ejecutivo_No._1052_20200415200635.pdf. Acesso em: 16 jun. 2020.

ECUADOR. **Decreto nº 1.017**. Quito: Presidencia de la República, 16 marzo 2020b. Disponível em: https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/03/Decreto_presidencial_No_1017_17-Marzo-2020.pdf. Acesso em: 16 abr. 2020.

ECUADOR. **Decreto nº 1.074**. Quito: Presidencia de la República, 15 jun. 2020c. Disponível em: <https://www.uta.edu.ec/v3.2/uta/reglamentosexternos/Decreto%20Eecutivo%20No%201074-2020-ESTADO%20DE%20EXCEPCION.pdf>. Acesso em: 31 ago. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **MTOP emite protocolo para ingreso de personas y vehículos en los CEBAF y CENAF**. Quito, marzo 2020d. Disponível em:

<https://www.obraspublicas.gob.ec/mtop-emite-protocolos-para-ingreso-de-personas-y-vehiculos-en-los-cebaf/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Protocolo para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera por la Frontera Norte**: Medidas de Prevención ante Covid-19. Quito: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, abr. 2020e. Disponível em: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/05/Protocolo_terrestre_INTERNACIOL-POR-LA-FRONTERA-NORTE-VF.pdf. Acesso em: 16 jun. 2020.

EL COMERCIO. **Perú seguirá con las fronteras cerradas por el nuevo coronavirus**. Lima, 24 abr. 2020. Disponível em: <https://www.elcomercio.com/actualidad/peru-fronteras-cierre-coronavirus-confinamiento.html>. Acesso em: 16 jun. 2020.

EL PAÍS. **Se realizó la primera reunión técnica de la Comisión Binacional entre Uruguay y Brasil**. Montevideo, 3 jun. 2020. Disponível em: <https://www.elpais.com.uy/informacion/salud/realizo-primer-reunion-tecnica-comision-binacional-uruguay-brasil.html>. Acesso em: 16 jun. 2020.

FEITOSA NETO, A. C.; LIMA, A. B. F. Reciprocidade no Direito Internacional como princípio basilar de cooperação entre os povos. **Jus**, Teresina, nov. 2016. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/53517/reciprocidade-no-direito-internacional-como-principio-basilar-de-cooperacao-entre-os-povos>. Acesso em: 15 jun. 2020.

FONTENELE, H. B.; ZANUNCIO, C. E. M.; SILVA JUNIOR, C. A. P. da. O excesso de peso nos veículos rodoviários de carga e seu efeito. **Teoria e Prática na Engenharia Civil**, n. 18, p. 95-103, nov. 2011.

FRANCE. LOI n° 2020-856 du 9 juillet 2020. Organisant la sortie de l'état d'urgence sanitaire (1). **Journal Officiel de la République Française**, 10 juil. 2020. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2020/7/9/2020-856/jo/texte>. Acesso em: 23 jul. 2020.

GARCIA, A. El servicio de transporte terrestre turístico está activado y com nuevo protocolo. **El Comercio**, [Quito], 7 ago. 2020. Disponível em: <https://www.elcomercio.com/actualidad/servicio-transporte-turistimo-feriado.html>. Acesso em: 31 ago. 2020.

GARCÍA, Y.; VALENCIA, A.; LLANGARÍ, J. Ecuador prohíbe ingresos internacionales y cierre parcial de frontera terrestre por coronavirus. **Reuters**, Quito, 14 marzo 2020. Disponível em: <https://lta.reuters.com/articulo/ecuador-coronavirus-idLTAKBN211126-OUSLT>. Acesso em: 15 mar. 2020.

GUYANA. Covid-19 emergency measures. **The Official Gazette of Guyana**, Georgetown, 14 Aug. 2020a. Disponível em: https://www.health.gov.gy/gymedia/Information-Education-Communication-Material/Extra_14AUGUST2020CoVIDNot8.pdf. Acesso em: 31 ago. 2020.

GUYANA. Department of Public Information. **Government COVID-19 Advisories**. Georgetown, 31 Mar. 2020b. Disponível em: <https://dpi.gov.gy/government-covid-19-advisories-4/>. Acesso em: 16 abr. 2020.

GUYANE. **Fermeture de la frontière entre la France et le Suriname**. Cayenne, 19 mai 2020c. Disponível em: http://www.guyane.gouv.fr/content/download/15570/107592/file/2020_05_19_Rappel%20de%20la%20fermeture%20de%20la%20fronti%C3%A8re%20France-Suriname.pdf. Acesso em: 24 jul. 2020.

GUYANE. **Fermeture de la frontière France - Brésil**: Conditions de circulation des personnes et des marchandises. Cayenne, 25 mars 2020d. Disponível em: http://www.guyane.gouv.fr/content/download/15702/108597/file/2020_03_25_Covid19_Circulation%20France%20Br%C3%A9sil.pdf. Acesso em: 24 jul. 2020.

GUYANA. Ministry of Public Infrastructure. **Ferry services modified to facilitate increased goods, food transport**. Georgetown, 16 Apr. 2020e. Disponível em: <https://dpi.gov.gy/ferry-services-modified-to-facilitate-increased-goods-food-transport/>. Acesso em: 4 maio 2020.

HONÓRIO, K. S. **O significado da iniciativa para a integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) no regionalismo sul-americano (2000-2012)**: um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil. 2013. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – UNESP/UNICAMP/PUC-SP, Programa San Tiago Dantas de Pós-graduação em Relações Internacionais, São Paulo, 2013.

INSTITUT D’EMISSION DES DEPARTEMENTS D’OUTRE-MER (IEDOM). **Guyane 2018**. Paris: IEDOM, 2019. Disponível em: https://www.iedom.fr/IMG/pdf/rapport_iedom_guyane2018.pdf. Acesso em: 17 abr. 2020.

INSTITUTO BOLIVIANO DE COMERCIO EXTERIOR (IBCE). **Periódico "Comercio Exterior"**: Informando a Bolivia y el mundo. Santa Cruz, c2017. Disponível em: <https://ibce.org.bo/publicaciones-ibce.php?publicacion=comercioexterior&opcion=1>. Acesso em: 15 jul. 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). **Anuário Estadístico 2019**. Montevideo: INE, 2019. Disponível em: <http://www.ine.gub.uy/documents/10181/623270/Anuario+Estadistico+2019/f854fb27-ad7f-4ce3-8c37-005ade0a6140>. Acesso em: 12 ago. 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INDEC). Argentine Foreign Trade Statistics. **Informes técnicos**, Buenos Aires, n. 4, n. 139, 11 fev. 2020. Disponível em: <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Institucional-Indec-InformesTecnicos-40>. Acesso em: 15 jul. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICA E GEOGRAFIA (IBGE). Brasil em Síntese. **População**: distribuição da população por situação de domicílio. Rio de Janeiro, c2020a. Disponível em: <https://brasilemsintese.ibge.gov.br/populacao/distribuicao-da-populacao-por-situacao-de-domicilio.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Brasil em Síntese**. Rio de Janeiro, c2020b. Disponível em: <http://brasilemsintese.ibge.gov.br/>. Acesso em: 23 jan. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICA E GEOGRAFIA (IBGE). População. **Projeção da população do Brasil e das Unidades da Federação**. Rio de Janeiro, c2020c. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/>. Acesso em: 23 jan. 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA (INMETRO). Portaria nº 91, de 31 de março de 2009. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 31 mar. 2009. Disponível em: <http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001434.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA (INMETRO). Portaria nº 457, de 22 de dezembro de 2008. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 dez. 2008. Disponível em: <http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001409.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). **A Universal Liability Regime for International Carriage by Air – Montreal Convention 1999**. Montreal: IATA, 1999. Disponível

em: <https://www.iata.org/policy/Documents/position-paper-mc99-july-2017.pdf>. Acesso em: maio 2020.

JARAMILLO, C. F. *et al.* **Connecting to Compete 2018**: trade logistics in the global economy – the logistics performance index and its indicators. Washington, D. C.: The World Bank, 2018. Disponível em: <http://documents.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/Connecting-to-compete-2018-trade-logistics-in-the-global-economy-the-logistics-performance-index-and-its-indicators>. Acesso em: 20 abr. 2020.

JUSTO, M. Queda das commodities sugere fim de ciclo de crescimento na América Latina. **BBC Mundo**, [S. l.], 20 maio 2013. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/05/130520_commodities_queda_crescimento_america_latina_lgb. Acesso em: 15 jul. 2020.

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

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). MERCOSUL/CMC/DEC. **nº 15/19**. Acordo para a facilitação do transporte de mercadorias perigosas no Mercosul. Bento Gonçalves: Mercosul, 4 dez. 2019a. Disponível em: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/75401_DEC_015-2019_PT_Acordo%20Transporte%20Produtos%20Perigosos.pdf. Acesso em: 28 abr. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Mercosul/CPP/ATA 02/19**. Reunião da comissão sobre transporte terrestre de produtos perigosos (CPP). Porto Alegre: MERCOSUL, set. 2019b. 5 p. [.pdf].

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **MERCOSUL/GMC/RES. nº 14/06**. Princípios gerais de acesso à atividade de transportador. Buenos Aires: Mercosul, 22 jun. 2006a. Disponível em: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/5358_RES_014-2006_PT_PrincipAtivTransportador.pdf. Acesso em: 20 maio 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **MERCOSUL/GMC/RES. nº 28/05**. Norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais. Montevideu: 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 32/09**. Certificado único de inspeção técnica veicular. Montevideu: Mercosul, 5 dez. 2009. 2 p. [.pdf].

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **MERCOSUL/GMC/RES. nº 34/19**. Documentos de porte obrigatório no transporte rodoviário de passageiros e de cargas. Santa Fé: Mercosul, 15 jul. 2019c. Disponível em: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/73864_RES_034-2019_PT_Documentos%20porte%20obrigatorio.pdf. Acesso em: 14 out. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **MERCOSUL/GMC/RES. nº 52/10**. Especificações do certificado único de inspeção técnica veicular (Complementação da Res. GMC nº 32/09). Brasília, DF: Mercosul, 2 dez. 2010. 3 p. [.pdf].

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **MERCOSUL/GMC/RES. nº 54/18**. 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.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **MERCOSUL/GMC/RES. nº 58/94**. Princípios gerais de acesso à profissão de transportista e seu exercício no âmbito do Mercosul. Brasília, DF: Mercosul, 4 nov. 1994b. Disponível em: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/19647_RES_058-1996_PT_ProfTransport.pdf. Acesso em: 20 maio 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **MERCOSUL/GMC/RES. nº 65/08**. Acordo sobre pesos e dimensões para veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas. Brasília, DF: Mercosul, 28 nov. 2008. Disponível em: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/14711_RES_065-2008_PT_FERR_Pesos%20veiculos.pdf. Acesso em: 7 out. 2020.

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

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **MERCOSUR/GMC/RES nº 75/97**: Inspeccion tecnica vehicular. Montevideo: Mercosur, 13 dic. 1997. Disponível em: <https://gestorweb.mercosur.int/files/59550c69c9344912d4298cc1>. Acesso em: 15 jun. 2020.

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

NETO, W. A. D. (org.). **O Brasil e novas dimensões da integração regional**. Brasília, DF: IPEA, 2014. 510 p. [.pdf].

PARAGUAY. Ministerio de Industria y Comercio. Decreto nº 3.456. Por el cual se declara estado de emergencia sanitaria en todo el territorio nacional para el control de cumplimiento de las medidas sanitarias dispuestas en la implementación de las acciones preventivas ante el riesgo de expansión der coronavirus (COVID-19). **Gaceta Oficial de la República del Paraguay**, Asunción, 16 marzo 2020a. Disponível em: <http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62413>. Acesso em: 16 abr. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). **Red vial**. Asunción, c2014. Disponível em: <https://www.mopc.gov.py/mopcweb.old/red-vial-s1>. Acesso em: 12 ago. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.465**. Por el cual se amplia el artículo 3º del Decreto nº 3458 del 16 de marzo de 2020 “Por el cual se dispone el cierre parcial y temporal de puestos de control migratorio en frontera, como medida ante el riesgo de expansión del coronavirus (Covid-19)”. Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 17 marzo 2020b. Disponível em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/cfe91a-DECRETON3465.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.564**. Por el cual se extiende el aislamiento preventivo general (cuarentena) y las medidas de restricción desde el 27 de abril al 3 de mayo de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (COVID-19). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 24 abr. 2020c. Disponível em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/523692->

DecretoN3564Extensinaislamientopreventivodel27deabrillal3demayodel2020.PDF.
Acesso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.576**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid-19) correspondiente a la fase 1 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 3 mayo 2020d. Disponible em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/3bf7c4-DecretoN3576Fase1CuarentenaInteligente.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.619**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid-19) correspondientes a la fase 2 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 24 mayo 2020e. Disponible em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/05612d-DECRETO3619n68bqrx.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.706**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid-19) correspondientes a la fase 3 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 14 jun. 2020f. Disponible em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/a2d441-DECRETO3706.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.780**. Por cual se extiende el periodo establecido en el artículo 1º del Decreto nº 3706 del 14 de junio de 2020, correspondiente a la fase 3 del Plan de Levantamiento Gradual del Aislamiento Preventivo General (cuarentena inteligente), en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (Covid-19). Assunción: Ministerio de la Salud Pública y Bienestar Social, 5 jul. 2020g. Disponible em: <https://www.bacn.gov.py/archivos/9156/DECRETO%203780.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.835**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (covid-19), correspondientes a la fase 4 del Plan de Levantamiento Gradual del Aislamiento Preventivo General (Cuarentena Inteligente), con excepción de Asunción (capital) y los Departamentos de Alto Paraná y Central. Assunción: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, 18 jul. 2020h. Disponible em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/cb00ba-SesquicentenarioDelaEpopyaNacional186>. Acesso em: 31 jul. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.943**. Por el cual se extiende el período establecido en el Artículo 1 del Decreto nº 3835/2020, hasta el 30 de agosto de 2020, correspondiente a la Fase 4 del Plan de Levantamiento Gradual del Aislamiento Preventivo General, en el marco de la emergencia sanitaria declarada por la pandemia del coronavirus (Covid-19), con excepción de Asunción (capital) y los departamentos de Alto Paraná y Central. Assunción: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, 15 ago. 2020i. Disponible em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/25e7c0-DECRETO3943.pdf>. Acesso em: 31 ago. 2020.

PARAGUAY. Ministerio del Interior. Decreto nº 3.458. Por el cual se dispone el cierre parcial y temporal de puestos de control migratorio en frontera, como medida ante el riesgo de expansión del coronavirus (COVID-19). **Gaceta Oficial de la República del Paraguay**, Asunción, 16 marzo 2020j. Disponible em: <http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62413>. Acceso em: 16 abr. 2020.

PEÑA, E. de la. *et al.* **Experiencia de éxito en seguridad vial en América Latina y el Caribe: Factor vehículo**, feb. 2016. Disponible em: <https://publications.iadb.org/handle/11319/7645>. Acceso em: 15 jun. 2020.

PERÚ. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Decreto Supremo nº 025-2008-MTC. Aprueban Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, 24 ago. 2008a. Disponible em: <http://busquedas.elperuano.com.pe/download/url/aprueban-reglamento-nacional-de-inspecciones-tecnicas-vehicu-decreto-supremo-n-025-2008-mtc-242674-9>. Acceso em: 15 jun. 2020.

PERÚ. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Resolución Directorial nº 015-2020-MTC/18. Modifican plazos de vigencia de las licencias de conducir y de los certificados de salud para licencias de conducir, establecidos mediante Resolución Directoral N° 08-2020-MTC/18. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 20 jul. 2020a. Disponible em: <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/modifican-plazos-de-vigencia-de-las-licencias-de-conducir-y-resolucion-directoral-no-015-2020-mtc18-1872059-1>. Acceso em: 31 jul. 2020.

PERÚ. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Resolución Suprema nº 11581-2008-MTC/15. Manual de inspecciones técnicas vehiculares, tabla de interpretación de defecto de inspecciones técnicas vehiculares, y las características y especificaciones técnicas del equipamiento para los centros de inspección técnica vehicular y la infraestructura inmobiliaria mínima requerida para los centros de inspección técnica vehicular. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, 20 dic. 2008b. Disponible em: http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/directivas/1_0_1755_.pdf. Acceso em: 15 jun. 2020.

PERÚ. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. **Sistema Nacional de Carreteras del Perú**. [Lima], 2012. Disponible em: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/documentos/RESUMEN_GENERAL_2012.pdf. Acceso em: 12 ago. 2020.

PERÚ. Presidencia de la República del Perú. Decreto Supremo nº 020-2020-SA. Decreto Supremo que prorroga la Emergencia Sanitaria declarada por Decreto Supremo nº 008-2020-SA. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 4 jun. 2020b. <http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/gaceta/admin/elperuano/462020/04-06-2020.pdf>. Acceso em: 16 jun. 2020.

PERÚ. Presidencia del Consejo de Ministros. Decreto Supremo nº 044-2020—PCM. Decreto Supremo que declara Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 15 marzo 2020c. Disponible em: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/566448/DS044-PCM_1864948-2.pdf. Acceso em: 16 abr. 2020.

PERÚ. Presidencia del Consejo de Ministros. Decreto Supremo nº 135-2020-PCM. Decreto Supremo que prorroga el Estadode Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del COVID-19. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 31 jul. 2020d. Disponible em:

<https://busquedas.elperuano.pe/download/url/decreto-supremo-que-prorroga-el-estado-de-emergencia-nacional-decreto-supremo-n-135-2020-pcm-1874483-1>. Acesso em: 31 ago. 2020.

PERÚ. Presidencia del Consejo de Ministros. Decreto Supremo nº 139-2020-PCM. Decreto Supremo que modifica el Decreto Supremo nº 116-2020-PCM, Decreto Supremo que establece las medidas que debe observar la ciudadanía en la nueva convivencia social y prorroga el Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia de COVID-19, modificado por los Decretos Supremos nº 129-2020-PCM y nº 135-2020-PCM. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 12 ago. 2020e. Disponível em: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-modifica-el-decreto-supremo-n-116-2020-decreto-supremo-n-139-2020-pcm-1877093-1/>. Acesso em: 31 ago. 2020.

PRESSE, F. Argentina endurece confinamento em Buenos Aires e periferia até 17 de julho. **G1**, São Paulo, 1 jul. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2020/07/01/argentina-endurece-confinamento-em-buenos-aires-e-periferia-ate-17-de-julho.ghtml>. Acesso em: 13 jul. 2020.

REUNIÃO BILATERAL ARGENTINA-BRASIL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL - ATIT. Anexo III: Quadro de Linhas de Passageiros. *In*: REUNIÃO BILATERAL ARGENTINA-BRASIL DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL - ATIT. **Atas [...]**. Buenos Aires: ANTT, 2018. 21 p. [.pdf].

REUNIÃO BILATERAL BRASIL ARGENTINA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2019, Foz do Iguaçu. **Atas [...]**. Foz do Iguaçu: ANTT, mar. 2019. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/54728/Reuniao_Bilateral_Brasil_e_Argentina_dos_Organismos_Competentes_de_Aplicacao_do_ATIT.html. Acesso em: 22 abr. 2020.

REUNIÃO BILATERAL BRASIL-BOLÍVIA, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT. Anexo III: Relação dos serviços operados entre os dois países. *In*: REUNIÃO BILATERAL BRASIL-BOLÍVIA, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT. **Atas [...]**. São Paulo: ANTT, 2019. 3 p. [.pdf].

REUNIÃO BILATERAL BRASIL-CHILE DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT. Anexo III: Transporte de Passageiros. Relação dos Serviços Acordados e Operados. *In*: REUNIÃO BILATERAL BRASIL-CHILE DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT. **Atas [...]**. São Paulo: ANTT, 2019. 2 p. [.pdf].

REUNIÃO BILATERAL BRASIL E PERU DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 8., 2017, São Paulo. **Ata da Reunião**. São Paulo: ANTT; MCT, nov. 2017. Disponível em: http://antigo.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=22965. Acesso em: 15 out. 2020.

REUNIÃO BILATERAL BRASIL-PARAGUAI DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT. Anexo III: Relação de linhas Brasil - Relação de linhas Paraguai. *In*: REUNIÃO BILATERAL BRASIL-PARAGUAI DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT. Foz do Iguaçu. **Atas [...]**. Foz do Iguaçu: ANTT, 2019. 16 p. [.pdf].

REUNIÃO DA COMISSÃO DE SEGUIMENTO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (COMISSÃO DO ARTIGO 16), 19., Montevideu. **Atas** [...]. Montevideu: ATIT, 2017. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/52527/XIX_Reuniao_da_Comissao_de_Seguimento_do_Acordo_sobre_Transporte_Internacional_Terrestre__Comissao_do_Artigo_16_.html. Acesso em: 25 jun. 2020.

REUNIÓN BILATERAL DE ORGANISMOS COMPETENTES PARA LA APLICACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y CARGA POR CARRETERA ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA Y LA REPUBLICA FEDERATIVA DE BRASIL, 7., 2007, Isla de Margarita. **Actas** [...]. Isla de Margarita: INTTT; ANTT, 2007. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6227/VII_Reuniao_Bilateral_VENEZUELA___BRASIL.html. Acesso em: 25 jun. 2020.

REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - A.T.I.T. Anexo V: Servicios de transporte de pasajeros entre Uruguay y Brasil. *In*: REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - A.T.I.T. **Actas** [...]. Montevideo: ANTT, 2018. 3 p. [.pdf].

REUNIÓN DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE DE LOS PAÍSES DEL CONO SUR, 17., 1990. **Actas** [...]. Assunción: Mercosur, sept. 1990. Disponível em: <http://tri.antt.gov.br/Lists/DocumentoANTT/19900910-Ata-Paraguai-819.pdf#search=XVII%20Ministros%20Cone%20sul>. Acesso em: 15 out. 2020.

REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT nº 5 "TRANSPORTE", 57., 23 y 24 de junio de 2020, Montevideo. **Atas** [...]. Montevideo: Mercosur, 2020. 17 p. [.pdf].

REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE DEL MERCOSUR". . MERCOSUR/SGT nº 5/ACTA nº 02/18. *In*: REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE DEL MERCOSUR", 53,, Assunción. **Actas** [...]. Assunción: SGT nº 5, 30 mayo 2018. http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/53732/LIII_Reuniao_Ordinaria_do_SGT_N_5__Transporte_do_Mercosul__.html. Acesso em: 28 abr. 2020.

REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE". Anexo VII. *In*: REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE". 1., 2019, Buenos Aires. **ACTA nº 01/19**. Buenos Aires: SGT nº 5, 28 y 29 mayo 2019. http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=24471. Acesso em: 28 abr. 2020.

REUNIÓN TÉCNICA PREPATATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE". Acta nº 01/20. *In*: REUNIÓN TÉCNICA PREPATATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE", 2020, Montevideu. **Actas** [...]. Montevideo: Mercosur, 27 e 28 sept. 2020. Disponível em: https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/78018_STG5%20ACTA%20MERCOSUR-.pdf. Acesso em: 18 jun. 2020.

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.

RIBEIRO, E. S.; GONTIJO, A. P.; ANTUNES, E. M. (Coord.). **Guia de Organizações Internacionais das Américas**. Brasília, DF: UniCEUB, 2018. Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/handle/235/12111>. Acesso em: 15 jun. 2020.

RODRIGUES, D. A.; BARROSO, T. M. B.; ALVES, J. R. Princípios da livre iniciativa e da livre concorrência: intervenção estatal no domínio econômico. **Jus**, Teresina, jun. 2017. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/58775/principios-da-livre-iniciativa-e-da-livre-concorrenca-intervencao-estatal-no-dominio-economico#:~:text=A%20livre%20concorr%C3%Aancia%20est%C3%A1%20correlacionada,maneira%20poss%C3%ADvel%20sua%20atividade%20econ%C3%B4mica>. Acesso em: 5 jun. 2020.

STATISTA. **Venezuela: Gross domestic product (GDP) in current prices from 1984 to 2019 (in international dollars)**. [S. l.], Oct. 2019. Disponível em: <https://www.statista.com/statistics/370937/gross-domestic-product-gdp-in-venezuela/>. Acesso em: 17 abr. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). **Carta Circular Eletrônica nº 4/2019/SUSEP/DIR2/CGCOM**. Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre a República Federativa do Brasil e a República Cooperativista da Guiana – Seguro de Responsabilidade Civil. Rio de Janeiro: SUSEP, 27 nov. 2019. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=46202>. Acesso em: 20 maio 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP). Resolução nº 341, de 11 de outubro 2016. Dispõe sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de passageiros e cargas entre o Brasil e a Guiana Francesa, e divulga as condições contratuais deste seguro para veículos matriculados na Guiana Francesa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 17 out. 2016. Disponível em: http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/24351864/do12016-10-17-resolucao-n-341-de-11-de-outubro-de-2016-24351662. Acesso em: maio 2020.

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍAS (SUTRAN). **Decisión 271**: Sistema andino de carreteras. Lima: SUTRAN, 19 oct. 1990. Disponível em: <http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/decision-271-mercancias-y-pasajeros.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2020.

THE WORLD BANK. **Domestic LPI, Environment and Institutions**: Bolivia 2018. Washington, D.C., c2015. https://lpi.worldbank.org/domestic/environment_institutions/2018/C/BOL#chartarea. Acesso em: 18 jun. 2020

THE WORLD BANK. **Ease of Doing Business rankings**. Washington, D.C.: World Bank Group, c2020a. Disponível em: <https://www.doingbusiness.org/en/rankings>. Acesso em: 17 abr. 2020.

THE WORLD BANK. **GDP (Current US\$)**. [Washington, D.C.], c2020b. Disponível em: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?most_recent_value_desc=true. Acesso em: 10 jun. 2020.

THE WORLD BANK. **Research & Outlook**: Commodity Markets. Washington, D. C., c2020c. Disponível em: <https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>. Acesso em: 15 jul. 2020.

THE WORLD BANK. **World Integrated Trade Solution (WITS)**. [S. l.], [2020]. Disponível em: <https://wits.worldbank.org/Default.aspx?lang=en>. Acesso em: 15 jul. 2020.

UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME (UNDP). **Human Development Report 2019: Beyond income, beyond averages, beyond today: Inequalities in human development in the 21st century.** New York: UNDP, 2019. Disponível em: <http://www.hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2019.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2020.

URUGUAY. **CM/292.** Montevideo: Ministerio del Interior, 15 jul. 2020a. Disponível em: https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/07/cons_min_292.pdf. Acesso em: 21 jul. 2020.

URUGUAY. Ministerio de Salud Pública (MSP). Resolución MSP S/N. Determinacion que toda persona que pretenda ingresar al Pais y no acredite el resultado negativo de test de deteccion de virus Sars CoV-2, estara obligado a realizarse el analisis, en los dispositivos moviles de testeio (PCR-RT), instalados en los puntos de entrada al pais, a su costo. **Normativa y Avisos Legales del Uruguay**, Montevideo, 19 ago. 2020b. Disponível em: <https://www.impo.com.uy/bases/resoluciones-msp/SN20200819001-2020>. Acesso em: 31 ago. 2020.

URUGUAY. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Decreto nº 93/020, de 13 de marzo de 2020.** Por el que se dispuso la emergencia sanitaria nacional, como consecuencia de la pandemia originada por el virus COVID-19. Montevideo: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, marzo 2020c. Disponível em: <http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/644513/Resolución.+29.05.2020.+No+exigencia+de+vigencia+de+Permiso+Nacional+de+Circulación/be957a3e-1c0b-4e67-bc8c-d3b07e318067>. Acesso em: 16 jun. 2020.

URUGUAY. Presidencia de la República. **Decreto nº 93/2020.** Montevideo: Presidencia de la República, 13 marzo 2020d. Disponível em: https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/03/cons_min_18.pdf. Acesso em: 16 abr. 2020.

URUGUAY. Presidencia de la República. **Decreto nº 94/2020.** Montevideo: Presidencia de la República, 16 marzo 2020e. Disponível em: https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/03/cons_min_19.pdf. Acesso em: 16 abr. 2020.

URUGUAY. Presidencia de la República. Decreto nº 223/020. Actualizacion del valor de las guias de transito terrestre, con destino a costear los test de deteccion de virus Sars CoV-2. **Normativas y Avisos Legales del Uruguay**, Montevideo, 14 ago. 2020f. Disponível em: <https://www.impo.com.uy/bases/decretos/223-2020>. Acesso em: 31 ago. 2020.

VELEZ, R. Protocolo para ingreso al Ecuador desde el extranjero mantiene el requisito de pruebas PCR y aislamiento preventivo. **El Comercio**, Quito, 2 jun. 2020. Disponível em: <https://www.elcomercio.com/actualidad/protocolo-ingreso-ecuador-extranjero-aislamiento.html>. Acesso em: 16 jun. 2020.

VERDÉLIO, A. Países do Prosul adotam medidas conjuntas para enfrentar Covid-19. **Agência Brasil**, 17 mar. 2020. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2020-03/paises-do-prosul-adotam-medidas-conjuntas-para-enfrentar-covid-19>. Acesso em: 5 out. 2020.

WILHELM, F.; GARCIA, R. L. Equipamentos de segurança veicular: uma análise da legislação brasileira. **Revista Eletrônica Científica da UERGS**, Porto Alegre, v. 4, n. 2, p. 283-298, 2018. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.21674/2448-0479.42.283-298>. Acesso em: 15 jun. 2020.

APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICE 1 – TABELAS DE COMPARAÇÃO NORMATIVA ENTRE O ATIT E A CAN

AUTORIZAÇÕES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE E SERVIÇOS

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
<p>Representante legal</p>	<p>Artigo 9º. - [...] 2. Não obstante, o representante legal a que se refere a letra b) do Art. 24, será solidariamente responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores dos veículos que houverem cometido infrações de trânsito. [...]</p> <p>Artigo 24. - 1. A fim de requerer a licença complementar, a empresa deverá apresentar ao Organismo Nacional Competente do outro país signatário, em um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de expedição do documento de idoneidade que comprova a licença originária, juntamente com a solicitação de licença complementar segundo o formulário do apêndice 2, unicamente os documentos seguintes: [...] b) Prova da designação, no território do país em que se solicita a licença complementar, de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão nº 837/2019 “Artigo 27.- O transportador autorizado e seu representante legal em cada um dos Países-Membros de seu âmbito de operação são solidariamente responsáveis pelo pagamento das multas impostas aos condutores dos veículos habilitados de sua empresa, pelas infrações de trânsito cometidas durante a prestação do serviço de transporte internacional. [...] Artigo 38.- A Licença Originária será solicitada por escrito pelo transportador autorizado, anexando os seguintes documentos e informações: [...] b) Cópia da nomeação ou designação do representante legal da empresa ou, na sua falta, certificado do mesmo outorgado pelo organismo competente; [...]” (CAN, 2019a, p. 9-10, tradução nossa).</p> <p>Decisão nº 398/1997 “Artigo 29.- O transportador autorizado e seu representante legal em cada um dos Países-Membros de seu âmbito de operação são solidariamente responsáveis pelo pagamento das multas impostas aos condutores dos veículos habilitados de sua empresa, pelas infrações de trânsito cometidas durante a prestação do serviço de transporte internacional. [...] Artigo 50.- A Licença Originária de Prestação de Serviços será solicitada pelo transportador mediante petição escrita, anexando os seguintes documentos e informação: [...] b) Cópia da nomeação ou designação do representante legal da empresa ou, na sua falta, certificado do mesmo outorgado pelo organismo competente; [...] Artigo 51.- A Licença Complementar de Prestação de Serviços será solicitada pelo transportador mediante petição escrita, anexando os seguintes documentos e informação: [...] b) Cópia da procuração por escritura pública indicando a designação de representante legal, com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos, comerciais e judiciais nos quais deve intervir no País-Membro no qual se solicita a referida permissão; [...]” (CAN, 1997, p. 9-12, tradução nossa).</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Licenças Originárias para o transporte de cargas	<p>Artigo 19. - [...] 13. Licença originária: autorização para realizar transporte internacional terrestre nos termos do presente Acordo, outorgada pelo país com jurisdição sobre a empresa. [...] Artigo 22. - 1. Os países signatários só outorgarão licenças originárias às empresas constituídas de acordo com a legislação do país a cuja jurisdição pertençam. 2. [...] As empresas comunicarão as modificações que se produzam em seu contrato social ao Organismo Nacional Competente que fornece a licença originária; se estas modificações incidirem nos termos em que a licença foi concedida, serão levadas ao conhecimento dos Organismos Nacionais dos outros países signatários. 3. Mais da metade do capital social e o controle efetivo da empresa estarão em mãos de cidadãos nacionais ou naturalizados do país signatário que concede a licença originária. 4. A autoridade competente que outorgue a licença originária fornecerá um documento de idoneidade que acredite de acordo com o formulário do Apêndice 1, que será fornecido em espanhol e português quando deva ser apresentado a autoridades com idioma oficial diferente. 5. Não obstante o indicado no parágrafo precedente, não será necessária a emissão de um novo documento de idoneidade quando se modifica a frota habilitada. [...] Artigo 23. - A licença originária que um dos países signatários haja concedido às empresas de sua jurisdição será aceita pelo outro país signatário que deva decidir sobre a emissão de licença complementar para o funcionamento da empresa em seu território, como prova de que a empresa cumpre todos os requisitos para realizar o transporte internacional nos termos do presente Acordo.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão nº 837/2019</p> <p>“Artigo 1.- [...] Licença Originária, o documento que comprova que um transportador foi autorizado pelo organismo nacional competente de seu país de origem para realizar transporte internacional de mercadorias por rodovia, nos Países-Membros. [...] Artigo. 20.- Para solicitar a Licença Originária, o transportador deverá estar constituído como empresa em qualquer um dos Países-Membros da Comunidade Andina. [...] Artigo. 42.- A Licença Originária é válida por cinco anos. Sua validade será automaticamente prorrogada por períodos iguais, até a data de vencimento, desde que não exista resolução ou decisão firme do órgão nacional competente que a suspenda ou a cancele, sem prejuízo do disposto no artigo 45 desta Decisão. [...]” (CAN, 2019a, p. 5-11, tradução nossa).</p> <p>Além desses artigos, o art. 38 apresenta os documentos necessários à emissão da Licença Originária para o transporte de cargas, sendo eles:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cópia do documento constitutivo da empresa e reforma de seu estatuto social - Cópia da nomeação ou designação do representante legal da empresa - Cidade e endereço da sede da empresa - Carta de compromisso de contratação da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil Andina para o Transportador Rodoviário Internacional e o Anexo de Acidentes Corporais para Tripulantes ou seu respectivo certificado - Âmbito da operação, indicando os Estados-Partes em cujo território pretende-se operar, incluindo o de origem - Relação e identificação das unidades de carga cujo registro é solicitado, indicando a quem pertencem - Documento (procuração) que comprove a representação legal da empresa nos Estados-Partes em que o transportador deseja operar.
	Licenças Originárias para o transporte de passageiros	<p>O ATIT não faz distinção entre Licenças Originárias para o transporte de passageiros e cargas, sendo apenas identificadas nos documentos de transporte a sua natureza. O assunto é abordado nos arts. 19, 22 e 23, conforme explicado na linha anterior.</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Licenças Complementares para o transporte de cargas	<p>Artigo 19. - 14. Licença complementar: autorização concedida pelo país de destino ou de trânsito à empresa que possui licença originária. [...]</p> <p>Artigo 24. - 1. A fim de requerer a licença complementar, a empresa deverá apresentar ao Organismo Nacional Competente do outro país signatário, em um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de expedição do documento de idoneidade que comprova a licença originária, juntamente com a solicitação de licença complementar segundo o formulário do apêndice 2, unicamente os documentos seguintes: a) Documento de idoneidade bilíngue que comprove a licença originária; e b) Prova da designação, no território do país em que se solicita a licença complementar, de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país. 2. Tratando-se de autorização de trânsito, exigir-se-á da empresa que apresente ao Organismo Nacional Competente do país transitado apenas o documento de idoneidade que comprove a licença originária. [...]</p> <p>Artigo 25. - 1. As licenças originárias deverão ser outorgadas com uma vigência prorrogável por períodos iguais. A licença complementar, por sua vez, será também expedida em períodos iguais pelo que esta última conservará sua vigência enquanto o país que tiver emitido a licença originária não comunicar a caducidade desta, via telex ou fac-símile. 2. No documento de idoneidade, consignar-se-á o período de vigência da licença originária e sua prorrogação nos termos descritos acima. Para a renovação da licença complementar, não será necessário um novo documento de idoneidade." (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Não aborda o tema.</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Licenças Complementares para o transporte de passageiros	<p>O ATIT não faz distinção entre Licenças Originárias para o transporte de passageiros e cargas, sendo apenas identificadas nos documentos de transporte a sua natureza. O assunto é tratado nos arts. 19, 24 e 25 do acordo, conforme explicado na linha anterior.</p>	<p>Decisão nº 398/1997</p> <p>“Artigo 1.- [...] Licença Complementar de Prestação de Serviços, o documento outorgado a um transportador que conta com uma Licença Originária de Prestação de Serviços, que comprova a autorização que lhe concedeu o órgão nacional competente de um País-Membro distinto daquele de sua origem, para realizar o transporte internacional rodoviário de passageiros desde o seu território ou através dele. [...] Artigo 23.- Para solicitar a Licença Originária e a Complementar para a Prestação de Serviços, a transportadora deve estar constituída como empresa em qualquer um dos Países-Membros do Acordo de Cartagena. [...] Artigo 41.- [...] A Licença Complementar de Prestação de Serviços será concedida pelo organismo nacional competente de cada um dos outros Países-Membros no âmbito de operação da transportadora, pelo qual pretende operar.” (CAN, 1997, p. 4-10, tradução nossa).</p> <p>Além desses artigos, o art. 51 apresenta os documentos necessários à emissão da Licença Complementar de Prestação de Serviços para o transporte de cargas, sendo eles:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cópia da Licença Originária de Prestação de Serviços com seus anexos - Cópia da procuração por escritura pública em que conste a designação do representante legal - Cidade e endereço do domicílio do representante legal da empresa nesse Estado-Parte - Carta de compromisso de contratação da Apólice Andina de Seguro e de Responsabilidade Civil para o Transportador Internacional por Rodovia e Anexo de Acidentes Corporais para Tripulantes - Rotas, itinerários e frequências a operar em cada Estado-Parte em que solicita a Licença e para cada tráfego a servir - Relação e identificação das unidades de carga cujo registro é solicitado, indicando a quem pertencem.

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros	<p>Artigo 19. - 7. Transporte de passageiros: aquele realizado por empresas autorizadas nos termos do presente Acordo para trasladar pessoas, de forma regular ou ocasional entre dois ou mais países. 8. Transporte de carga: aquele realizado por empresas autorizadas nos termos do presente Acordo de forma regular ou ocasional, para trasladar cargas entre dois ou mais países. [...]</p> <p>Artigo 27. - Sem prejuízo do estabelecido anteriormente, as autoridades competentes poderão acordar a concessão de autorizações de caráter ocasional para o transporte internacional de passageiros ou cargas a empresas do seu país, aplicando-se, neste caso, as normas contidas nos Apêndices 4 e 5, conforme corresponda. A concessão de tais autorizações não poderá implicar o estabelecimento de serviços regulares ou permanentes.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p> <p>O Apêndice 4, relativo ao transporte ocasional de passageiros em circuito fechado, determina que a licença, a qual não necessita de complementação, deve conter as seguintes informações:</p> <p>“- 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, 1990b, não paginado).</p> <p>O Apêndice 5, referente ao transporte ocasional de cargas, define que a licença deve conter as seguintes informações:</p> <p>“- 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.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>A CAN não regula o transporte ocasional internacional de mercadorias, contudo, possui normativa referente ao transporte ocasional internacional de passageiros (Decisão nº 398/1997 e seu regulamento)</p> <p>Decisão nº 398/1997</p> <p>“Artigo 65.- O transportador autorizado, mediante autorização específica do órgão nacional competente, poderá ocasionalmente realizar transporte internacional de passageiros em circuito fechado, que será servido em veículos autorizados. O organismo nacional competente que autoriza o transporte internacional de passageiros em circuito fechado deve comunicar, por carta ou fac-símile, ao organismo nacional competente do outro país-membro compreendido na viagem, a concessão da autorização e indicará o nome do transportador autorizado, a lista da tripulação, a data de início e término da viagem, a rota autorizada, as cidades e locais a serem visitados e as características de cada veículo habilitado. Apenas a comunicação das informações indicadas neste artigo é suficiente para o respectivo país-membro permitir que o veículo circule e forneça o serviço.” (CAN, 1997, p. 14-15, tradução nossa).</p> <p>Resolução nº 719/2003</p> <p>“Artigo 17.- Para os fins do artigo 65 da Decisão 398, os organismos nacionais competentes que autorizarem o transporte internacional de passageiros em circuito fechado terão um prazo de oito (08) dias corridos, contados a partir das respectivas datas de concessão ou renovação, para comunicar as informações fornecidas pelo número mencionado, por carta ou fax, ao(s) organismo(s) nacional(is) competente(s) do(s) País(es)-Membro(s) compreendido(s) na viagem.</p> <p>Artigo 18.- Os veículos autorizados, quando operam em circuito fechado, somente podem transportar as pessoas indicadas na Lista de Passageiros e suas bagagens. Não podem, em circunstância alguma, transportar encomendas ou pacotes postais.</p> <p>Artigo 19.- Todos os usuários de transporte em circuito fechado estarão cobertos por um contrato de transporte e serviço denominado "Contrato de Viagem". O Contrato de Viagem será emitido pelo transportador autorizado em nome de uma pessoa física ou jurídica e especificará o plano de viagem; e será subscrito pela transportadora autorizada e pela pessoa física ou jurídica em nome de quem foi emitida. Uma cópia será entregue a esta última.” (CAN, 2003, p. 4-5, tradução nossa).</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Autorizações relativas ao autotransporte	<p>“Artigo 19. - 12. Autotransporte: é a importação ou exportação de veículos que se transportam por seus próprios meios.” (BRASIL, 1990b, não paginado)</p> <p>Anexo I</p> <p>“Artigo 1 9. Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (DTA): a manifestação de mercadoria perante a aduana pelo declarante. [...]</p> <p>14. Operação de Trânsito Aduaneiro Internacional (TAI): O transporte de mercadorias desde a jurisdição de uma aduana de partida até a jurisdição de uma aduana de destino localizada em outro país, sob o regime estabelecido no presente Anexo. [...]</p> <p>Artigo 11 Para se aplicar o regime de trânsito aduaneiro internacional estabelecido no presente Anexo, dever-se-á apresentar, para cada unidade de transporte, perante as Autoridades da Aduana de partida, uma Declaração de Trânsito Internacional (DTA) conforme o modelo bilíngue português-espanhol que for aprovado pela Comissão do artigo 16 do Acordo, de acordo com o estabelecido no artigo 30 do presente Anexo, devidamente preenchida e em número de exemplares que sejam necessários para cumprir com todos os controles e fiscalizações durante a operação TAI.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão nº 617/2005</p> <p>“Artigo 1.- [...] Autotransporte: Veículos considerados mercadorias que, devido às suas características, se transportam por seus próprios meios. [...]</p> <p>Artigo 9.- Os meios de transporte, as unidades de carga e as mercadorias por eles transportadas deverão circular pelo território aduaneiro nacional dos países-membros, utilizando as rotas e travessias ou passagens de fronteira autorizadas pelos países-membros de acordo com a regulamentação comunitária e subsidiariamente por aqueles determinados pelas autoridades nacionais competentes, devendo estar sempre amparados por um manifesto de carga e pela correspondente declaração aduaneira adotada pela Decisão sobre o Documento Único Aduaneiro (DUA). [...]</p> <p>Artigo 12.- Para efeitos do trânsito aduaneiro comunitário e em conformidade com as disposições da decisão que adota o Documento Único Aduaneiro (DUA), os documentos que sustentam a declaração aduaneira farão parte integrante da mesma, conforme o caso, e serão os seguintes: a) Fatura comercial; b) Garantia; c) Documento de transporte; d) No caso de mercadorias provenientes de Zonas Francas ou similares, uma cópia do documento que protege a saída de mercadorias da referida zona, assinada pela Alfândega quando apropriado; e) Certificado emitido pela Autoridade de Saúde Agrícola, no caso de produtos agrícolas; e outros certificados exigidos, quando apropriado, por disposições nacionais ou comunitárias, de acordo com a natureza das mercadorias; f) Outros documentos estabelecidos pela Resolução da Secretaria Geral da Comunidade Andina, conceito técnico prévio da Comissão Andina de Assuntos Aduaneiros [...]</p> <p>Art. 68.- As disposições contidas nesta decisão serão aplicadas ao autotransporte no que for pertinente.” (CAN, 2005, não paginado, tradução nossa).</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
<p>Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas</p>	<p>Artigo 19. – Para efeito do presente Capítulo, entende-se por: [...]</p> <p>9. Transporte próprio: aquele realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga remunerado efetuado com veículos de sua propriedade, e que se aplique exclusivamente a cargas que utilizam para seu consumo ou para distribuição dos seus produtos. [...]</p> <p>Artigo 35. – O transporte próprio reger-se-á por um regime especial que os países signatários acordarão bilateral ou multilateralmente, no qual se regulará a frequência, os volumes de carga e a quantidade de veículos aplicáveis a essa modalidade.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão CAN nº 837/2019</p> <p>Artigo 167.- Os Países-Membros, em seus respectivos territórios, concedem liberdade para a prestação do serviço de transporte sob a figura do Transporte Internacional por Conta Própria, assim como o livre tráfego aos veículos habilitados e unidades de carga que prestem este serviço.</p> <p>Artigo 168.- Poderão realizar transporte internacional por conta própria somente as empresas constituídas e estabelecidas em um dos Países-Membros da Comunidade Andina, cuja atividade comercial não seja o transporte de mercadorias mediante retribuição, e sempre que os bens a serem transportados sejam de sua propriedade ou para seu consumo e transformação.</p> <p>Artigo 169.- Para realizar transporte internacional por conta própria, a empresa interessada deverá contar com a Licença Originária Especial para Transporte Internacional por Conta Própria mediante o órgão nacional competente de seu país de origem.</p> <p>Artigo 170.- A Licença Originária Especial para Transporte Internacional por Conta Própria terá vigência de dois anos, e poderá ser renovada por períodos iguais à solicitação da empresa. A forma de expedição e renovação da Licença, assim como o procedimento e requisitos para sua emissão, cancelamento e demais aspectos relacionados ao serviço, serão estabelecidos no regulamento da presente Decisão.</p> <p>Artigo 171.- Nas operações de transporte internacional por conta própria, a empresa utilizará veículos de sua propriedade ou em arrendamento financeiro (<i>leasing</i>).</p> <p>Artigo 172.- Os órgãos nacionais competentes cancelarão as autorizações concedidas quando se comprove a prestação do serviço de Transporte Internacional por Conta Própria mediante retribuição.” (CAN, 2019a, p. 30-31, tradução nossa).</p> <p>Resolução CAN nº 2.101/2019</p> <p>Artigo 49.- Para obter a Licença Originária Especial para Transporte Internacional por Conta Própria de Cargas por Rodovia, a empresa deverá apresentar uma solicitação ao órgão nacional competente anexando os seguintes documentos e informação: [...]</p> <p>Artigo 50.- A circulação dos veículos nos quais se realize transporte por conta própria deverá estar amparada pela Apólice Andina de seguro de responsabilidade civil, conforme estabelecido na Decisão 290 ou na norma comunitária que a substitua ou complemente.” (CAN, 2019b, p. 10, tradução nossa).</p>
<p>Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros</p>	<p>Não aborda o tema.</p>	<p>Não aborda o tema.</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Autorizações relativas ao transporte por contêineres	<p>Anexo I, artigo 1º, parágrafo 7 – “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, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão CAN nº 837/2019 “Art. 1.- [...] Contêiner, o elemento ou equipamento de transporte (baú portátil, tanque móvel ou outro análogo com seus acessórios, incluindo os equipamentos de refrigeração, lonas e outros), que tem as seguintes características: - Total ou parcialmente fechado e destinado a conter mercadorias; - De material duradouro e resistente que permita o uso repetido; - Elaborado para facilitar o porte de mercadorias por um ou vários meios de transporte, sem necessidade de manipulação durante o traslado das mesmas; - Com dispositivos que facilitem seu manejo e permitam seu transporte seguro, em particular durante as operações de carga, transbordo e descarga; - Fabricado de maneira que seu enchimento e esvaziamento seja fácil; - De fácil acesso ao interior para as inspeções aduaneiras, e sem compartimentos onde se possa ocultar mercadorias; - Dotado de portas ou outras aberturas amparadas por dispositivos de segurança que garantam sua inviolabilidade durante o transporte ou armazenamento, e que permitam a colocação de lacres, selos, rótulos ou outros elementos de segurança aduaneira; - Identificável mediante marcas ou números gravados que não possam se modificar ou alterar facilmente, e pintados de forma que permita seu fácil reconhecimento; - De uma capacidade interior de, pelo menos, um metro cúbico (1m³).” (CAN, 2019a, p. 2-3, tradução nossa).</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Autorizações relativas a cargas fora das dimensões-padrão.	Não aborda o tema.	<p>Decisão nº 837/2019 “Art. 173 - O transporte rodoviário internacional de cargas indivisíveis cujo volume exceda os limites máximos permitidos, bem como o trânsito de veículos não convencionais, exigirá autorização específica do Organismo Nacional Competente dos Países-Membros. A circulação dessas cargas, bem como de veículos de grandes dimensões, será regida pelas normas e regulamentos nacionais dos Países-Membros em que essas cargas ou veículos transitarem.” (CAN, 2019a, p. 31, tradução nossa).</p> <p>Resolução nº 2.101/2019 – Regulamento à Decisão nº 837/2019.</p> <p>Capítulo IX – Habilitação Especial dos Veículos e Unidades de Carga Não Convencionais</p> <p>“Art. 54 - Para os fins do art. 173 da Decisão nº 837/2019, a transportadora autorizada solicitará ao Organismo Nacional Competente de seu país de origem a autorização especial para veículos não convencionais e unidades de carga em que são transportados cargas indivisíveis, cujas características excedam os limites máximos de dimensões e peso permitidos, atendendo aos requisitos estabelecidos nos arts. 59 e 65 da Decisão nº 837/2019. Esta autorização especial será válida somente enquanto durar a validade do contrato credenciado pela CPIC.</p> <p>A autorização especial emitida pelo país de origem será um requisito para emitir a autorização específica para pesos e dimensões nos países de destino ou trânsito do veículo, em conformidade com as normas internas vigentes. O transporte de tais mercadorias bem como a circulação de veículos especiais serão regidos pelas regras e regulamentos nacionais dos países membros em que a carga circular.” (CAN, 2019b, p. 11, tradução nossa).</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas	<p>“Artigo 28. – 1. Para toda remessa internacional sujeita ao presente capítulo, o expedidor deverá apresentar um conhecimento de porte, que contenha todos os dados nela solicitados, que corresponderão às disposições seguintes. 2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário bilíngüe que os Organismos Nacionais Competentes aprovarão, que será adotado como documento único para o transporte rodoviário internacional de carga com a designação de Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT). Os dados requeridos no formulário deverão ser fornecidos pelo expedidor ou pelo transportador, conforme o caso, no idioma do país de origem.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p> <p>Anexo I, artigo 11 – “Para se aplicar o regime de trânsito aduaneiro internacional estabelecido no presente Anexo, dever-se-á apresentar, para cada unidade de transporte, perante as Autoridades da Aduana de partida, uma Declaração de Trânsito Internacional (DTA) conforme o modelo bilíngüe português-espanhol que for aprovado pela Comissão do Artigo 16 do Acordo, de Acordo com o estabelecido no artigo 30 do presente Anexo, devidamente preenchida e em número de exemplares que sejam necessários para cumprir com todos os controles e fiscalizações durante a operação TAI. [...]</p> <p>Anexo I, artigo 28 – Para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços, deverá ser apresentado um Manifesto Internacional de Carga (MIC).” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão CAN nº 837/2019</p> <p>“Artigo 22.- Toda mercadoria que se transporte internacionalmente por rodovia deverá estar amparada por uma CPIC e um MCI. Tais documentos serão apresentados às autoridades de aduana que devam intervir no controle da operação para seu trâmite respectivo, sendo possível fazê-lo antes da chegada do veículo habilitado com as mercadorias. [...]</p> <p>Artigo 70.- O transporte internacional de mercadorias por rodovia deve estar amparado por uma CPIC, a qual será firmada pelo remetente e pelo transportador autorizado ou por seus representantes ou agentes. A CPIC acredita a existência de um contrato de transporte, tem mérito executivo e é negociável. [...]</p> <p>Artigo 152.- O MCI será emitido pelo transportador autorizado e firmado por este, e será apresentado às autoridades de aduana antes do início da operação de transporte internacional. Uma vez que a autoridade aduaneira haja numerado o MCI, se dará por autorizada a operação de transporte. O original do MCI acompanhará o veículo habilitado e as mercadorias até o seu lugar de destino. [...]</p> <p>Artigo 154.- Quando um veículo habilitado tenha que se transladar sem mercadorias a um País-Membro para iniciar ou continuar um transporte internacional, ou retorne ao seu país de origem logo após concluí-lo, estará dispensado de apresentar o MCI.” (CAN, 2019a, p. 8-28, tradução nossa).</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
<p>Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros</p>	<p>Artigo 13. – As empresas de transporte terrestre que realizem viagens internacionais deverão contratar seguros pelas responsabilidades emergentes do contrato de transporte, seja ele de carga, de pessoas ou de sua bagagem - acompanhada ou despachada e a responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados, de acordo com as normas que se estabelecem no Anexo "Seguros" do presente Acordo. [...]</p> <p>Artigo 21. – Cada país signatário outorgará as licenças originárias e complementares para a realização de transporte bilateral ou em trânsito dentro dos limites do seu território. As exigências, termos de validade e condições destas licenças serão as indicadas nas disposições do presente Acordo." (BRASIL, 1990b, não paginado).</p> <p>APÊNDICE 4 – <u>"Procedimento para a Concessão de Autorizações Ocasionais em Circuito Fechado (passageiros)</u> 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 [...] O documento citado deverá ser conservado durante todo o itinerário, devendo ser apresentado às autoridades de fronteiras juntamente com a lista de passageiros." (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão CAN nº 398/1997</p> <p>"Capítulo I, Art. 1º.- [...] Transporte Internacional de Passageiros por Rodovia, adiante "transporte internacional", [é] o transporte de pessoas que, com o amparo de bilhetes de viagem e uma lista de passageiros, realiza o transportador autorizado em veículos habilitados de uma cidade de origem a outra de destino, situadas em diferentes Países-Membros, de acordo com as rotas, frequências e itinerário estabelecidos. [...]</p> <p>Artigo 26.- Cada passageiro de viagem internacional, durante o transporte, deverá estar amparado por um bilhete de viagem e seu nome constar na lista de passageiros. A lista de passageiros será entregue às autoridades de migração nas travessias de fronteiras habilitadas, na saída e entrada de cada um dos Países-Membros de origem, trânsito e destino de transporte. [...]</p> <p>Artigo 75.- Para cada veículo habilitado se expedirá um Certificado de Habilitação, o qual será solicitado pelo transportador outorgado pelo órgão nacional competente do País-Membro que concedeu a Licença Originária de Prestação de Serviços. [...]</p> <p>Artigo 90.- Cada passageiro usuário do transporte internacional estará amparado por um contrato de transporte, cujas condições se estabelecerão no bilhete de viagem. [...]</p> <p>Artigo 139.- O transportador autorizado elaborará uma lista de passageiros para cada operação de transporte internacional que realize. A lista de passageiros será emitida em um original que ficará no poder do transportador autorizado e duas cópias para cada País-Membro compreendido na rota de origem e destino. Cada uma das cópias será entregue pela tripulação à autoridade de migração nas fronteiras de cada País-Membro na entrada e saída dos passageiros. [...]</p> <p>Artigo 141.- A Carteira Andina de Migração a ser utilizada no transporte internacional será impressa pelos transportadores autorizados. Em sua elaboração se observará o formato estabelecido no regulamento respectivo, contendo a informação requerida e o número de série que para este efeito proporcione o órgão nacional de migração do País-Membro de origem, trânsito ou destino.</p> <p>Artigo 142.- Em cada viagem a tripulação distribuirá a Carteira Andina de Migração a cada um dos passageiros para seu preenchimento.</p> <p>As carteiras serão apresentadas pela tripulação com os respectivos passaportes e documentos requeridos às autoridades de migração nas travessias de fronteira." (CAN, 1997, p. 4-26, tradução nossa).</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Utilização de veículos de terceiros no transporte de passageiros	<p>Artigo 31. - “1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser de sua propriedade ou afretados sob a forma de arrendamento mercantil ou ‘leasing’, tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão CAN nº 398/1997</p> <p>Artigo 74.- Pode-se habilitar ônibus próprios ou tomados em arrendamento financeiro (leasing), matriculados no país de origem do transportador ou em outro País-Membro.</p> <p>O contrato de arrendamento financeiro (leasing) poderá ser celebrado em um País-Membro ou em um terceiro país. [...]</p> <p>Artigo 76.- Os veículos tomados em arrendamento financeiro (leasing) que procedem de um terceiro país e que estejam destinados ao transporte internacional serão admitidos em regime de internação temporal pelo tempo apontado no contrato respectivo.” (CAN, 1997, p. 16, tradução nossa).</p>
Utilização de veículos de terceiros no transporte de cargas	<p>Artigo 31. - 1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser de sua propriedade ou afretados sob a forma de arrendamento mercantil ou “leasing”, tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos. 2. Os países signatários, mediante acordos bilaterais, poderão admitir, no transporte internacional de carga por rodovia, a utilização temporária de veículos de terceiros que operem sob a responsabilidade das empresas autorizadas. 3. Os veículos habilitados por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários sempre que se conformem às especificações referidas na jurisdição destes últimos quanto às dimensões, pesos máximos e demais requisitos técnicos. 4. Os países signatários poderão acordar a circulação de veículos de característica diferentes daquelas citadas no parágrafo anterior.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão CAN nº 837/2019</p> <p>Artigo 54.- Podem ser habilitados caminhões e caminhões-trator e registrar unidades de carga, próprios ou de terceiros, matriculados no País-Membro de origem do transportador ou em outro País-Membro. Também poderão ser habilitados caminhões e caminhões-trator e registradas unidades de carga sob arrendamento mercantil (leasing). Tal contrato poderá ser celebrado em um País-Membro ou em um terceiro país. [...]</p> <p>Artigo 56.- Os veículos e as unidades de carga sob arrendamento mercantil (leasing), provenientes de um País-Membro e que sejam destinados para o transporte internacional, serão admitidos em regime de admissão temporal para reexportação no mesmo estado, em conformidade com a legislação aduaneira de cada País-Membro. [...]</p> <p>Artigo 59 — Para solicitar a habilitação de veículos e unidades de carga, o transportador deverá acompanhar sua solicitação dos seguintes documentos e informações: [...] Quando se solicitar a habilitação de um veículo ou unidade de carga de propriedade de terceiros, deverá ser apresentado cópia do contrato de vinculação. Da mesma forma, quando se trata de veículos tomados em arrendamento mercantil (leasing), deverá ser apresentada cópia do respectivo contrato.” (CAN, 2019a, p. 13, tradução nossa).</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
<p>Bagagens e cargas no transporte de passageiros</p>	<p>O ATIT não aborda o assunto, apenas prevê o extravio de bagagem e a não entrega do comprovante de recebimento de bagagem ao passageiro como uma infração média e leve, respectivamente, isto no seu <i>Segundo Protocolo Adicional</i>.</p>	<p>Decisão CAN nº 398/1997 “Artigo 1º.- [...] Bagagem, as vestimentas e artigos de uso pessoal do passageiro, assim como os bens de sua arte, profissão ou ofício, sejam eles apresentados em malas, em outras embalagens ou à vista. [...] Artigo 67.- O condutor principal é responsável pela correta realização do transporte internacional, do cuidado e bom uso do Certificado de Habilitação e da lista de passageiros, assim como da conservação da ordem, proteção e atenção dos passageiros e demais membros da tripulação dentro do ônibus, assim como da segurança das bagagens e encomendas postais transportadas. [...] Artigo 110.- O passageiro que leve bagagem consigo deverá entregá-la ao transportador autorizado antes do início da viagem, o qual está obrigado a expedir um tíquete ou recibo numerado por cada mala ou embalagem. [...] Artigo 113.- O transportador autorizado não será responsável pelo conteúdo das malas ou embalagens que o passageiro leve como bagagem, nem pelo conteúdo das encomendas e pacotes postais que transporte. Este será de responsabilidade do passageiro ou do remetente.” (CAN, 1997, p. 2-21, tradução nossa).</p>

Tabela 37 – Apêndice de normativas sobre autorizações, documentos de transporte e serviços
 Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Danos pessoais e corporais	<p>Anexo III do ATIT - Seguro Carta Azul</p> <p>“Artigo 13- As empresas de transporte rodoviário que fazem viagens internacionais devem contratar um seguro para as responsabilidades decorrentes do contrato de transporte, seja para cargas, pessoas e suas bagagens- acompanhadas ou despachadas- e a responsabilidade civil por ferimentos ou danos causados a terceiros não transportado, de acordo com as normas estabelecidas no Anexo “Seguros” do presente Acordo” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão nº 398/1997</p> <p>“Artigo 32- Inciso 2- A transportadora autorizada não pode realizar transporte internacional quando a apólice do seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais para passageiros estiver expirado. [...]</p> <p>Artigo 64.- A Junta do Acordo de Cartagena, previa opinião do Comitê Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), quando o considere necessário, fixará mediante Resolução os riscos a ser cobertos e a quantidade de cobertura das apólices de seguro a ser utilizadas nas operações de transporte internacional de passageiros por rodovias. [...]</p> <p>Artigo 107.- Em todo transporte internacional e durante a viagem, o passageiro deverá estar coberto por um seguro de acidentes corporais, o qual será previamente contratado pelo transportista autorizado. (CAN, 1997, p.14)”</p> <p>Resolução nº 719/2003 Regulamenta Decisão nº 398/1997</p> <p>Decisão nº 290/1991</p> <p>“A CAN estabeleceu a Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transporte Internacional por Rodovias e o Anexo que ampara Acidentes Corporais para os Tripulantes Terrestres, documentos essenciais para transitar cargas ou passageiros na sub-região. (CAN, 1991)”</p>

Tabela 38 – Apêndice de normativas sobre seguros de responsabilidade civil

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

NORMAS TÉCNICAS

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Habilitação dos veículos	ATIT “Art. 31 § 3. Os veículos habilitados por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários sempre que se conformem às especificações referidas na jurisdição desses últimos quanto às dimensões, aos pesos máximos e aos demais requisitos técnicos.” (BRASIL, 1990b, não paginado).	Decisão nº 398/1997 “Art. 79. Para habilitar os ônibus, esses devem cumprir com as normas contidas no Regulamento Técnico sobre Limites de Peso, Tipologia e Dimensões de Veículos. Art. 80. Somente os ônibus que não excedam sete anos de fabricação poderão ser habilitados e utilizados no transporte internacional.” (CAN, 1997, p. 12). Decisão nº 837/2019 “Art. 60. Para habilitar caminhões ou caminhões-tratores e para registrar reboques ou semirreboques, é necessário que cumpram com as normas contidas no Regulamento Técnico Andino sobre Limites de Pesos e Dimensões de Veículos destinados ao transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros, o qual foi aprovado pela Decisão nº 491 e seus anexos correspondentes (ou pela norma que a modifique ou a substitua).” (CAN, 2019). Resolução nº 2.101/2019 Regulamento da Decisão nº 837 (Transporte Internacional de Mercadorias por Rodovia).
Inspeções veiculares	ATIT “Art. 32. A inspeção mecânica de um veículo realizada em seu país de origem terá validade para sua circulação no território de todos os demais países signatários. Art. 33. Cada um dos países signatários efetuará as inspeções e investigações que lhe sejam solicitados por um outro país signatário a respeito do desenvolvimento dos serviços prestados dentro da sua jurisdição.” (BRASIL, 1990b, não paginado).	Não prevê.

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Itens obrigatórios dos veículos	Não prevê.	<p>Resolução nº 833/2004 “A resolução determina os itens obrigatórios para os veículos responsáveis pelo transporte de passageiros. A lista abaixo indica esses itens, de maneira resumida:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contar com, pelo menos, uma porta na parte dianteira, com largura mínima de 60 cm e altura mínima de 180 cm. 2. Número de assentos igual ou menor ao indicado pelo fabricante do veículo. 3. Assentos com distância útil mínima de 75 cm em posição normal, com largura de 50 cm e profundidade de 40 cm, fixados rigidamente de forma transversal à estrutura. Devem, ainda, possuir protetor de cabeça, com ângulo variável, apoio para os braços e cinto de segurança com, no mínimo, dois pontos. 4. Assento para o condutor que permita a regulagem de altura e inclinação, com cinto de segurança de três pontos. 5. Cinco saídas de emergência para os passageiros, devidamente sinalizadas, uma do lado direito, duas do lado esquerdo e duas no teto. 6. <i>Kit</i> de primeiros socorros. 7. Dois extintores, pneu estepe, chave de rodas, dois triângulos de sinalização e ferramentas para reparos. 8. Limitador de velocidade com controle eletrônico. 9. Luzes individuais para leitura, banheiro com sanitário e lavatório e sistema de climatização. 10. Porta-objetos, apoio superior ou teto, assentos numerados, luzes do assoalho e luzes de teto.” (CAN, 2004.
Limites de peso	Não prevê.	<p>Decisão nº 491/2001 Estabelece o regulamento Técnico Andino sobre Limites de Pesos e Dimensões dos Veículos destinados ao Transporte Internacional de Passageiros e Mercadorias por Rodovia. Define os limites de peso para veículos de carga, incluindo também definições para tolerância desses limites. (CAN, 2001).</p>
Limites de dimensões	Não prevê.	<p>Decisão nº 491/2001 Estabelece o regulamento Técnico Andino sobre Limites de Pesos e Dimensões dos Veículos destinados ao Transporte Internacional de Passageiros e Mercadorias por Rodovia. Define os limites de dimensões para veículos de carga e passageiros. Alguns desses limites foram incorporados à proposta de harmonização. (CAN, 2001).</p>

Tabela 39 – Apêndice de normativas sobre normas técnicas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

PRODUTOS PERIGOSOS

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Produtos perigosos	<p>“Art. 8º - Os países signatários adotarão medidas especiais para o transporte, ferroviário ou rodoviário, de cargas ou produtos que, por suas características, sejam ou possam tornar-se perigosos ou representem riscos para a saúde das pessoas, a segurança pública ou o meio ambiente.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão nº 837/2019 “Discorre sobre o transporte internacional de mercadorias através de rodovias.</p> <p>Capítulo VIII- um dos requisitos mínimos para realização de transporte internacional dentro da sub-região andina é o porte autorizado e preenchimento completo da <i>Carta de Porte Internacional por Rodovia</i> (CPIR).</p> <p>Artigo 72- apresenta informações mínimas que o documento CPIR deve conter, incluindo a descrição da natureza das cargas e se são de cunho perigoso ou não. [...]</p> <p>Artigo 121- O remetente é obrigado a identificar adequadamente as mercadorias perigosas por meio de marcas ou selos aludindo à sua condição ou especialidade, a indicar ao transportador autorizado essa circunstância e a fornecer as informações necessárias para seu manuseio durante o transporte. A omissão ou deficiência do remetente no cumprimento das obrigações anteriores o responsabilizará pelos possíveis danos causados por ele.” (CAN, 2019, p.).</p>
Base regulamentar e classificação de produtos perigosos	Não prevê	Não prevê
Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos	Não prevê	Não prevê
Qualificação do pessoal envolvido na operação de transporte de produtos perigosos	Não prevê	Não prevê
Documentação exigida no transporte de produtos perigosos	Não prevê	Não prevê

Tabela 40 – Apêndice de normativas sobre produtos perigosos

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

INFRAÇÕES E SANÇÕES

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Infrações e sanções	<p>“Art. 34I - As queixas ou as denúncias e a aplicação de sanções, a que derem lugar os atos e as omissões contrários às leis e aos seus regulamentos, serão resolvidas ou aplicadas pelo país signatário, cujo território os fatos acontecerem, de acordo com seu regime legal, independentemente da jurisdição a que pertença à empresa afetada ou por intermédio das queixas ou das denúncias que tiverem sido apresentadas.</p> <p>Art. 34II - Deverão ser graduais e de aplicação ponderada as penalidades às infrações, e mantendo-se a maior equivalência possível em todos os países signatários, podendo chegar à suspensão ou ao cancelamento da licença.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p> <p>Segundo Protocolo Adicional</p> <p>“Capítulo I - Os órgãos de aplicação de cada nação levarão o nome do órgão fiscalizador e as normas e os procedimentos vinculados à aplicação de sanções e ao direito de defesa ao conhecimento dos homólogos de outros Países-Membros, com o objetivo de difundi-los entre os transportadores internacionais autorizados. Ainda, estabelece que as empresas que realizam transporte internacional terrestre têm a responsabilidade quando a infração a seus deveres ou obrigações for apto à aplicação de uma medida disciplinar, que deverá ser exigida por meio de um processo administrativo que conceda sua defesa. Um tipo infracional previsto pela norma regulamentadora é obrigatório para a aplicação da sanção.” (BRASIL, 2005, não paginado).</p> <p>Capítulo II</p> <p>“Art. 6º - Define as seguintes sanções: multa de acordo com a gravidade da infração, suspensão ou revogação da licença.</p> <p>Art. 7º - Caso uma empresa reincida em infração de um mesmo grau dentro do período de 12 (doze) meses, será aplicada a sanção do grau seguinte à aplicada.</p> <p>Art. 8º - Se houver uma segunda infração gravíssima no mesmo período, a empresa terá a Licença Complementar suspensa por um período de 180 dias.</p> <p>Art. 9º - Na hipótese de, em um período de 24 meses, a empresa ser penalizada em duas oportunidades com a suspensão prevista no art. anterior, será penalizada com a revogação da Licença Complementar. Essa não poderá realizar atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito pelo prazo de cinco anos.</p> <p>Art. 10 - Estabelece que, se a empresa for penalizada duas vezes por efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizada (art. 2º, a, I e b, I), em um intervalo de 24 meses, será penalizada com a revogação da Licença Complementar e não poderá realizar atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito por cinco anos, contados a partir da notificação da sanção revogatória.” (BRASIL, 2005, não paginado).</p>	
Transporte de passageiros	<p>Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções ao ATIT</p> <p>Capítulo II – DAS INFRAÇÕES E SUA CLASSIFICAÇÃO</p>	<p>Decisão nº 398/1997</p> <p>Determina uma série de procedimentos a serem adotados que se referem às condições de transporte, aos documentos e às autorizações, à tripulação, aos aspectos aduaneiros e migratórios, aos contratos, etc. Todavia, essa decisão não classifica as infrações em níveis, e tampouco especifica as sanções aplicadas no caso de descumprimento nos procedimentos previstos. (CAN, 1997a,).</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Transporte de cargas	<p>Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções ao ATIT Capítulo II – DAS INFRAÇÕES E SUA CLASSIFICAÇÃO</p>	<p>Decisão nº 467/1999 “Art. 3º - Estabelece que as sanções aplicáveis sobre o tema são: advertência escrita, suspensão e cancelamento de autorizações. Art. 4º - São classificadas as infrações em leves, graves e gravíssimas. Art. 5º - Prevê que na aplicação de sanções se levará em conta a gravidade do acontecimento, sua incidência na prestação do serviço, as circunstâncias que o rodeiam e os antecedentes do infrator. [...]” Art. 9º - Indica que que infrações gravíssimas causam o cancelamento de autorizações, e as graves, a suspensão de autorizações por um período de 30 a 180 dias corridos. Já as infrações leves causam, na primeira vez, advertência escrita, e na segunda, suspensão de autorizações por um período de dez a 29 dias corridos.” (CAN, 1999, não paginado).</p>
Transporte de produtos perigosos	<p>Não dispõe sobre.</p>	<p>Decisão CAN nº 467/1999 “Art. 7º- São infrações ou violações graves: [...]” 6. Efectuar o transporte rodoviário internacional de mercadorias sem portar as autorizações especiais para mercadorias perigosas, bem como para as cargas que o requeiram pelas suas dimensões e pesos.” (CAN, 1999, não paginado).</p>

Fiscalização

Capítulo IX**“Artigo 15**

1. Em cada aduana de passagem de fronteira, na saída do território de um país, o transportador deverá apresentar a unidade de transporte com a carga às autoridades aduaneiras, com os lacres intactos, assim como a declaração DTA referente às mercadorias. As autoridades controlarão que a unidade não tenha sido objeto de manipulações não autorizadas, de que os lacres aduaneiros ou as marcas de identificação estejam intactos e referendarão a declaração DTA.

2. As autoridades da aduana de passagem de fronteira de saída poderão conservar um exemplar da declaração DTA para seu registro da operação e enviarão outro exemplar assinado para a aduana de partida ou de passagem de fronteira de entrada do país, em qualidade de tornaguia, para que esta possa cancelar definitivamente a operação TAI no território deste país.

Artigo 16

1. Em cada aduana de passagem de fronteira na entrada do território de um país, o transportador deverá apresentar a unidade de transporte com a carga às autoridades aduaneiras, com os lacres intactos, assim com a declaração DTA referente às mercadorias.

2. As autoridades da aduana de fronteira controlarão que:

- a) A declaração DTA esteja correta;
- b) A unidade de transporte ofereça a segurança a necessária e que os lacres aduaneiros estejam intactos ou, se trata de um carregamento excepcional, que corresponda às prescrições do parágrafo 6 do artigo 14 do presente Anexo.

3. Para todos os efeitos, a declaração DTA fará às vezes de manifesto das mercadorias e, portanto, não se exigirá outro documento para cumprir tal finalidade.

4. Uma vez realizada as comprovações de praxe, as autoridades de aduana de fronteira referendarão a declaração DTA e colocarão seus lacres somente se os existentes derem margem a dúvida sobre sua efetividade, em cujo caso deixarão constância na declaração DTA.

5. As autoridades da Aduana do ponto de fronteira de entrada conservarão um exemplar da declaração DTA para registro da operação.

Artigo 17

Quando, em uma aduana de passagem de fronteira, ou durante o trajeto, as Autoridades Aduaneiras removerem um lacre aduaneiro para proceder à inspeção de uma unidade de transporte carregada, farão esta ocorrência na declaração DTA que acompanha a unidade de transporte, as observações decorrentes da inspeção e as características do novo lacre aduaneiro colocado.”

Capítulo X**Artigo 18**

1. O transportador deverá apresentar, às autoridades da aduana de destino a unidade de transporte com a carga, os lacres intactos, assim como a declaração DTA referente às mercadorias.

2. Estas autoridades aduaneiras efetuarão os controles que julguem necessários para assegurar-se de que todas as obrigações do declarante foram cumpridas.

3. As autoridades aduaneiras supra-referidas certificarão, outrossim, na declaração DTA, a data de apresentação da unidade de transporte com a carga e o resultado dos seus controles. Uma via da declaração DTA assim processada será entregue ao interessado.

4. A Aduana de destino conservará um exemplar da declaração DTA e exigirá a apresentação de uma via adicional dessa declaração para ser encaminhada à aduana do ponto de fronteira de entrada ao país, na qualidade de torna guia, para a conclusão definitiva da operação TAI.”

Capítulo XI**Decisão nº 398/1997**

Determina uma série de procedimentos a serem adotados que se referem às condições de transporte, aos documentos e às autorizações, à tripulação, aos aspectos aduaneiros e migratórios, aos contratos, etc. Todavia, essa decisão não classifica as infrações em níveis, e tampouco especifica as sanções aplicadas no caso de descumprimento nos procedimentos previstos (CAN, 1997a).

Decisão nº 617/2005**CAPÍTULO V - PROCEDIMENTOS DURANTE A VIAGEM SOB O REGIME DE TRÂNSITO ADUANEIRO COMUNITÁRIO**

“Artigo 23.- Na aduana de passagem de fronteira serão revistos os marcos de identificação aduaneira ou o número, código e estado do lacre aduaneiro e se assegurará que este, a unidade de carga e o meio de transporte não tenham sinais de terem sido forçados ou rompidos.

As aduanas de passagem de fronteira registraram a revisão na declaração aduaneira que adotar a Decisão sobre o Documento Único Aduaneiro (DUA) e, se for o caso, atuarão nos termos estabelecidos nas alíneas a) a c) do artigo 17 desta decisão.

Quando uma ação precisar ser realizada pelas autoridades aduaneiras, em qualquer parte da viagem através dos Países-Membros, ela será limitada ao disposto neste artigo.

[...]

Artigo 29.- Em caso de rompimento do lacre ou alteração ou destruição das marcas de identificação durante o trânsito por motivos alheios à vontade do transportador e devidamente justificados, este deverá solicitar no país em que se encontre em trânsito, o mais breve possível, que a unidade aduaneira mais próxima e qualquer outra autoridade competente, se necessário, registre esse fato na declaração aduaneira que adota a Decisão sobre o Documento Aduaneiro Único (DUA).

A unidade aduaneira interveniente verificará as mercadorias e proverá um novo lacre aduaneiro ou novas marcas de identificação em conformidade com o disposto nos artigos 26.º, 27.º e 28.º da presente decisão.” (CAN, 2005, não paginado).

CAPÍTULO VI - PROCEDIMENTOS NA ADUANA DE DESTINO

“Artigo 31. As mercadorias, unidades de carga e meios de transporte devem ser apresentados na unidade aduaneira de destino dentro do prazo estabelecido na declaração aduaneira que adotar a Decisão sobre o Documento Único Aduaneiro (DAU).

Artigo 32.- O regime de trânsito aduaneiro comunitário terminará na unidade aduaneira de destino com a apresentação do meio de transporte, da unidade de carga e da mercadoria, de acordo com o que constar da declaração aduaneira do Documento Único Aduaneiro (DUA) aceito pela estância aduaneira de partida, sem prejuízo dos incidentes que tenham ocorrido

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
	<p>Artigo 19 1. Se a Alfândega de um país suspeitar que uma infração aduaneira será cometida, adotará as medidas legais cabíveis previstas em seus próprios regulamentos. Em caso de retenção de veículo, a empresas autorizadas poderá apresentar uma garantia que satisfaça às autoridades competentes, a fim de obter a liberação do veículo enquanto prosseguem os trâmites administrativos ou judiciais. 2. Sem prejuízo das ações administrativas e judiciais que venham a ser tomadas quando do cometimento das infrações aduaneiras de que trata o parágrafo anterior, as aduanas se reservam o direito de requerer ao Organismo Nacional Competente do seu país a suspensão da licença originária ou complementar que haja concedido à empresa envolvida. Se uma empresa autorizada incorre em infrações reiteradas, o Organismo Nacional Competente, a pedido de Autoridade Aduaneira, cancelará a licença originária ou complementar, conforme se que. [...]</p> <p>Artigo 21 1. Se os lacres aduaneiros se romperem ou forem destruídos ou mercadorias em curso de uma operação TAI, forem avariadas acidentalmente a pessoa que efetua o transporte comunicará, no prazo mais breve, a ocorrência à aduana mais próxima. As autoridades desta aduana lavrarão um termo de comprovação do acidente e tomarão as medidas necessárias para que a operação TAI possa prosseguir. Uma cópia do termo de comprovação deverá ser juntada à declaração DTA. 2. Na impossibilidade de pôr-se imediatamente em contato com uma autoridade aduaneira, o transportador deverá dirigir-se à autoridade policial mais próxima. Esta lavrará um registro do acidente e o anexará à declaração DTA. Este registro deverá ser apresentado juntamente com a unidade de transporte com a carga e a declaração DTA na alfândega mais próxima, que tomará as medidas necessárias para que a operação TAI possa prosseguir. 3. Em caso de perigo que a torne necessária a descarga imediata de uma parte ou da totalidade da carga, a pessoa que efetua o transporte pode tomar, por sua própria iniciativa, quantas medidas estime oportunas. De forma consecutiva, seguir-se-á, conforme o caso, o procedimento indicado no parágrafo 1 ou no parágrafo 2 do presente artigo. [...]</p> <p>Artigo 23 - Quando as Autoridades Aduaneiras de um país constatarem imprecisões em uma declaração DTA ou qualquer outra irregularidade por ocasião de uma operação de transporte efetuada por força das disposições do presente Anexo, informarão de ofício, e tão logo possível, as autoridades aduaneiras dos demais países efetuados, se considerarem que tais informações apresentam interesse para aquelas autoridades. [...]</p> <p>Artigo 33. - Cada um dos países signatários efetuará as inspeções e investigações que lhe sejam solicitados por um outro país signatário a respeito do desenvolvimento dos serviços prestados dentro da sua jurisdição.“ (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>durante o referido trânsito. Artigo 33.- A aduana de destino revisará, conforme o caso: a) Que a declaração aduaneira adotada pela Decisão sobre o Documento Único Aduaneiro (DUA) contenha as notas correspondentes às ações da aduana de passagem de fronteira; b) Que o lacre, unidade de carga, meio de transporte e mercadoria correspondam ao estabelecido na referida declaração aduaneira; c) Que a vedação, a unidade de carga e os meios de transporte estão em bom estado, de forma que não apresentem indícios de terem sido violados ou manipulados de forma irregular; d) Que as marcas de identificação aduaneira são as mesmas que as colocadas na aduana de partida ou na aduana de passagem de fronteira, das quais conste da declaração aduaneira; e e) Que não incorreu em violação de acordo com as disposições do Artigo 57 desta Decisão. Artigo 34.- Concluída a operação de trânsito aduaneiro comunitário, a aduana de destino registrará na declaração aduaneira, conforme o Documento Único Aduaneiro (DAU), que aprova as ações realizadas e enviará imediatamente a mensagem “Aviso de Término de Trânsito” para a aduana de partida, para a aduana de garantia e para a aduana de passagem de fronteira, em conformidade com o disposto no artigo 67º da presente decisão. A pedido do Transportador, deve entregar o suporte correspondente. Em caso de irregularidades, o procedimento será de acordo com o disposto no Capítulo X correspondente às penalidades desta Decisão. [...]</p> <p>Capítulo X Artigo 57 - Fica estabelecido que as sanções aplicáveis ao tema poderão ser pecuniárias, de suspensão ou de cancelamento da autorização para o exercício de trânsito aduaneiro comunitário, conforme a regulamentação a ser emitida pela Secretaria Geral da CAN a esse respeito. Já o procedimento aplicável sobre a imposição das sanções e das cobranças rege de acordo com a legislação interna de cada País-Membro” (CAN, 2005).</p>

Tabela 41 – Apêndice de normativas sobre infrações e sanções
 Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

TEMAS NÃO HARMONIZÁVEIS

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Autorizações, documentos e serviços – Capital Social das empresas de transporte internacional	<p>“Art. 22</p> <p>3. Mais da metade do capital social e o controle efetivo da empresa estarão em mãos de cidadãos nacionais ou naturalizados do país signatário que concede a licença originária.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	Não dispõe sobre o tema.
Autorizações, documentos e serviços – Autorizações para prestar serviços de transporte de passageiros	<p>O ATIT define como obrigatórias a Licença Originária e a Licença Complementar para prestar serviços de transporte internacional de passageiros. Outras licenças ou autorizações não são exigidas no âmbito do acordo.</p>	A CAN define como obrigatórias a Licença Originária de Prestação de Serviços e a Licença Complementar de Prestação de Serviços para o transporte internacional de passageiros. Outras licenças ou autorizações não são exigidas no âmbito normativo da CAN.
Autorizações, documentos e serviços – MIC/DTA	<p>Anexo I – Assuntos Aduaneiros</p> <p>“Art. 1º - 9. Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (DTA): a manifestação de mercadoria perante a aduana pelo declarante. [...]</p> <p>Art. 11 - Para se aplicar o regime de trânsito aduaneiro internacional estabelecido no presente Anexo, deve-se-á apresentar, para cada unidade de transporte, perante as Autoridades da Aduana de partida, uma Declaração de Trânsito Internacional (DTA) conforme o modelo bilíngue português-espanhol que for aprovado pela Comissão do artigo 16 do Acordo, de acordo com o estabelecido no artigo 30 do presente Anexo, devidamente preenchida e em número de exemplares que sejam necessários para cumprir com todos os controles e fiscalizações durante a operação de Trânsito Aduaneiro Internacional (TAI). [...]</p> <p>Art. 28 - Para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços, deverá ser apresentado um Manifesto Internacional de Carga (MIC)” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão nº 837/2019</p> <p>“Art. 1º - Manifesto Internacional de Carga: o documento que ampara as mercadorias que são transportadas internacionalmente por rodovia, desde o local onde são carregadas a bordo de um veículo habilitado ou unidade de carga até o local onde são descarregadas para a sua entrega ao destinatário, e que detalha a relação e os dados comerciais das mercadorias. [...]</p> <p>Art. 22 - Toda mercadoria que for transportada internacionalmente por rodovias deverá estar amparada por uma CPIC¹ e um MIC. Tais documentos deverão ser apresentados perante as autoridades aduaneiras que devem intervir no controle da operação, para seu respectivo trâmite, podendo fazê-lo antes da chegada do veículo habilitado com as mercadorias. [...]</p> <p>Art. 153 - dispõe sobre as informações que devem constar no MIC.</p> <p>Art. 154 - Quando um veículo autorizado tiver que se deslocar sem mercadorias a um País-Membro para iniciar ou continuar o transporte internacional, ou retornar ao seu país de origem após a conclusão, estará isento de apresentar o MCI (CAN, 2019d, p. 4-28, tradução nossa).</p> <p>Resolução nº 2.101/2019 – Regulamenta a Decisão nº 837/2019.</p>
Autorizações, documentos e serviços – Transporte Local	<p>“Art. 7º - Os veículos de transporte rodoviário habilitados por um dos países signatários não poderão realizar transporte local em território dos outros países signatários.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão nº 837/2019</p> <p>“Art. 11 - A Licença Originária, bem como o Certificado de Habilitação, não permite ao transportador autorizado realizar transporte rodoviário local de mercadorias nos Países-Membros.” (CAN, 2019c, p. 7, tradução nossa).</p> <p>Resolução nº 2.101/2019 – Regulamenta a Decisão nº 837/2019.</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
<p>Autorizações, documentos e serviços – Transporte Multimodal</p>	<p>Não dispõe sobre o tema.</p>	<p>Decisão nº 331/1993 “Art. 1º - Documento de Transporte Multimodal - O documento que prova a existência de um Contrato de Transporte Multimodal e comprova que o Operador de Transporte Multimodal tomou as mercadorias sob sua custódia e se comprometeu a entregá-las em conformidade com as cláusulas desse contrato [...] Transporte Multimodal - O porte de mercadorias por, pelo menos, dois modos diferentes de transporte, em virtude de um único Contrato de Transporte Multimodal, desde o lugar em que o Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia até o outro lugar designado para a sua entrega [...] Art. 4º - No Documento de Transporte Multimodal devem constar os seguintes dados: a) A natureza geral das mercadorias; as principais marcas necessárias para identificação; uma declaração expressa, se aplicável, sobre sua natureza perigosa; o número de embalagens ou peças; e o peso bruto da mercadoria ou sua quantidade expressa de outra forma, dados que serão registrados conforme fornecido pelo remetente; b) O estado aparente das mercadorias; c) O nome e o estabelecimento principal do Operador de Transporte Multimodal; d) O nome do expedidor; e) O nome do destinatário, se foi comunicado pelo remetente; f) O local e a data em que o Operador de Transporte Multimodal leva as mercadorias sob sua custódia; g) O local de entrega das mercadorias; h) A data e o prazo de entrega das mercadorias no local de destino, se expressamente acordado entre as partes; i) Uma declaração pela qual se indique se o Documento de Transporte Multimodal é negociável ou não; j) O local e a data de emissão do Documento de Transporte Multimodal; k) A assinatura do Operador de Transporte Multimodal ou da pessoa por ele autorizada; l) O frete correspondente a cada modo de transporte, se tiver sido expressamente acordado pelas partes, ou o frete total, incluindo a moeda de pagamento, na medida em que deve ser pago pelo destinatário, ou qualquer outra indicação de que o frete deve ser pago pelo destinatário; m) O itinerário, os modos de transporte e os pontos de transferência previstos, se conhecidos no momento da emissão do Documento de Transporte Multimodal; n) Quaisquer outros dados que as partes convenham em incluir no Documento de Transporte Multimodal, se não são incompatíveis com a legislação do país em que o documento for emitido.” (CAN, 1993, p. 2-4, tradução nossa).</p> <p>Decisão nº 393/1996 – Altera a Decisão nº 331/1993.</p> <p>Resolução nº 425/1996 – Regulamenta as Decisões nº 331/1993 e nº 396/1996.</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Transporte Ferroviário	<p>“Art. 42 -</p> <p>1. Para qualquer remessa internacional sujeita ao presente capítulo, o remetente deverá apresentar um conhecimento-carta de porte, devidamente preenchido, que contenha todos os dados ali requeridos, atendendo às disposições que se seguem.</p> <p>2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário a ser aprovado pelos Órgãos de Aplicação de Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, o qual será adotado como documento único para o tráfego internacional por ferrovia com a designação de: Conhecimento-Carta de Porte Internacional (TIF). Os dados requeridos para o preenchimento do formulário deverão ser fornecidos pelo remetente ou pelo transportador, conforme corresponda.</p> <p>3. As informações consignadas no conhecimento-carta de porte deverão ser escritas ou impressas em caracteres legíveis e indelévels e não se admitirá a existência de rasuras ou emendas, a não ser com as devidas ressalvas e com a aposição de nova assinatura do remetente. Quando os erros envolvam quantidades, as ressalvas deverão conter as quantidades corretas, expressas em números e por extenso.</p> <p>4. Se o espaço reservado no conhecimento-carta de porte para as indicações do remetente resultar insuficiente, deverão ser utilizadas folhas complementares, que passarão a fazer parte integrante do conhecimento-carta de porte. Essas folhas complementares deverão ter o mesmo formato do conhecimento-carta de porte, serão emitidas em igual número e serão assinadas pelo remetente. O conhecimento-carta de porte deverá mencionar a existência das folhas complementares.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	A CAN não regulamenta o transporte ferroviário internacional.
Seguros sobre danos à carga	<p>“Art. 13 –</p> <p>As empresas de transporte terrestre que realizem viagens internacionais deverão contratar seguros pelas responsabilidades emergentes do contrato de transporte, seja ele de carga, de pessoas ou de sua bagagem - acompanhada ou despachada - e a responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados, de acordo com as normas que se estabelecem no Anexo "Seguros" do presente Acordo.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p> <p>ANEXO III</p> <p>“Art. 5º</p> <p>Os países acordam que os valores mínimos que devem constar das coberturas concedidas de acordo com o presente Acordo são os seguintes.</p> <p>[...]</p> <p>c) Responsabilidade civil por danos à carga transportada: não inferior à responsabilidade civil legal do transportador rodoviário em viagem internacional.” (BRASIL, 1990b, não paginado).</p>	<p>Decisão CAN nº 837/2019</p> <p>“Art. 30. - A circulação dos veículos em que o transporte é realizado por conta própria deverá ser amparada pela Apólice Andina de seguro de responsabilidade civil andina, em conformidade com o disposto na Decisão nº 290 ou no regulamento comunitário que a substitua ou a complemente.</p> <p>[...]</p> <p>Art. 38. - A Licença Original será solicitada por escrito pelo transportador, anexando os seguintes documentos e informações:</p> <p>[...]</p> <p>d) Carta de compromisso de contratação da Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Rodoviário Internacional e anexo de acidentes corporais para tripulantes ou seu respectivo certificado. Se a tripulação possuir outro tipo de seguro que cubra acidentes corporais naquele país, a transportadora não é obrigada a contratar uma apólice adicional, sempre que os riscos cobertos e os valores segurados sejam iguais ou superiores aos estabelecidos pela Apólice Andina [...]” (CAN, 2019c, p. 10, tradução nossa).</p>

Elemento objeto de comparação	ATIT	CAN
Tarifas e pedágios	<p>“Art. 4º - Aplicar-se-ão às empresas que efetuem transporte internacional, assim como a seu pessoal, veículos e serviços que prestem no território de cada país signatário, as leis e regulamentos nela vigentes, à exceção das disposições contrárias às normas deste Acordo; e que as empresas deverão cumprir as disposições sobre as taxas e impostos estabelecidos por cada país signatários (BRASIL, 1990a, não paginado).</p> <p>Art. 5º - Cada país signatário assegurará às empresas autorizadas dos demais países signatários, em base de reciprocidade, um tratamento equivalente ao que dá às suas próprias empresas. Não obstante, mediante acordos recíprocos, os países signatários poderão isentar empresas de outros países signatários do pagamento de impostos e taxas que aplicam às suas próprias empresas.” (BRASIL, 1990a, não paginado).</p>	<p>Decisão nº 398/1997</p> <p>“Art. 120 - Determina que os veículos devidamente registrados podem circular temporariamente entre os Países-Membros sem precisar pagar taxas de importação e exportação quando estiverem realizando transporte internacional ou em trânsito internacional. [...]</p> <p>Art. 123 - Os veículos habilitados se constituem de pleno direito, pelo simples feito de seu registro, como garantia exigível para responder à aduana pelo pagamento dos gravames de importação e exportação, impostos, encargos, juros e sanções pecuniárias eventualmente exigíveis ou aplicáveis sobre os veículos e equipes que entrem temporariamente em uma operação de transporte. A garantia do veículo poderá ser substituída por outra outorgada por um banco ou empresa de seguros, à satisfação da aduana. Essa garantia poderá ser global, para várias operações de transporte, ou individual, para apenas uma, e se emitirá em tantas cópias quantos forem os países pelos quais se vá transitar.</p> <p>Art. 124 - A aduana não exigirá garantias distintas das apontadas no artigo anterior para assegurar o pagamento dos gravames, impostos, encargos e juros eventualmente exigíveis aos veículos habilitados e equipes que saiam ou entrem temporariamente. [...]</p> <p>Art. 157 - Os transportadores autorizados ofertarão o serviço de transporte internacional em condições de livre e equitativa concorrência. Ademais, fixarão livremente suas tarifas.” (CAN, 1997a, p. 22-28, tradução nossa) .</p>

Tabela 42 – Apêndice de normativas relativas aos temas não harmonizáveis

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

ANEXO 1 – OFÍCIO SEI Nº 3903/2020/ASTEC/DIR-ANTT



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
ASSESSORIA TÉCNICA PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS E PASSAGEIROS

OFÍCIO SEI Nº 3903/2020/ASTEC/DIR-ANTT

Brasília, 02 de março de 2020.

A Sua Senhoria o Senhor
ALEX DANIEL PEREZ CAJILEMA
Responsável do Transporte
Secretaria Geral da Comunidade Andina

Assunto: Apresentação do Projeto e da Equipe

Prezado Senhor,

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), criada em 2001, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, em sua esfera de atuação, tem a responsabilidade de representar o Brasil junto aos Organismos Internacionais e em Convenções, Acordos e Tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministério 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. Os acordos celebrados nessas reuniões constituem o arcabouço legal que rege o transporte internacional terrestre.

É indispensável que a Agência conheça na íntegra a legislação e os procedimentos adotados nos outros países para que a harmonização da legislação brasileira com a internacional seja conduzida de forma adequada. Para que este objetivo seja alcançado, além de se ter acesso a todos os instrumentos normativos que regem o transporte rodoviário internacional e às normas vigentes em cada um dos países envolvidos, faz-se necessário o conhecimento do conteúdo de tais documentos e que seja realizada uma análise sobre as diferenças entre eles.

Por meio de Termos de Execução Descentralizada, celebrados entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), através do seu Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans) realizou e vem executando vários Projetos (Resumo abaixo) no âmbito dos aspectos supramencionados.

Breve resumo e apresentação dos projetos conduzidos pelo LabTrans/UFSC para a ANTT:

- A ANTT e a UFSC, através do LabTrans, vêm realizando uma série de projetos relacionados aos Transporte Internacional Terrestre de Cargas e Passageiros;

- Inicialmente, em 2014, a ANTT e UFSC celebraram Convênio para a realização do projeto intitulado "Aprimoramento do Marco Regulatório e Fiscalizatório do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros", que resultou no levantamento, organização em banco de dados e sistematização do arcabouço legal e regulatório - composto de Resoluções, Diretrizes e Decisões dos Grupos e Câmaras do MERCOSUL, acordos internacionais, Leis, Decretos-Lei, Decretos do Poder Executivo, Portarias do Ministério dos Transportes, Resoluções e Portarias da ANTT e demais resoluções, bem como acordos firmados através das reuniões que envolvem os países da América do Sul - que rege o transporte internacional terrestre de cargas e passageiros;
- Em seguimento a esse projeto, foi celebrado novo convênio entre ANTT e UFSC, em 2016, tendo como objeto o "Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos Países que mantém Acordo com o Brasil". No referido projeto, foram levantadas as legislações aplicáveis ao transporte internacional terrestre, bem como identificadas as práticas operacionais e procedimentos adotados pelos países estudados, que restrinjam ou conflitem com os regulamentos e acordos firmados pelo Brasil, com o objetivo de: (i) subsidiar a celebração, pelo Brasil, de novos acordos bilaterais e/ou multilaterais no âmbito do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT); (ii) propor a harmonização entre a Legislação brasileira e a internacional, em cumprimento ao ATIT; e (iii) apresentar proposta de um Manual de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros único a ser adotado pelos países signatários do referido Acordo. Foram analisadas e comparadas as Normativas da Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai, Venezuela, Guiana e Guiana Francesa;
- Por fim, em 2019 foi celebrado entre ANTT e UFSC novo Convênio para a execução do projeto denominado "Elaboração de Estudos complementares das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros dos Países da América do Sul, visando a Harmonização Legislativa no âmbito do ATIT e da CAN", a fim de completar o rol de países membros da Comunidade Andina (CAN) analisados, com a extensão dos estudos para a Colômbia e Equador, assim como para o Suriname (que não é membro da CAN) - os quais ainda não celebraram acordo de transporte internacional com o Brasil -, propondo a harmonização da legislação entre os 13 países, bem como entre as normas do ATIT e da CAN.

Assim, para atendimento do objeto desse último projeto, impõe-se complementar as ações que já vêm sendo executadas, por meio de reunião dos instrumentos normativos do Equador, Colômbia e Suriname e a análise necessária à comparação desses documentos com a legislação brasileira vigente, com os Acordos Bilaterais, com o ATIT e com as normativas da CAN. Esta tarefa será desenvolvida pelos Consultores Técnicos do LabTrans/UFSC: Adv. Renata Trevisan e o Eng. Nelson Caldeira Jr.

Para o cumprimento da missão que lhes foi designada, faz-se necessário o estabelecimento de contatos com as entidades e técnicos envolvidos no Transporte Internacional Terrestre no âmbito da CAN.

Colocando-me a disposição para demais esclarecimentos que se fizerem necessários,

antecipadamente agradeço a atenção dispensada.

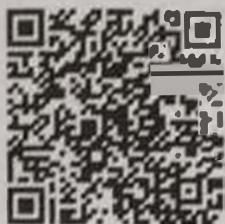
Atenciosamente,

NOBORU OFUGI

Chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional de Cargas e Passageiros



Documento assinado eletronicamente por NOBORU OFUGI, Comissionado, em 02/03/2020, às 11:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 2853428 e o código CRC CC479CCE.

Referência: Processo nº 50500.019606/2020-16

SEI nº 2853428

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone: - Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br



RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO LEGISLATIVA ENTRE O ATIT E AS NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DA CAN

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